



Regional
transportplan

Planprogram

Regional transportplan Vestland, 2022 - 2033

Vedtatt av fylkesutvalet 17.09.2020

Innhold

1.	Regional transportplan	4
1.1.	Organisering av arbeidet med planprogrammet	4
1.2.	Føremål og verknader av planen	6
1.3.	Konsekvensutgreiing	7
2.	Rammer for planarbeidet	8
2.2.	Regionale føringar	8
2.1.	Nasjonale føringar	8
3.	Planstruktur	9
3.1.	Struktur	9
3.2.	Målstruktur	9
3.3.	Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk	9
3.4.	Handlingsprogram og økonomiplan	9
4.	Plantema	10
4.1.	Fylkesvegnettet	11
4.2.	Mobilitet og kollektivtransport	18
4.3.	Miljøløftet	25
4.4.	Finansiering	28
4.5.	Nasjonale ansvarsområde	31
5.	Organisering, prosess og medverknad	33
5.1.	Organisering av arbeidet med Regional transportplan	33
5.2.	Medverknad	33
5.3.	Framdrift	34

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Planprogram

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Arbeidet med eit strategisk styringsdokument for samferdslesektoren i Vestland fylke er i gang. Dei tidlegare fylka, Hordaland og Sogn og Fjordane, har begge Regionale transportplanar som strekker seg over tidsperioden 2018 – 2029. Den komande Regionale transportplan (RTP) for Vestland vil avløyse desse planane og gjelde for perioden 2022 - 2033. Planen skal vere det øvste strategiske dokumentet for samferdsel i Vestland fylke. Med nye ansvarsområde knytt til regionreforma og nytt geografisk planområde er det prosjektutløysande behovet å utarbeida eitt felles styringsdokument for samferdselssektoren, som gjeld for heile Vestland.

Regional transportplan skal setje retning for samferdselspolitikken i det nye storfylket, og skal bygge på Vestland fylkeskommune sine verdiar og visjon, samt Utviklingsplan for Vestland. Fylkeskommunen er ansvarleg for utarbeiding av planprogrammet og planen. Både planen og planprogrammet skal høyrast og vedtakast av høvesvis fylkesutvalet og fylkestinget.

1. Regional transportplan

Formålet med RTP for Vestland er å sikre ønska utvikling innan samferdsel og transport i det nye fylket. I følge plan og bygningslova §8-2 skal regional plan leggast til grunn for regionale organ si verksemd og for kommunal og statleg planlegging og verksemd i regionen. Det inneberer at eit gyldig planvedtak skaper forplikningar for offentlege myndigheiter og organ til å søke å følge opp og gjennomføre planen.

Vestland fylke består av eit stort geografisk område med ulike utfordringar knytt til dei ulike delane av fylket. Fylkeskommunen skal ivareta både innbyggjarane og næringslivet sine behov når det gjeld framkome, tryggleik og mobilitet. RTP må gjennom sine strategiar bygge opp under den nye regionen.

Vestland har ein krevjande topografi med fjordkryssingar, mange tunnelar og fjellovergangar. Store delar av fylkesvegnettet er ras-utsett. Vestland har også storbyutfordringar i Bergensområdet knytt til kapasitet, framkome og luftkvalitet. Andre delar av fylket har derimot store areal med spreitt busetnad som gjev heilt andre transportutfordringar. RTP må difor skissere ulike løysingar for ulike delar av fylket.

RTP skal formulere mål og strategiar som gir føringar for eit framtidig godt transportsystem, både i byane og i distrikta. Føringane som blir utforma i RTP skal ligge til grunn når kommunane og regionane lagar planar for samferdselsområdet.

RTP skal peike på korleis ein skal løyse dagens transportutfordringar, og korleis vi skal møte morgondagens utfordringar. Planen er 12-årig og må difor ha eit langsiktig perspektiv, planen skal reviderast kvart fjerde år for å sikre at den held seg over tid.

1.1. Organisering av arbeidet med planprogrammet

I følge plan- og bygningslova skal det utarbeidast planprogram til alle regionale planar.

Planprogrammet blir utarbeidd av fylkesrådmannen, deretter sendt på høyring og vedteke av fylkesutvalet. Det faglege arbeidet med planprogrammet vert koordinert av ei administrativ styringsgruppe som vert leia av direktør for mobilitet og kollektivtransport, og består elles av direktør for infrastruktur og veg, direktør for Skyss/Kringom, samt plansjef i Vestland fylke.

Normalt kjem den formelle bestillinga av ein regional plan gjennom Regional planstrategi. Grunna fylkessamanslåing, nye fylkeskommunale arbeidsoppgåver innan samferdselssektoren og eit behov for å avklare korleis det nye fylket skal løyse oppgåvene innan samferdselssektoren, vedtok fylkesutvalet i PS 22/2019 at arbeidet med Regional transportplan kunne starte opp sjølv om det ikkje føreligg ei slik bestilling i regional planstrategi. I saka gjorde fylkesutvalet følgjande vedtak:

“6. Arbeidet med ein felles regional transportplan startar opp parallelt med planstrategien. Det vert lagt til grunn at planstrategien vert vedteken før ny regional transportplan slik at føringar i planstrategien vert lagt til grunn for planen.”

Regional planstrategi, som har fått namnet Utviklingsplan for Vestland, legg føringar for arbeidet med alle regionale planar. Utviklingsplanen igjen legg berekraftsmåla til FN til grunn, og skal bidra til både sosial, økonomisk og miljømessig berekraft. Utviklingsplanen for Vestland har fire hovudmål.

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

Mål 2: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling

Mål 3: Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland

Mål 4: Like mogelegheiter til å delta i verdiskaping

Transport og infrastruktur er eit viktig premiss for å nå måla i utviklingsplanen. Regional transportplan skal vere med å bidra til måloppnåing i høve til måla som er fastsett i utviklingsplanen for Vestland.

Gode og trygge kommunikasjonsmoglegheiter er eit viktig premiss for både gode lokalsamfunn og verdiskaping. Infrastrukturen legg premiss for kor regionalisert og desentralisert struktur ein kan ha i Noreg. RTP må ta inn over seg korleis infrastrukturen i Vestland skal nyttast for å sikre dette. RTP må også gje retningslinjer for korleis Vestland skal jobbe opp mot sentrale myndigheiter for å sikre gode samferdsleårar ut av Vestland og ut av Noreg.

Utviklingsplanen for Vestland legg opp til å utvikle regionsentra i Vestland til å bli attraktive og gode stadar å bu og leve. RTP skal støtte opp under denne satsinga gjennom sine mål og strategiar.

RTP skal ha fokus på korleis sektoren skal møte framtidige klimaendringar på ein god måte. Det skal leggst til grunn at vi skal minimere negativ påverknad på natur og miljø. Klimatilpassing vert ein viktig del av vegvedlikehaldet i åra framover. Klimakur 2030¹ har sett på potensiale for utsleppskutt, og meiner at transportsektoren kan stå for dei største utsleppskutta i Noreg. Vestland fylke skal bidra til dette gjennom å legge til rette for ny teknologi, tilrettelegging for miljøvenleg transport og bidra til lågare transportbehov.

For å skape gode lokalsamfunn og fremje verdiskaping skal infrastrukturen legge til rette for trygg og tilgjengeleg mobilitet for alle. RTP skal peike på korleis fylket skal jobbe med rassikring, universell utforming av tilbod og trafikksikring for alle, med fokus på dei mjuke trafikantane.

RTP må ta omsyn den krevjande økonomiske situasjonen fylkeskommunen no står i, og er venta å stå i åra framover, og skissere korleis fylkeskommunen skal ivareta sitt ansvar.

Planprogrammet skisserer fem plantema som blir særleg omtala. Kvart plantema tek utgangspunkt i eit behov for vidare utgreiing. Plantema er

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

Det er fleire grenseflater mellom dei ulike plantema. Heile planen er eit verktøy for å sikre god mobilitet for innbyggjarar, besøkande og næringslivet i heile Vestland.

Fylkesvegnettet omhandlar den fysiske veginfrastrukturen, og omhandlar korleis fylkeskommunen skal ta i vare det langstrakte fylkesvegnettet.

Mobilitet er ein samlebetegnelse på alle transportformer, og under plantema mobilitet og kollektivtransport er det eit særleg fokus på dei miljøvenlege alternativa som er sykkel, gange og kollektivreiser. Vidare står tilrettelegging for overgang til ein meir miljøvenleg bilpark, både når det gjeld privatbilar og drosjenæringa sentralt. Plantemaet mobilitet inneheld også fly og innfartsparkering.

Miljøløftet er trekt ut som eige plantema då det er fleire problemstillingar som er sentrale i avtaleområdet, men som vi i liten grad ser igjen i andre delar av fylket. Miljøløftet sine satsingsområde er sentrale her.

¹ Klima og miljøverndepartementet, «Klimakur 2030 – Tiltak og virkemidler mot 2030» M-1625/2020

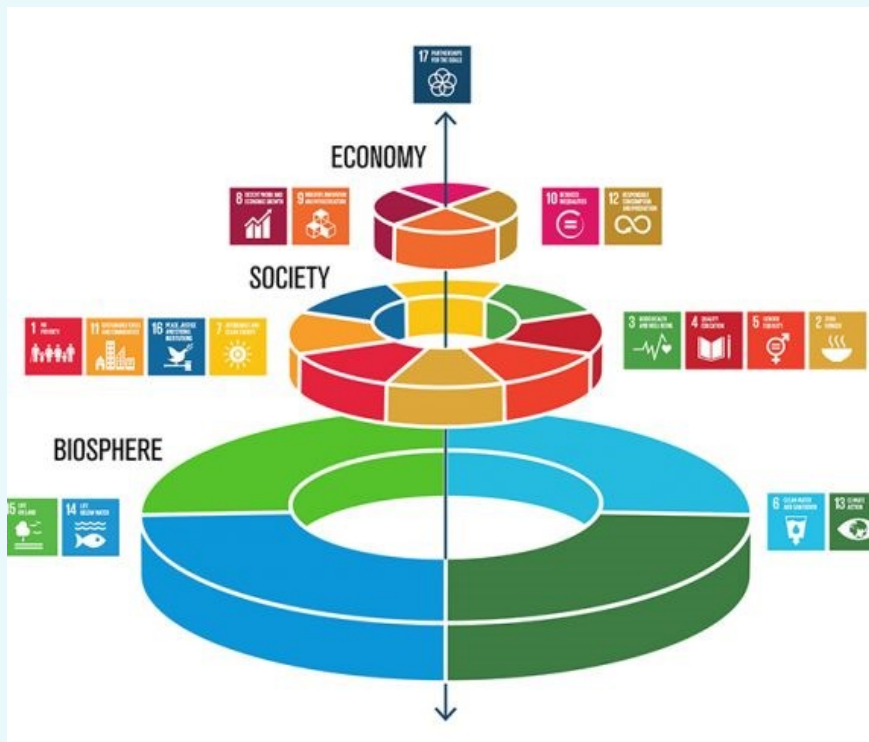
Finansiering er trekt fram som eige plantema ettersom fylkeskommunen ser eit behov for å jobbe meir strategisk med korleis samfunnet skal finansiere løysingane på transportutfordringar.

Mykje av infrastrukturen i Vestland fylke er det staten som sit med ansvaret for. Fylkeskommunen jobbar opp mot statlege organ for å peike på utfordringar og løysingar for Vestland. RTP skal omtale korleis vi ønskjer at staten skal prioritere når det gjeld nasjonale ansvarsområde i Vestland.

Planprogrammet gå nærare inn på utfordringsbilete og kva utgreiingsbehov vi har innanfor samferdselssektoren i Vestland.

1.2. Føremål og verknader av planen

Pbl. § 1-1. Lovens formål kjem det tydeleg fram at pbl. skal fremje berekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjonar. Alle tre dimensjonar av berekraft skal dekkast i RTP, både sosial, miljømessig og økonomisk berekraft.



Figur 1: FN's berekraftsmål – Tre dimensjoner av berekraftsmåla

Det behovsuttøysande for planarbeidet er å sette ei tydeleg retning for arbeidet med transport i Vestland. Fylkeskommunen har gjennom regionreforma fått eit tydelegare ansvar som vegeigar, i tillegg til nye oppgåver. Regional transportplan skal bidra til å sikre heilskapleg tenking innan sektoren. For å lykkast med å oppnå berekraftig utvikling krevst samarbeid. Behovet for heilskapleg, koordinert planlegging og samarbeid på tvers av fag og sektorar er ein viktig del av utviklinga i Vestland.

Regional transportplan skal utarbeide mål og strategiar for ulike tema innanfor transport i fylket. Det vil og bli vurdert behov for retningslinjer innanfor einskilde plantema, men retningslinjene vil ikkje gje direkte føringar for utbygging. Etter at regional transportplan er vedteken er den retningsgjevande for regionale etatar, staten og kommunane si verksemd og planlegging. Den

Pbl. § 8-2 Virkninger av regional plan

Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag for dei regionale og statlege myndigheiter som blir råka og har motsegnsrett.

Ein regional plan forpliktar offentlege myndigheiter og organ til å følgje opp og gjennomføre planen. Handlingsprogrammet er styrande for gjennomføring av planen. Planen har forplikningar for kommunar, statlege organ og for fylkeskommunen sjølv.

Regional transportplan for Vestland skal

- Utarbeide mål og delmål for samferdselssektoren i Vestland
- Utarbeide strategiar
- Definere overordna føringar for fordeling av midlar, tiltak og satsingsområde
- Samle styringsdokument innanfor samferdselssektoren i Vestland fylke
- Vurdere behovet for retningslinjer for arealbruk knytt til mellom anna trafikktryggleik, kollektivbetening og avkøyrslar

1.3. Konsekvensutgreiing

Retningslinjene i RTP vil vera knytt til strategiar for måloppnåing innan ulike transportrelaterte tema. RTP vil ikkje formulere rammer for utbygging, men vera ein viktig del av bakgrunns materialet til planar for konkrete samferdselprosjekt i fylket uavhengig av planmynde. Til dømes vil mål og strategiar i RTP kunne peike på kva rolle ei fylkesvegstreking skal fylle, men ikkje avgjere traséval, vegstandard, kryssutforming eller arealbruk knytt til vegprosjektet. Som overordna strategidokument utan bindande retningslinjer eller rammer for utbygging vil ikkje arbeidet med RTP utløyse krav til konsekvensutgreiing, men RTP skal kort gjere greie for planen sine verknader for miljø og samfunn. Rammeplan for avkøyrslar skal forankrast i RTP, og denne vil utløyse eit behov for konsekvensutgreiing.

Pbl. § 8-3, 3.ledd

Regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal inneholde en særskilt vurdeing av planens virkninger for miljø og samfunn.

RTP kan også vere med på å legge grunnlaget for KU-arbeid i planlegging av ulike samferdselprosjekt gjennom å vurdere moglege verknadar for miljø og samfunn knytt til dei strategiar, retningslinjer og tiltak planen formulerer.

2. Rammer for planarbeidet

For at ein regional plan skal vere gjeldande må den følgje ei rekke føringar frå både nasjonalt og regionalt hald. Under er dei viktigaste føringane for arbeidet med Regional transportplan for Vestland lista opp.

2.1. Nasjonale føringar

- Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og 2022 - 2033
- Byvekstavtalen, Miljøløftet 2019
- Nasjonal gåstrategi 2012
- Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019 - 2023
- Statleg planretningslinje for samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging 2014
- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing 2018
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021
- KVVU E39 Aksdal-Bergen 2011
- KVVU RV15 Strynefjellet 2016
- Mogleighetsstudie om kryssing av Sognefjorden 2011
- KVVU E39 Skei-Ålesund 2011
- KVVU for Bergensområdet 2011
- KVVU for logistikknutepunkt i Bergensområdet 2015
- KVVU for Gol-Voss 2016
- KVVU for Arna-Voss 2014
- KVVU for E134 Grostøl – Våasli 2007

2.2. Regionale føringar

- Utviklingsplan for Vestland 2020-2024
- Masterplan Bergen lufthamn Flesland 2014 - 2021
- Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser 2017 - 2020
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017
- Regional plan for klimaomstilling for Sogn og Fjordane 2018 - 2021
- Klimaplan for Hordaland 2014 - 2030
- Regional plan for folkehelse for Sogn og Fjordane 2015 – 2025, og Hordaland 2014 - 2025
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet, vedtatt 2016
- Regional plan for attraktive senter 2015 - 2026
- Regional planføresegn for handel 2017
- Godsanalyse for Vestlandet 2018

Nasjonalt transportplan (NTP) er regjeringa sin plan for korleis ein skal arbeide i retning av det overordna og langsiktige målet i transportpolitikken, som er eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2050. Målstrukturen til NTP 2022 – 2033 ser slik ut

Eit effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3. Planstruktur

3.1. Struktur

Planen vil innleiingsvis belyse generelle utviklingstrekk innafor relevante område av transportsystemet. Dette skal vere bakgrunnen for å identifisere utfordringane og formulere målsetningar.

Utforming av transportpolitikken i Vestland skjer gjennom ulike planarbeid og prosessar. RTP skal sikre ein god koordinering og rolleavklaring der det er relevant.

3.2. Målstruktur

Det bør utarbeidast eit hovudmål som gjeld heile planen. I tillegg bør det utarbeidast 1 - 3 delmål innanfor kvart av plantema. Måla skal bygge opp under dei overordna måla i Utviklingsplanen.

For å kunne vurdere måloppnåing er det ønskeleg med indikatorar for å måle utviklinga over tid. Det skal rapporterast på indikatorane i fylkesrådmannen si årsmelding. Arbeidet med å utforme indikatorane skal settast i samanheng med anna indikatorarbeid i Vestland fylke.

3.3. Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk

I samband med planarbeidet skal det utarbeidast eit kunnskapsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlaget skal omtale den trafikale situasjonen i Vestland. Kunnskapsgrunnlaget skal bestå av

- Reisevanar, passasjerutvikling på kollektivtransporten, busetnadsmønster og reisestraumar
- Ulykkesstatistikk og -analyse
- Tilstand på vegnettet
- Demografiske utviklingstrekk i Vestland
- Klimagassutslepp frå transport
- Teknologiske trendar innan mobilitet
- Det skal utarbeidast ei trendanalyse som skal klargjere innovasjonsbehov og -område innan samferdselssektoren, med særleg fokus på kollektivområdet.

Kunnskapsgrunnlaget må vera lett tilgjengeleg på vestlandfylke.no, og oppdaterast jamleg. Kunnskapsgrunnlaget skal vere fundament for vidare utgreiingar.

3.4. Handlingsprogram og økonomiplan

Til alle regionale planar skal det utarbeidast eit handlingsprogram, jf. Pbl §8-1. RTP skal ha eit fire-årleg handlingsprogram som blir rullert og rapportert på årleg, som ein del av budsjettprosessen og årsmeldinga til fylkeskommunen.

I handlingsprogrammet skal både opprusting-, vedlikehald- og andre investeringar takast med, samt utviklingstiltak som fylkeskommunen skal gjennomføre.

Kollektivstrategien for Hordaland skal reviderast og utviklast til ein mobilitetsstrategi for Vestland, som ein del av RTP. Avdeling for mobilitet og kollektivtransport si styring av og samhandling med ytre einingar vert regulert gjennom eigne avtalar.

4. Plantema

Gjennom ulike plantema vert det presentert ei skildring av formålet med plantemaet, utfordringsbilete, samt aktuelle utgreiingsbehov for dei aktuelle plantema i RTP. Fylkeskommunen sine direkte ansvarsområde skal vere hovudtema. For andre tema spelar RTP ei viktig rolle som formidlar av fylkeskommunal politikkkutforming inn mot plan- og vedtaksprosessar på andre forvaltningsnivå. Det er fleire grensesnitt mellom dei ulike plantema.

Dei fem plantema er

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



4.1. Fylkesvegnettet

Fylkesvegane knyt ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei påliteleg og trygg ferdselsåre for innbyggjarar og næringsliv. Fylkesvegnettet bind saman bygder, lokalsentra, kommunesentra og regionsentra. Fylkesvegane varierer mykje, både med tanke på standard og trafikktal. Nokre strekningar har ein klart viktigare funksjon enn andre. Behovet for opprusting av fylkesvegnettet er stort. Forfall og vedlikehaldsetterslep på fylkesvegar er rekna til å ligge mellom 11 og 13 mrd. Kr.

Kva	Tal	Kva	Tal
Fylkesveg	5 701 km	Ferjekaier	74 stk
Gang- og sykkelvegar	255 km	Bruer	2 670 stk
Tunnelløp	274 stk		

4.1.1. Trafikktryggleik

Formål

I 2002 vedtok Stortinget *Nullvisjonen*, den seier at vi ikkje skal ha nokon drepne eller hardt skadde i trafikken. Det er eit ambisiøst mål, og dersom ein skal nå målet må både stat, kommunar, fylkeskommunar og privatpersonar bidra. Fylkeskommunen har eit særleg ansvar som vegeigar.

Utfordring

For Vestland er målet å koma under 44 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i året innan 2030. Det inneber om lag ei halvering av dei 87 som vart drepne og hardt skadde i dei gamle fylka i 2018. Dei dominerande ulykkestypane på fylkesvegane våre er utforkøyningar, møteulykker og ulykker som

involverer mjuke trafikantar. Ulykkesbilete i byane og dei større tettstadane skil seg frå meir gravgrendte strøk med å ha ein større del ulykker med mjuke trafikantar, og mindre del utforkøyringar. I tråd med nasjonale folkehelse- og klimamål vert det jobba med å få fleire til å sykle og gå i kvardagen. Dette vert ei av dei viktigaste utfordringane for trafikktryggingsarbeidet i åra som kjem, då fleire mjuke trafikantar gir fleire sårbare trafikantar. Som del av dette arbeidet er det trong for auka kunnskap om og betre registrering av eineulykker på sykkel.

Trafikktryggingsarbeidet famnar breitt og inneber samarbeid og innsats på tvers av etatar og tenesteområde. I dette arbeidet har fylket sitt trafikktryggingsutval (FTU) ei viktig samordnande rolle. FTU har ansvar for utarbeiding av eit handlingsprogram for trafikktrygging, som vert kopla opp mot arbeidet med RTP. Vidare vil trafikantretta innsats og satsing på organisatoriske tiltak som Trafikksikker kommune vera sentralt i det førebyggjande trafikktryggingsarbeidet. Det vil vera trong for å avklara korleis fylkeskommunen skal retta innsatsen mot kommunane.

Trafikktryggleik vert ivaretatt gjennomgåande i heile planen. I reglement for folkevalde organ og delegering i Vestland fylkeskommune har FTU fått i oppgåve å utarbeide eit handlingsprogram for trafikktrygging. Det er difor ikkje behov for eigne utgreiingsbehov innan trafikktrygging.

Trafikktryggleik er også eit sentralt tema i Rammeplan for Avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggjegransar for riks- og fylkesveg i Region vest. Denne vert rullert for fylkesvegar som temaplan i Vestland fylkeskommune for perioden 2022-2025, og er difor ikkje oppført som tiltak her.

4.1.2. Drift, vedlikehald og investeringar i fylkesvegnettet

Formål

Drift og vedlikehald av vegnettet er sentralt for å sikre at vegkapitalen ikkje forfell. Forfallet har betydning for trafikktryggleik og på at det kan kome restriksjonar på vekt og lengde for køyretøy som har løyve til å køyre der.

Utfordringar

Kostnadane til drift og vedlikehald av fylkesvegane er aukande, samstundes som etterslepet knytt til forfall og vedlikehald aukar. Det er viktig at vegkapitalen får ei forvaltning som fylket er tent med, og at etterslepet kjem under kontroll. Regional transportplan skal difor gje svar på korleis vegkapitalen kan få ei forsvarleg forvaltning innanfor dei rammene fylkeskommunen har til disposisjon. Det skal mellom anna vurderast korleis ein kan få etablert eit sams og føreseieleg system for forvaltning, drift, vedlikehald og utvikling av fylkesvegane og kriterium for prioritering av tiltak.

Gjeldande kontraktsstrategi for vegdrifta og vegvedlikehaldet er utforma med tanke på sams vegadministrasjon. I etterkant av regionreforma er Statens vegvesen i gong med revisjon av sin kontraktsstrategi knytt til området, og det er naturleg at fylka gjer det same for sitt myndeområde.

For å følgje opp klimamålsetningane må ein redusere utslepp knytt til drift, vedlikehald og utbygging av vegnettet.

Endringane i klima har store konsekvensar for drift og vedlikehald av vegnettet. Endringar i klimaet med meir nedbør, meir styrtregn, oftare ekstrem springflo, og oftare ekstrem vind, aukar risikoen for skade på veganlegg. I tillegg har mange av vegstrekka manglande eller gamle og underdimensjonerte anlegg for vasshandtering som verkar til å eskalere forfallet på fylkesvegnettet.

Utbetring av dreneringssystem, vegfundament og moloar vil bidra til å gjera infrastruktur meir robust for konsekvensane av klimaendringane.

Dei viktigaste klimautfordringane på vegnettet er

- Auka risiko for flaum og erosjon

- Auka risiko for skred, og skred på nye stader
- Utilstrekkeleg dreneringskapasitet
- Behov for betre vedlikehald
- Utfordringar knytt til vinterdrift
- Større krav til beredskap

Det er store behov for oppgradering av vegnettet mange stader. Mange stader vil mindre investeringar og strekningsvise forsterkingstiltak kunne gje store effektar for framkome og trafikktryggleik. Grunna fylkeskommunen si økonomiske situasjon vil større prosjekt som regel måtte bli finansiert delvis gjennom andre finansieringskjelder som rassikringsmidlar og/eller brukarbetaling. Det må utarbeidast kriterium for prioritering av tiltak.

Utgreiingsbehov

- **Korridorvise utgreiingar**

Korridorvise utgreiingar er eit samla oversyn over utfordringar på deler av fylkesvegnettet. Det vart laga Korridorvise utgreiingar som grunnlag for prioriteringane i førre RTP for Hordaland fylke. Utgreiinga skal etablere eit oppdatert og kartbasert oversyn over utfordringane på det viktigaste fylkesvegnettet i Vestland.

- **Drift og vedlikehald av fylkesvegnettet**

Regional transportplan skal utarbeide eit fagleg grunnlag for etterslepet knytt til forfall og vedlikehald av fylkesvegane, og gje ei prioritert tilråding for fjerning av det viktigaste etterslepet. RTP skal få ei oversikt over behov innan drift og vedlikehald som grunnlag for å lage mål og prioriteringar

- **Forfallskartlegging**

KS vil ta eit nasjonalt initiativ til kartlegging av forfall/etterslep på fylkesvegnettet. Vestland fylkeskommune bør være ein viktig premissleverandør til dette arbeidet og skal difor utarbeide ein rapport som synleggjer fylket sine behov og ynskjer knytt til kartlegginga. Vert kartlegginga gjennomført i tide, vil den kunne være eit viktig grunnlag for prioriteringane i RTP.

- **Investeringstiltak**

I regional transportplan skal det utarbeidast kriterium for prioritering av investeringstiltak på fylkesvegnettet. Basert på dette og dei korridorvise utgreiingane skal det utarbeidast lister over prioriterte prosjekt etter ulike kategoriar av tiltak som strekningsvise utbyggingstiltak og punktutbetringar.

4.1.3. Tunnelar, bruer og ferjer

Formål

Tunnelar og bruer bind fylket saman, og er viktige element av fylkesvegnettet. Samstundes er det sårbare punkt som har særleg behov for vedlikehald. Vedlikehaldet er avgjerande for innbyggjarane og næringslivet, då for dårleg vedlikehald kan føre til restriksjonar for tungtransport. RTP må avklare korleis fylkeskommunen skal jobbe for å sikre desse elementa, og revidere plan for oppgradering av tunnelsikkerheit.

Ferjer har ein viktig funksjon med å knyte fylket saman, samstundes er ferjer ei barriere, både for innbyggjarar og for næringslivet i fylket. RTP skal avklare kvar ferjeavløysingsprosjekt kan vere aktuelt.

Utfordringar

Det finns 274 tunnellopp på fylkesvegane i Vestland. Mange av desse er gamle og har behov for opprusting. For fylkesvegnettet gjeld Forskrift om minimum tryggleikskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettet (FOR-2014-12-10-1566). Forskrifta gjeld for alle tunnelar på 500 meter eller meir, med ein ÅDT på 300 køyretøy eller meir. Forskrifta omfattar mellom anna krav til løp og køyrefelt, geometri, fluktveggar og nødutgangar, tilkomst for redningsmannskap, havarilommer, ventilasjon, lys og overvaking.

Vestland fylke har eit stort tal bruer, og mange av dei har eit strekkje på over 100 meter. Bruene er viktig element i veglenkene og mange av dei nærmar seg si tenkte levetid. Det er stort behov for å fjerne etterslep og utbetre bruene i fylket.

Vestland er eit av dei store ferjefylka, og vil vere det i overskuande framtid. Elektrifisering av ferjedrifta har vore eit viktig verkemiddel for nå klimamålsettingane til fylket. Samstundes er det eit stort behov for å tilpasse dei eldre kaianlegga til nye driftsformer og nye krav. I samband med utarbeiding av RTP skal utarbeidast eit samla oversyn over etterslepet for bru og kai, og utarbeidast ein prioritert plan for utbetring av dei bruene og kaiene med størst behov for tiltak.

Kostnadsutviklinga i ferjesektoren har auka langt meir enn den generelle kostnadsutviklinga i samfunnet. Marknadsutvikling, auka krav blant anna til universell utforming, miljø, tryggleik og elektrifisering er blant faktorene som spelar inn. I gamle Hordaland er alle fylkesvegferjene elektriske, medan det står att eit arbeid for gamle Sogn og Fjordane for å sikre grøn og miljøvenleg ferjedrift.

Utgreiingsbehov

- **Plan for utbetring av sikkerheita i fylkesvegtunnelane**

Plan for utbetring av sikkerheita i fylkesvegtunnelane er ei utgreiing som synleggjer korleis krava i sikkerheitsføresegna for fylkesvegtunnelar vert implementert i fylket. Måleseitinga med arbeidet er å gje eit samla og oppdatert oversyn, med kostnader, over arbeidet med å sette i verk føresegna i Vestland fylke. Planen skal også gjere greie for etterslepet og tryggleiksbehova i tunnelar under 500 meter.

- **Bruer og fylkesferjekaier**

I samband med utarbeiding av RTP skal det utarbeidast eit fagleg grunnlag som synleggjer etterslepet for bru og kai, og utarbeidast ein prioritert liste for utbetring av dei bruene og kaiene med størst behov for tiltak.

4.1.4. Skredsikring

Formål

Vi ser stadig at bygder og tettstadar blir isolerte frå resten av fylket når det går ras. For innbyggjarar skaper rasfaren usikkerheit. Rassikring er ein del av arbeidet med å sikre framkome i heile fylket og å skape gode og trygge lokalsamfunn. RTP skal lage grunnlag for prioriteringar for arbeid med skredsikring i fylket.

Utfordringar

Skred utgjer ein risiko for tap eller skade på trafikantar og materielle verdiar, i tillegg utgjer skredfare ein risiko for brot på viktige vegsamband. Ei hovudutfordring er at tildelte statlege skredsikringsmidlar ikkje står i samsvar med det behovet ein har i Vestland.

I samband med utarbeiding av grunnlagsdata for Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2027 oppdaterte Statens vegvesen behovsvurdering for skredsikring av både riks- og fylkesveggar. Dette

grunnlaget skal vere med å vise behovet for statlege tilskot til skredsikring av fylkesvegar over inntektssystemet til fylkeskommunane (tabell C).

Utgreiingsbehov

- **Skredutsette strekningar i Vestland fylke**

RTP skal få eit samla og oppdatert fagleg grunnlag over skredutsette strekningar i Vestland fylke, og prioritere utbetringar. Utgreiinga skal basere seg på modellar utarbeida av Statens vegvesen og vere tilpassa tilhøva i Vestland.

4.1.5. Omkøyringsvegar

Formål

Framkome er eit viktig premiss for samfunnsutviklinga, men tidvis blir vegar stengd og då er det behov for alternative vegar. Gode omkøyringsmoglegheiter er då viktig både for næringslivet og for beredskapsomsyn. RTP skal synleggjere konsekvensane av at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg.

Utfordringar

Delar av riksvegnettet i fylket er sårbart i høve til omkøyringsmoglegheiter. Vi ser stadig vegstengingar der fylkesvegnettet blir nytta som omkøyringsveg. Store delar av fylkesvegnettet er ikkje dimensjonert for denne ekstra trafikken og det oppstår negative fylgjeverknader både for trafikkavviklinga og for tettstadane langs fylkesvegnettet.

Utgreiingsbehov

- **Fylkesveg som omkøyringsveg**

I samband med RTP skal det utarbeidast eit fagleg grunnlag som synleggjer konsekvensane av at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg for riksvegnettet. Dette vil kunna tilrå tiltak som betrar framkome på dei mest sentrale omkøyringsvegane.

4.1.6. Servicetilbod langs vegnettet

Formål

Servicetilbod langs vegnettet bidreg til å gjere Vestland til ein attraktiv destinasjon. For å nå måla om ein grønar bilpark er det også behov for elbillading i heile fylket. RTP må sei noko om korleis fylkeskommunen skal sikre tilstrekkeleg servicetilbod, og avklare drift av desse.

Utfordringar

Tilbodet av servicetiltak er mangelfullt, særleg med tanke på rasteplassar med tilstrekkeleg kapasitet for busslastar med turistar. Drift av desse servicetilboda er også ei utfordring, noko som fører til mangelfull opprydding og stengde toalett.

Tiltak bør planleggjast på tvers av fylkesveg og riksveg, og utgreiing bør gjerast i samarbeid med Statens Vegvesen.

Utgreiingsbehov

- **Servicetiltak**

I samband med RTP skal behov og kapasitet for servicetiltak langs vegnettet som rasteplassar, toalett, turparkering, bubiltøyming og døgnavileplassar kartleggjast. Tilbodet må kartleggjast på tvers av vegegar med sikte på å vurdere behov for tiltak, og SVV bør delta i arbeidet.

4.1.7. Viktige vegar for næringslivet

Formål

Gode kommunikasjonsmoglegheiter til inn- og utland er ein føresetnad for næringslivet på Vestland. Vi er eit stort eksportfylke, og med ein utfordrande topografi, smale vegar, og eit stort vedlikehaldetterslep på fylkesvegnettet er næringstransport ressurskrevjande.

Utfordringar

Næringslivet er opptekne av føreseielege forhold for å kunne få sine produkt fram til mottakarane. I Vestland er næringslivet knytt til ressursane i havet i ei særstilling, og vegane til og frå hamner er difor særleg viktige. Varene er ofte ferskvare, noko som inneber enno høgare krav til transporten. I Vestland er det dessutan få vegar som er dimensjonert for modulvogntog, noko som avgrensar transportørane.

Utgreiingsbehov

- RTP skal kartlegge viktige vegar for næringslivet.

4.1.8. Massehandtering

Formål

God massehandtering er ein viktig føresetnad for ein sirkulær økonomi, og god handtering av massar kan bidra til lågare klimagassutslepp dersom ein finn gode, lokale prosjekt som kan ha nytte av massane.

Utfordring

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

Utgreiingsbehov

- Regional transportplan skal utarbeide prinsipp og strategiar for korleis ein kan nytte overskotsmassar på samfunnstenelege måtar.

4.1.9. Teknologi og digitalisering

Formål

Det skjer ei rask teknologisk endring i samferdselssektoren. Det blir stadig utvikla ny teknologi som skal gjere samferdselssektoren meir miljøvenleg, trafiksikker, effektiv og rimelegare i drift. Ein av strategiane i utviklingsplanen for Vestland er at ein skal nytte offentleg innkjøp til å sette miljøkrav for å nå klima- og miljømåla. RTP må gjere ei vurdering av kvar utviklinga for Vestland skal gå, og lage retningslinjer for når og kvar ny teknologi skal utprøvast. Planen må også gjere greie for korleis det skal leggast til rette for den nye teknologien.

I grunnlaget til NTP 2022-2033 vert det skissert 4 sentrale trendar:

- Elektrifisering av transportsektoren
- Sjølvkjørande transport
- Samhandlande intelligente transportsystem
- Nye forretningsmodellar – delingsmobilitet

Utfordring

Ny teknologi kan gje oss betre og på sikt rimelegare løysingar. Samstundes er det ei reel fare for feilinvesteringar når teknologien utviklar seg så raskt som den gjer i dag. Fylkeskommunen er i dag involvert i fleire prosjekt og tiltak som er under utvikling og utprøving. Døme på dette er:

- Samverkande ITS (C-ITS) er teknologi som nytter datautveksling mellom køyretøy og mellom køyretøy og veg.
- Ny programvareteknologi, særleg innan BIM (byggningsinformasjonsmodellering) der ein utviklar digitale modellar av vegobjekt både til bruk i planlegging, nybygging, drift og vedlikehald.
- Utvikling av digitale kartdata (geodata)
- Actibump

Det er mange løysingar som knivar om merksemda til politikarane og det offentlege, og det kan vere krevjande å velje ut kva for nokre prosjekt ein bør satse på. I tillegg er det i mange tilfelle behov for eige avsett areal for å kunne legge til rette for den nye teknologien, til dømes innanfor ladeinfrastruktur.

Utgreiingsbehov

- RTP skal greie ut konsekvensar av og tiltak knytt til ny teknologi, inkludert utbygging av ladeinfrastruktur.
- Det skal gjennomførast ein Foresight for konsekvensar av teknologiske endringar for transportsystemet i Vestland.

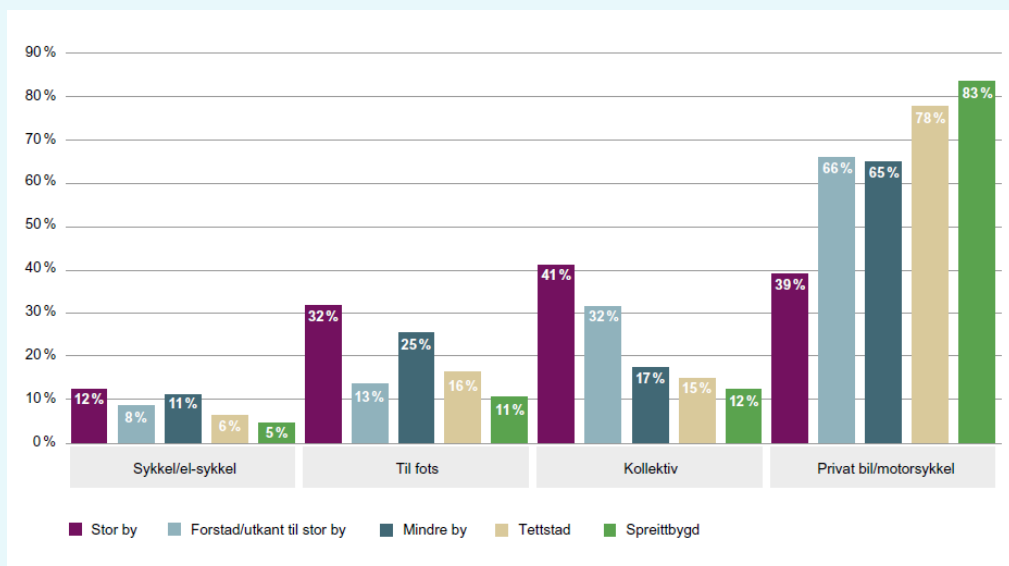


4.2. Mobilitet og kollektivtransport

Transportbehovet og transportmønsteret i eit moderne samfunn vert styrt av komplekse samanhengar. Fylkeskommunen sitt arbeid med mobilitet er breitt og retta mot fleire målgrupper i område med ulike føresetnader og tilgjengelege reisealternativ. Vestland fylkeskommune har eit særskilt fokus på miljøvenlege reiser i kvardagen.

I samband med Regional planstrategi vart det utarbeidd ei oversikt over utfordringane i fylket, samt folkehelseoversikten 2019 – 2023. Figuren nedanfor er henta frå kunnskapsgrunnlaget «Vestland – Utfordringar for fylket og for regionane», og viser reisemiddelfordelinga i Vestland fordelt på kvar ein bur.

Oversikten viser, ikkje overraskande, at dei som bur i bynære strom i større grad reiser miljøvenleg enn dei som er busett i spreittbygde strom. Dette stadfester igjen at eit kompakt utbyggingsmønster gjer det enklare å legge til rette for funksjonelle tilbod for dei som nyttar kollektivtilbod, går og sykklar. Merk at kva område ein bur i er eigendefinert.



Figur 1.4.3: På kva måte reiser du vanlegvis mellom heim og jobb/skule? Fleire moglege svar. Kjelde: Folkehelseundersøkinga i Hordaland, 2018.

4.2.1. Kombinert mobilitet

Formål

Kombinert mobilitet handlar om å gjere overgangen mellom ulike transportformer enkel og tilrettelagt. Med klima og miljø som premis for samfunnsutviklinga er det viktig å legge til rette for klimavenlege reiser, då må det vere enkelt å finne informasjon om tilbodet. RTP skal leggje føringar for korleis fylkeskommunen og mobilitetsselskapet Skyss/Kringom skal samarbeide med andre aktørar, til dømes kommunar, innbyggjarar og andre mobilitetsaktørar.

Utfordringar

I dagens transportsystem er det for dårleg samhandling mellom ulike mobilitetsaktørar. I heile fylket har vi ulike mobilitetstilbod. Døme er buss, drosjer, bildeling, bilutleige, samkøyring, låneordningar for sykkel osv. Informasjon om korrespondansar, prisar, rutetider, tilgjengelegheit og booking har tradisjonelt vore å finna på ulike stadar. Kombinert mobilitet handlar i stor gard om å samle informasjonen og løysingane.

Kollektivtransporten skal vere ryggraden i eit slikt system. For å legge betre til rette for den kombinerte mobiliteten må fylkeskommunen difor samarbeide med andre mobilitetsaktørar. Digitalisering er ein viktig del av tilrettelegginga for kombinert mobilitet. Gjennom nettsider, appar o.l. vil brukarane enkelt kunne vurdere ulike mobilitetstilbod i området. Målet er å ha ein kanal der brukaren skal kunne tinge bestillingstransport, drosjer og bilar, finne informasjon om rutetider, samt kjøpe billett til kollektivtransport eller sjå tilgjengelege sykklar.

Slik tilrettelegging er ofte omtala som *Mobility as a Service (MaaS)*. Entur er ein norsk aktør som arbeider med å samle kollektiv- og mobilitetsdata frå heile landet og samle rute- og prisinformasjon på ein stad.

Kritiske suksessfaktorar for å lykkast, er god brukarvenlegheit, komplett oversikt over alle reiseval, påliteleg sanntidsinformasjon, samt fleksible ruteforslag ved person- eller trafikkavhengige ruteendringar.

MUST

MUST er *mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløysingar*. Fylkeskommunen, Skyss og Bergen kommune ble ein av fem vinnarar i konkurransen, og saman med Statens vegvesen blei

det i Bergen etablert et Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smarte Transportløyningar. Visjonen til MUST er å vere eit nasjonalt laboratorium for utvikling og innføring av framtida sin transport. MUST søker samarbeid med både private og offentlege aktørar for å legge til rette for god mobilitet. MUST kan nyttast til å teste ut nye løyningar innan mobilitet.

Utgreiingsbehov

- RTP må omtale moglegheiter for meir tilrettelegging for kombinert mobilitet gjennom samarbeid med andre mobilitetsaktørar.

4.2.2. Kollektivtransport

Formål

Kollektivtransport er ei av kjerneoppgåvene til fylkeskommunen, og gjennom kollektivtransport skal ein i Vestland legge til rette for mobilitet for innbyggjarane på ein tenleg måte. Det inneber at vi skal ivareta dei lovpålagte oppgåvene, men kollektivtransporten skal også sikre innbyggjarane sin moglegheit til å delta i samfunnet. Kollektivtransporten bygger opp under dei mål og strategiar som er sett i Utviklingsplan for Vestland.

RTP for Vestland må legge prinsipielle føringar for kollektivtransporten. Det må avklarast retningslinjer for kollektivknutepunkt, for tilbodsstandard og ressursfordeling.

Under plantema Miljøløftet er drift og investering av kollektivtransporten i avtaleområde skildra.

Utfordringar

I distrikta er det relativt få som nyttar seg av kollektivtilbodet, det heng saman med både busetnadsmønster, kollektivtilbodet, god tilgang på parkeringsplassar og lågare kostnader knytt til bruken av privatbilar. Lågt marknadsgrunnlag betyr at det ikkje er økonomisk berekraftig å tilby eit kapasitetssterkt kollektivtilbod i distrikta, og ein må tenke alternativt om korleis tilbodet i distrikt og mindre byar skal utformast.

Kollektivtransport på sjø

Sjøen eignar seg godt for kollektivtransport. Ein stor fordel med sjøtransport er at ein slepp vedlikehalds- og kjøproblematikk. Det er likevel utfordringar knytt til å nytte sjøen til å drive kollektivtransport. Det er langt større kostnader til drift, samanlikna med transport på veg, det krev investeringar i å legge til rette for kaianlegg, samt at dagens teknologi gjev store klimagassutslepp samanlikna med buss.

Skreddarsydde reisetilbod

Skreddarsydde reisetilbod er tilbod som er særleg tilpassa brukaren, tilbodet kan vere meir fleksibelt både når det gjeld tidspunkt og hente/avleveringsstad. Passasjerstraumane er mange stadar så små at det ikkje er hensiktsmessig å etablere eit tradisjonelt kollektivtilbod. Det er likevel reisebehov i distrikta som det er ynskeleg å imøtekome. Eit kollektivtilbod som er skreddarsydd til reisebehova vil ofte vere meir teneleg for lokalsamfunna samstundes som dei er kostnadseffektive og meir miljøvenlege. Døme på skreddarsydde reisetilbod er

- Serviceskys
- Servicelinje
- Lokale transporttilbod for ungdom
- Bestillingsruter
- Trygt heim for ein 50 lapp
- Hent meg

Langrute med buss og båt

For langruter over 8 mil og ruter til og frå flyplass er det høve for kommersielle aktørar å søke ruteløype tilsvarande ordningane som tidlegare var forbeholdt fylkeskryssande ruter. Dette gjer at konkurranseflata mellom kommersielle og offentlege rutestrukturar innan eit fylke kan bli sterkare.

For å få eit best mogleg heilskapleg og saumlaust kollektivtilbod er det viktig med god samordning både med nabofylke og med kommersielle aktørar. Dette gjeld innanfor fleire områder, til dømes billettering, ruteinformasjon, utfyllande og samanhengande ruter.

Utgreiingsbehov

- RTP skal utgreie ulike konsept for kollektivtrafikk på sjø, med vekt på utslepp, kostnader og andre samfunnsmessige konsekvensar.
- RTP skal revidere gjeldande kollektivstrategi og omtale framtidige mobilitetsbehov blant innbyggjarane.
- RTP må hente inn erfaringar frå ulike skreddarsydde reisetilbod og klargjere korleis den typen reisetilbod kan vidareutviklast.

4.2.3. Elevreiser

Formål

Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve som fylkeskommunen har. Ordninga med skuleskyss skal sikre transport for elevar med lang eller særleg farleg skuleveg. I NTP 2018 – 2029 er det sett som mål at åtte av ti barn skal velje å sykle eller gå til skulen. For å nå dette målet må også fylkeskommunen bidra, både gjennom tilrettelegging av infrastruktur, samt haldningsskapande arbeid. Det er trong for meir kunnskap om dei unge sine reisevanar for å sette inn riktige tiltak.

Utfordring

Fylkeskommunen har ansvar for skuleskyssen i heile fylket, dette er ein del av kollektivtilbodet. Det er skulane som bestiller tenesta, og dei har staten med som premissleverandør gjennom lov og forskrift. Utviklinga går i retning av auka ruteproduksjon og lågare kapasitetsutnytting på rutene, noko som fører til auka kostnad og miljøbelastning.

Eit av måla i barnas transportplan er at det skal leggst til rette for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen. Innanfor Bergensområdet handlar sykkeltiltak mykje om å redusera talet på bilreiser. I distrikta handlar det i større grad om trafikktryggleik og framkome for barn og unge. "Hjertesone" er eit av fleire viktige prosjekt for å gi fleire born og unge moglegheita til å sykle eller gå til skulen.

Den nasjonale reisevaneundersøkinga dekkjer ikkje barn under 13 år, difor er det behov for å få betre kunnskap om reiser til og frå skule, for å kunne sei noko meir om tiltak retta mot denne gruppa.

Utgreiingsbehov

- Det er behov for å kartlegge elevreiser i Vestland som eit ledd i arbeidet med å få fleire barn og unge til å sykle eller gå til skulen.

4.2.4. Sykkel og gange

Formål

Med klima og miljø som premiss for samfunnsutviklinga er det viktig å legge til rette for miljøvenlege transportformer, som sykkel, gange og kollektiv. RTP skal samordne sykkeltiltak og skissere korleis Vestland kan jobbe aktivt for å få fleire til å velje sykkel eller gange. Dette arbeidet har tidlegare vist seg å vere krevjande, noko som poengterer viktigheita av å jobbe godt med dette.

Utfordringar

Sykkel og gange er nasjonale satsingsområde, med kopling til folkehelse, trafikktryggleik og ulike klimamål. Også på regionalt nivå, og særleg innanfor Bergensområdet, vert det jobba aktivt med tilrettelegging for gåande og syklande. Medan andelen gåande er svært høg, ser sykkelandelen ut til å vera uendra på eit svært lågt nivå.

I fylket er det ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje har tilrettelagt infrastruktur for dei som går og sykklar. Vegane er ofte smale, og vi har mange bruer og tunellar som berre er lagt til rette for motorkøretøy. Det er ressurskrevjande å etablere trygge gang- sykkeltilbod i eit fylke med krevjande geografi og mange spreidtbygde område. Dette krev prioritering mellom ulike målgrupper og strekningar.

Eit ledd i arbeidet for å auke talet på sykkelreiser er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikktryggleik, framkome og attraktivitet. Eit tilbod som vert opplevd som trafikksikkert er ein føresetnad for å nå nasjonale og lokale mål om fleire syklande og gåande.

Trygg skuleveg er ein viktig føresetnad i samband med bustadbygging. Fylkeskommunen har erfaring med at det kjem førespurnader frå bygdelag om finansiering av trafikksikringstiltak på strekningar som ikkje har trygg skuleveg. Det er viktig at fylkeskommunen bidrar med råd knytt til dette i dei ulike planprosessane i kommunane. Særleg tyngande rekkefølgekrav er ikkje ønskjeleg for utbyggarar, derfor er det viktig å sikre at bustadar kjem der det er infrastruktur frå før, eller på stader der det er realistisk med rekkefølgekrav om bygging av gang- og sykkeltilbod i reguleringsplanar som blir lagt fram.

Fleire kommunar og tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune har utarbeidd eigne sykkel- og gåstrategiar. Desse formulerer mål, tiltak og verkemiddel, og vil danne grunnlag for vidare arbeid med gange og sykkel.

Sykkelbyavtale

Som ein del av ei tidlegare NTP-satsing har Statens vegvesen vore initiativtakar til å inngå forpliktande avtalar med fylkeskommunar og kommunar om å arbeide for å auke talet på syklistar i byar og større tettstader. Etter regionreforma har det vore usikkerheit knytt til det vidare arbeidet med sykkelbyavtalar og rolla til dei ulike partane. Statens vegvesen skal evaluere ordninga i løpet av 2020/2021.

Arbeid for å auke sykkelandelen i Vestland fylke vil vere ei viktig satsing vidare, men i samband med regionreforma er det framleis uklårt korleis arbeidet skal organiserast og kva rolle sykkelbyavtalane skal ha.

Utgreiingsbehov

- Som ein del av RTP skal det utarbeidast ein strategi for mjuke trafikantar som skal avklare korleis fylkeskommunen skal prioritere bygging og drift- og vedlikehald av gang- og sykkelveggar, samt plan for haldningsskapande arbeid. Strategien må gje retningslinjer for vidare satsing på sykkelbyavtalar.

4.2.5. Samordna areal- og transportplanlegging

Formål

Ein samla areal- og transportutvikling bidreg til nullvekstmålet, men legg også til rette for betre kollektivbetjening, funksjonelle innfartsparkeringar og infrastruktur for syklande og gåande. Ein

samla areal- og transportutvikling vil også leggja til rette for høgare nytteverdi av kommunale investeringar innanfor teknisk og sosial infrastruktur.

Utfordringar

Kommunal arealplanlegging legg føringar for utviklinga av miljøvennlege reiser. Gjennom kommuneplanar vert det gjort viktige grep som på sikt legg til rette for knutepunktsutvikling, kollektivbetjening og attraktive gang- og sykkelreiser. Ei utfordring er at dette er langsiktige grep, og at det tek tid å endra innbyggjarane sitt bustad- og reisemønster.

Det er ressurskrevjande å etablere trygge og effektive løysingar for mjuke trafikantar når busettingsmønsteret er spreidd, framfor ein meir fortetta struktur. Dette fører mellom anna til meir bruk av privatbil, auka behov for skuleskyss, og utfordringar knytt til kommunale tenester og beredskap.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) og Regional transportplan for Hordaland har eit felles kapittel om transport. Alle mål og strategiar i RATP ligg fast, sjølv om RTP no vert revidert.

Utgreiingsbehov

- RTP skal kartlegge om kollektivtilbodet og sykkel- og gangveggar i endå større grad kan bygga opp under samordna areal- og transportplanlegging.

4.2.6. Tilrettelegging for drosjenæringa

Formål

Drosjetilbodet er ein viktig del av mobilitetstilbodet til både innbyggjarar og næringsliv i Vestland. Med nytt regelverk for nasjonal yrkestransport er det behov for å vurdere korleis fylkeskommunen skal sikre eit godt drosjetilbod i heile fylket.

Med klima og miljø som premis for samfunnsutvikling er det viktig å legge til rette for at også drosjenæringa skal bli grøen. Då må mellom anna ladeinfrastruktur ligge til rette for elektrifisering av drosjenæringa utover forskriftskrav.

Utfordringar

Frå 1.7.2020 trer nytt nasjonalt yrkestransportregelverk i kraft. I det nye regelverket fjernar ein behovsprøvinga og makstalet på drosjer, ein fjernar driveplikta, og ein fjernar sentraltilknytingsplikta. Mykje talar for at det nye regelverket vil endre drosjemarknaden monaleg.

Det nye yrkestransportregelverket senker etableringshinderet i drosjemarknaden. Ein vil få mange nye aktørar utan krav om tilknytingsplikt til sentralane. Erfaringar frå andre land viser at eit frislepp kan føre til ein useriøs og kriminell marknad. Det er difor særst viktig at det offentlege aukar kontrollverksemda. Vestland fylkeskommune vil samarbeide med Statens Vegvesen og Politiet, og gjennomføre fleire kontrollar av næringa. I tillegg vil fylkeskommunen arbeide for at Politiet skal prioritere å aksjonere mot ulovleg persontransport, og fjernar desse aktørane frå marknaden.

Frå 1.4.2024 vert det i alle kommunar i tidlegare Hordaland stilt krav om nullutslepp frå drosjenæringa. Det er også planar om å innføre tilsvarande krav i kommunar i tidlegare Sogn og Fjordane. Vestland fylkeskommune vil satse på utbygging av infrastruktur dedikert til drosjenæringa, slik at overgangen til nullutsleppskøyretøy skal være praktisk mogleg.

Utgreiingsbehov

- Som eit ledd i å sikre tilstrekkeleg drosjetilbod i fylket må fylkeskommunen følgje utviklinga i marknaden nøye. I RTP må det skisserast retningslinjer for korleis og når fylkeskommunen skal gjere inngrep i marknaden og tildele ein eller fleire einerettar.
- RTP skal utgreie moglegheiter for å stille nullutsleppskrav til drosjenæringa i norddelen av Vestland (i tråd med FT-vedtak 03.03.2020) Det er naudsynt å undersøke om det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg.

4.2.7. Fly

Formål

I samband med regionreforma fekk fylkeskommunen ansvar for kjøp av regionale flyruter. Formålet med kjøp av regionale flyruter (FOT-ruter) er å sikre tilbodet i område der det ikkje er grunnlag for kommersiell drift. I tillegg har fylket fått ansvar for tilskotsordninga for ikkje-statlege flyplassar.

Utfordringar

Sidan dette er ei ny oppgåve for fylkeskommunen er det viktig å klargjere korleis dei nye oppgåvene skal takast i vare. Av ikkje-statlege flyplassar i Vestland har vi Stord lufthamn Sørstokken. FOT-rute produksjonen i Vestland er knytt til fleire ruter ved flyplassane Sogndal, Førde og Sandane.

Fylket har inngått eit samarbeid om satsing på elfly på kortbanenettet. Denne teknologien er heilt ny og delvis under utprøving.

Utgreiingsbehov

- RTP skal gjere greie for korleis fylkeskommunen skal ivareta dei nye oppgåvene knytt til flyruter og flyplassar, inkludert korleis fylket kan stimulere til innovasjon i bransjen.

4.2.8. Teknologi og digitalisering

Formål

Teknologi og digitalisering spelar ei sentral rolle når vi skal nå dei mål som er sett innan klima, reisemiddelfordeling og mobilitet. RTP må sei korleis ein skal nytte den nye teknologien for å nå dei mål som er sett. RTP må gjere ei vurdering av kvar utviklinga for Vestland skal gå, og lage retningslinjer for når og kvar ny teknologi skal utprøvast. Planen må også gjere greie for korleis det skal leggest til rette for den nye teknologien.

Utfordringar

Utfordringsbildet er i all hovudsak likt det som vart skissert under plantema «Fylkesvegnettet». Dei store trendane er elektrifisering, sjølvkjøyrande transport, samhandlande intelligente transport-system og nye nye forrenningsmodellar/delingsmobilitet.

For å nå dei mål som er sett for utviklinga av Vestland er digitalisering heilt essensielt. Ved hjelp av nye system kan vi løyse problem knytt til mellom anna areal og kødanning.

Døme på ny teknologi knytt til mobilitet er

- Autonome bussar
- Aktiv signalprioritering
- Delingsappar

Det krevast både areal og investeringar for å legge til rette for den nye teknologien.

Utgreiingsbehov

- Det skal gjennomførast ein Foresight for konsekvensar av teknologiske endringar for transportsystemet i Vestland.



4.3. Miljøløftet

Ei rekke utfordringar er særigne for storbyområdet i og kring Bergen. Det er difor lagt opp til eit eige plantema som tek føre seg dei utfordringar som er spesifikke for dette området.

Dei framtidige transportutfordringane i Bergensområdet er knytt til venta utvikling i folketal og transportbehov, innbyggjarane og næringslivet sine krav til mobilitet, utfordringar i høve til trafikktryggleik og forventingar om reduksjon i klimagassutslepp. Bergen har dessutan eit sårbart trafikksystem, ved stenging av enkelte hovudårer forplantar det seg framkomeproblem i store delar av sentrum. Kapasiteten på vegnettet er tidvis brukt opp, og det blir køar.

4.3.1. Byvekstavtalen

Formål

I utviklingsplanen for Vestland er klima og miljø satt som premiss for samfunnsutviklinga. Byvekstavtalen er eit ledd i å operasjonalisere dette, og Miljøløftet er gjennomføringsorganet for avtalen. RATP er det regionale grunnlaget for byvekstavtalen, og byvekstavtalen er eit verkty for å gjennomføre RATP. Byvekstavtalen bygger opp under målet om miljøvenlege kvardagsreiser innanfor avtaleområdet, og legg føringar for ein samordna areal- og transportpolitikk.

Gjennom byvekstavtalen har partane forplikta seg til å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet inneber at all auke i persontrafikk skal takast med gange, sykkel og kollektivtransport. RTP skal vidareføre og bygge opp under retningslinjene i RATP om støtte til kommunale sykkelstrategiar.

Transportutviklinga i Bergensområdet skal bygge opp under strategien i Utviklingsplanen om å skape menneskevenlege og levande sentrum. Bergen kommune har i tillegg, gjennom *Grønn strategi*, sett eit mål om 20 % reduksjon i biltrafikken innan 2020, med 2013 som basisår.

RTP må omtale behovet for at byvekstavtalane vert vidareutvikla og at dei bidreg til å redusere transportmengda og endrar transportmiddelfordelinga, i tillegg til å bidra til kompakt utbygging. RTP skal omtale det overordna transportsystemet i Bergensområdet i samanheng, og skissere løysingar på dei viktigaste utfordringane.

Utfordringar

Gjennom byvekstavtalen har partane forplikta seg til å bidra til å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet er også ein føremon for å få utløyyst 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 dårleg kollektivdekning. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. Nullvekstmålet som er sett for Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande.

Med byvekstavtalen følger statlege midlar som gir Bergensområdet moglegheit til å gjennomføre tiltak for å nå nullvekstmålet, samt å ha ei sterk satsing på kollektiv. Dei fire satsingsområda til byvekstavtalen er

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

Investering og drift av kollektiv

Kollektivtransporten er eit viktig ledd i å nå nullvekstmålet, og gjennom fleire år med målretta arbeid har ein lukkast i å auka kollektivandelen vesentleg. Men investeringar i infrastruktur og materiell, samt drift av kollektivtilbodet, er kostnadskrevjande. Dersom vi skal lukkast med å få fleire over på kollektivtransport må vi ha kjennskap til transportbehova både for dagens brukarar og framtidige brukarar av kollektivsystemet. Vi må kjenne til kva for endringsdrivarar vi har innan reisevanar.

For at det skal bli attraktivt å nytte seg av kollektivtilbodet er det særleg viktig at konkurransekrafta til kollektivtransporten vert auka i høve til privatbilen. For å få til det kan ein sjå på tiltak knytt til tida det tek å ta seg til og frå kollektivtilbodet, pris på reisa og tid brukt ombord. Forseinkingar og trengsel vil også vere viktige faktorar. Det finst ulike verkemidlar for å sikre dette, og regional transportplan må peike på kva verkemidlar ein ønskjer å nytte i Vestland.

Bybanen

Bybanen er det største enkeltstående prosjektet i byvekstavtalen. Bybanen vil betre og auke kapasiteten på stamrutetilbodet i Bergen i vesentleg grad. Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen er under utbygging og er venta å stå ferdig i 2022. Bybanen byggetrinn 5 til Åsane er i planleggingsfasen, men finansiering av byggefasen er enno ikkje avklåra. Arbeidet med reguleringsplan er venta ferdig i løpet av 2022 eller 2023, og traseen er planlagt ferdigbygd i 2031.

Framkome og trengsel ombord

I Bergensområdet har kollektivtrafikken problem med framkome enkelte stader og på visse tidspunkt. Kollektivsystemet må vere føreseieleg for at det skal vere attraktivt. Satsing på eit effektivt kollektivsystem med god framkomst er grunnleggande for å gje eit godt kollektivtilbod i tråd med nullvekstmålet.

I rushtid og på dei mest trafikkerte rutene i Bergensområdet er det tidvis stor trengsel om bord i kollektivsystemet. Det er med på å gjere tilbodet mindre attraktivt. Trengsel om bord i bussen er noko ein ofte ser i rushtid, når også vegnettet og haldeplassar har trengsel.

Sykkel og gange i Bergensområdet

Som ledd i nullvekstmålet er det viktig å få fleire over på sykkel og gange. Sykkel og gange har kopling til folkehelse, trafikktryggleik og ulike klimamål. Det blir særleg jobba med sykkel og gange innanfor Bergensområdet. Medan delen av reiser som blir gjennomført til fots er svært høg, ser sykkelandelen ut til å forbli uendra på eit lågt nivå.

Det ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje har tilrettelagt infrastruktur for dei som går og sykklar. Eit ledd i arbeidet for å redusere bilreiser er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikktryggleik, framkome og attraktivitet. Eit attraktivt og trafiksikkert tilbod er ein føresetnad for å nå måla.

Innfartsparkering

Innfartsparkering er eit av satsingsområda i byveksttalen, og bygger på *Strategi for innfartsparkering* som vart vedteke i fylkestinget 11. mars 2015. Strategien gjer greie for status, utfordringar og framtidig etablering av nye innfartsparkeringsplassar. "Handlingsplan for innfartsparkering 2018 – 2029" legg grunnlaget for prioritering. Målet i handlingsplanen er 6 000 plassar innan 2030. Ved utgangen av 2019 var det nærmare 4 150 innfartsparkeringsplassar totalt. Dei mest sentrale innfartsparkeringsområda har generelt pressa kapasitet, medan andre kunne vore betre utnytta.

Parkering er arealkrevjande og i sentrumsnære område kan det vere utfordrande å finne eigna areal.

Fylkestinget har bedt om at ein ser nærare på inntekstpotensialet ved våre eigne innfartsparkeringar, og fylkeskommunen jobbar med å få det på plass.

Innfartsparkering for sykkel er pr. dag lite i bruk. I lys av nullvekstmålet og auka bruk av sykkel er det likevel ei målsetting at alle store kollektivknutepunkt skal ha løysing for sikker sykkelparkering.

Miljøvenleg teknologi og innovasjon

Digitalisering endrar samfunnet på ein gjennomgripande måte. Transportsektoren vil dei komande tiåra pregast av denne utviklinga, og av den raske utviklinga knytt til climateknologi 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 no, og det vert jobba med innfasing av miljøvenleg framdriftsteknologi i kollektivsektoren. Elektrifisering av bussparken stiller nye krav til infrastrukturen. Det må leggest til rette for både lading og fylling på ein slik måte at ein unngår posisjonskøyning. Av dei større konkrete prosjekta knytt til miljøvenleg framdriftsteknologi er Bybanen og Trolley-batteri-bussar aktuelle døme. Bybanen er veletablert i Bergen, og er under vidare utbygging og planlegging. Trolley-batteri-bussane er venta å vere i drift i løpet av 2020.

Utgreiingsbehov

- RTP skal kartlegge kva typar av framkometiltak for kollektivtransporten som gir best nytte..
- RTP skal utgreie korleis ein kan sikra mobilitet og samstundes oppnå nullvekst innanfor heile avtaleområdet.
- RTP må synleggjere behovet for auka statleg finansiering, det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.
- RTP må utarbeide retningslinjer for betalingsløysingar på dei fylkeskommunale innfartsparkeringane.



4.4. Finansiering

Formål

Det er behov for store investeringar på vegnettet, både til vedlikehald og bygging av nye vegprosjekt, og til infrastruktur for kollektiv, sykkel og gange. Fylkeskommunen har avgrensa ressursar og det er difor behov for å sjå på ulike finansieringsmoglegheiter for store prosjekt. Som ein del av RTP skal det kartleggjast moglegheiter for ekstern finansiering av fylkeskommunale tiltak og prosjekt.

Utfordringar

Fylkeskommunen har stramme økonomiske rammer, statlege overføringar er saman med eigne driftsmidlar ikkje tilstrekkeleg til å finansiera naudsynt drift, vedlikehald og investering innanfor samferdsleområdet. Det er difor behov for å hente inn andre midlar der det er moglegheit for det. Nedanfor er moglegheiter for alternativ finansiering omtala.

4.4.1. Bompengar

I Vestland er det sju pågåande bompengepakkar og tre strekningsvise bomprosjekt i tillegg til tre prosjekt med innkrevjing på ferje. Det er i tillegg vedteke to nye strekningsvise prosjekt, og det er fleire prosjekt og pakkar som er under utgreiing.

Gjennom bypakke Bergen er bilistane med å finansiere byvekstavtalen gjennom bompengar. I Bergensområdet fungerer difor bompengar både som ei finansieringskjelde for tiltaka i byvekstavtalen, men også som eit viktig trafikkdempande tiltak for å nå nullvekstmålet.

Kostnader knytt til bompengeneinnkrevjing gjer at det bør vere eit relativt stort trafikkgrunnlag for at eit prosjekt eignar seg til bompengefinansiering. I område med låg ÅDT vil passeringskostnadane kunne bli så høge at trafikken vert avvist.

4.4.2. Vegprising

Vegprising inneber at alle bilar får ein satellittbasert mottakareining der avgift varierer etter biltype, samt tidspunkt, kvar og kor langt bilen køyrer. Vegprising er ofte omtala som eit meir rettferdig betalingssystem enn bompengar. Det er per i dag ikkje opna for vegprising i Noreg, men dette er til politisk vurdering

4.4.3. Ferjeavløysing

Staten kan bidra til å finansiere delar av nytt vegsamband dersom vegsambandet fjernar eit eller fleire ferjesamband. Ferjeavløysingsordninga er ikkje tilstrekkeleg åleine til å realisere ferjeavløysingsprosjekt. Ferjeavløysing er kostnadskrevjande for fylket, særleg ved oppstarten av prosjekta. Ferjeavløysing for Ytre Steinsund og for Atløysambandet ligg inne i økonomiplanperioden. Det ligg føre ein søknad om ferjeavløysing og bompengar for Masfjordbrua, som førebels ikkje er blitt godkjend av departementet. Ved fleire andre samband har det vore lokale initiativ for ferjeavløysingsprosjekt.

4.4.4. 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.

Midlar frå Klimasats kan nyttast av kommunar og fylkeskommunar og vert løyvd til tiltak som reduserer utslepp av klimagassar og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Enova har fleire stønadsordningar til forprosjekt og investeringar til infrastruktur for både landbasert og maritim transport. KMD si ordning med byvekstavtalar skal stimulere til betre framkome, miljø og helse i storbyområda.

Det er ein eigenandel på dei statlege tilskotsordningane, så det er viktig at ein vel dei riktige prosjekta når ein søker midlar gjennom desse tilskotsordningar.

4.4.5. Private bidrag i finansiering av store infrastrukturprosjekt

Det finst mange modellar for å finansiere store infrastrukturprosjekt, både i Noreg og elles i verda. Dømer kan vere lokale skattar og avgifter, som bompengar, eller utbyggingsavtalar med private partar. Modellane legg ulike prinsipp til grunn, som til dømes at den som får ein vinst av eit tiltak bør vere med å betale eller at den som betalar bør få noko igjen for det.

4.4.6. Meir veg for pengane

Det er eit nasjonalt mål og satsingsområde at vi skal få meir veg for pengane. Som vegeigar er dette også svært viktig for fylkeskommunen. Prinsippet om meir veg for pengane vil innebere forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for heile fylkesvegnettet, inkludert gang- og sykkelløysingar. Vidare har fylkeskommunen og andre aktørar hatt positive erfaringar med nye kontraktsformar for entreprisar som priskonkurranse med samspel med involvering av entreprenør allereie i reguleringsplan

Utgreiingsbehov

- Vurdere kvar det kan vere aktuelt å innføre bompengar for å ruste opp vegnett og infrastruktur, og vurdere samla bombelasting for trafikantane.
- I RTP skal det utarbeidast fylkespolitiske retningslinjer for ferjeavløysingsprosjekt, der ferjeavløysingsprosjekt blir vurderte opp mot andre prioriterte prosjekt innan vegområdet.

- Endringar i biltrafikk kan på sikt svekke den økonomiske berekrafta til bompengemodellen. Det er difor behov for å sjå på alternative løysingar for å finansiere store prosjekt.
- Gå i dialog med samferdselsdepartementet om vegprising, og vurderer korleis dette kan innrettast på fylkesvegnettet i Vestland.
- RTP skal fastsetje framtidige standardkrav til fylkesvegnettet fordelt på vegklasser og trafikkgrunnlag.
- RTP skal vurdere i kva grad fylkeskommunen skal ta i bruk nye kontraktsformar for entreprisar som t.d. samspelskontraktar

4.5. Nasjonale ansvarsområde

4.5.1. Nasjonal transportplan

Formål

RTP skal vere ein plan som omhandlar heile transportsystemet i fylket, inkludert dei statlege ansvarsområda riksvegnettet, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei nasjonale ansvarsområda er ein del av det samla transportsystemet i fylket og difor ein viktig del av RTP.

NTP er det øvste strategiske dokumentet for samferdsel i Noreg. Ved kvar rullering vert fylkeskommunen invitert til å kome med innspel. RTP skal gje føringar forkorleis vi skal jobbe for å få gjennomslag for viktige prioriteringar i Vestland. RTP skal synleggjere behovet for statleg støtte og statlege prosjekt i Vestland. Riksvegane er hovudårene i det nasjonale vegnettet. Deira rolle er å binde saman landsdelar og regionar. Samstundes har riksvegane viktige regionale og lokale funksjonar.

NTP har ei målsetjing om å få meir gods over frå veg til sjø og bane. Det vil bidra til auka trafikktryggleik, mindre trykk på vegnettet i bynære område, og er kapasitetssterkt og miljøvenleg.

Jernbanen er i tillegg det mest miljøvenlege reisealternativet mellom Bergen og Oslo, samt at den har ein viktig funksjon for turistnæringa.

Utfordringar

Infrastrukturen i Vestland må legges til rette for å ivareta innbyggjarane og næringslivet sine transportbehov, både internt i regionen og i sambanda ut av fylket. Fylkeskommunen er medlem i ei rekkje interesseselskap for veg- og jernbanesamband.

Det transportpolitiske rammeverket for dei statlege ansvarsområda vert lagt gjennom Nasjonal transportplan (NTP). NTP for perioden 2022-2033 vil bli vedteke av Stortinget våren 2021, og fylkeskommunen gir sitt innspel til prioriteringane i mai 2020. Fylkeskommunen vil arbeide opp mot

Storting og regjering fram til endeleg vedtak. Vidare forventar vi at fylkeskommunen blir involvert i arbeidet med handlingsprogram til samferdselsetatane etter vedtak av NTP.

Utarbeiding av plantema Nasjonale ansvarsområde og uttale til Nasjonal transportplan 2022-33 skal koordinerast. Fylkeskommunen må i tillegg førebu innspel til neste NTP- rullering som vil gjelde for perioden 2026 - 37.

Riksveg

Fleire store plan- og utgreiingsprosessar på riksvegnettet i Vestland er under arbeid. Fylkeskommunen er høringspart og deltek i ulike referanse- og faggrupper til store vegprosjekt. For å få gjennomslagskraft i dei nasjonale prosessane må fylket tydeleggjere kva som skal prioriterast.

Jernbane

Jernbanen fyller viktige funksjonar for Vestland, med person- og godstransport. Jernbanen er den mest miljøvenlege kollektivtransporten mellom Oslo og Bergen.

For strekninga er hovudutfordringane lange framføringstider, flaskehalsar inn mot byane, ras- og skredutsette parti og høgfjellsproblematikk. I korridoren er klimaendringane ei sentral utfordring, med auka fare for stein- og snøskred i åra framover. Nasjonalt har strekninga vest for Finse flest registrerte årlege skredhendingar. Det er for få kryssingsspor for lange godstog på strekninga, og persontoga bruker for lang tid til å vere konkurransedyktig mot flytrafikken.

Godstransport

I 2017 blei det transportert 18,2 millionar tonn med gods til og frå Vestlandet. Transport på veg utgjorde 8,3 millionar tonn, sjøtransport utgjorde 7,6 millionar tonn, og bane transporterte 2,2 millionar tonn gods. Det er ein auke på 3 % i total godsmengd samanlikna med 2013, auken kom i hovudsak på veg. Det er ei anna utvikling enn dei nasjonale måla, om at meir gods skal overførast frå veg og over på sjø og bane.

Det som blir trekt fram som barriere for meir transport på bane og sjø er mellom anna manglande fleksibilitet på bane, låg kapasitet på terminalar (Nygårdstangen), og for få kryssingsspor. Det trengs betre vegar frå hamnene til endestoppet for godset, det er manglande tilrettelegging for RoRo, i tillegg til at det er for mange aktørar involvert ved transport av gods på sjø.

Godstransport på veg er konkurransedyktig på pris då ein får godset frå dør til dør utan for mange ledd, i tillegg til at kostnadane for å nytte vegnettet er relativt låge. Utfordringa for vegtransporten er at vegstandarden på Vestlandet generelt er for dårleg for dei største vogntoga.

Utreiingsbehov

- RTP skal avklare samarbeidsformer med Statens Vegvesen og dei andre transportetatane for planlegging av store statlege prosjekt.
- RTP skal lage retningslinjer for kva for interesseselskap for store veg- og jernbanesamband fylkeskommunen skal delta i, og kva for rolle fylkeskommunen skal ha i selskapa.
- RTP skal bygge opp under den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane og peike på behovet for framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet.
- RTP skal utarbeide eit fagleg grunnlag for prioritering av dei viktigaste statlege infrastrukturprosjekta fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan (2026-2037).

5. Organisering, prosess og medverknad

Organiseringa av planarbeidet skal sikre politisk forankring og brei deltaking frå alle aktørar planen får konsekvensar for. Eit sentralt element i organiseringa av planarbeidet er å sikre koordinering med parallelle planprosessar i fylket. Koordinering skal blant anna sikrast gjennom administrativ kontakt og fokus på overlappande representasjon i organiseringa.

5.1. Organisering av arbeidet med Regional transportplan

5.1.1. Fylkestinget

Fylkestinget er plan- og godkjenningssmyndede for regionale planar. Det er fylkestinget som fattar endeleg vedtak etter at planframlegget har vore til høyring og offentleg ettersyn.

5.1.2. Fylkesutvalet

Alle saker frå dei faste utvala som gjeld planar og økonomi skal handsamast av fylkesutvalet før endeleg avgjerd. Fylkesutvalet vedtek å legge plandokumenta til høyring og offentleg ettersyn og tilrår endeleg vedtak av planframlegget til fylkestinget

5.1.3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet som politisk kontaktutval

Hovudutval for samferdsel og mobilitet skal gje tilråding for å ivareta fagansvaret og følgje opp planar innan sitt ansvarsområde. Hovudutvalet skal også gje innstilling om høyringsforslag og endeleg plan, samt at dei skal gje innstilling om revidert handlingsprogram.

Hovudutvalet gjev innstilling til fylkesutvalet om planframlegg og planvedtak.

5.1.4. Planutvalet

Planutvalet sitt arbeidsområde er regional planstrategi og regionale planprosessane etter plan- og bygningslova. Planutvalet skal saman med administrasjonen leggje strategiske føringar for dei regionale planane og gi politiske styringssignal i høve pågåande planarbeid.

Dette er spesielt viktig for å skape sterk politisk forankring av dei overordna mål og strategiske vegval i planarbeidet.

5.1.5. Saksordførar

Saksordførar vert oppnemnt av fylkestinget. Saksordførar har som oppgåve å følgje planarbeidet ved å delta i styringsgruppa under planarbeidet og orientere i politiske organ. Saksordførar kan oppmode fylkesrådmannen om å leggje fram særskilde utgreiingar i saka.

5.1.6. Administrativ styringsgruppe

Ved utarbeiding av planframlegget vil ein oppnemne ei administrativ styringsgruppe med same oppbygging som under utarbeiding av planprogrammet. Den administrative styringsgruppa skal koordinere det faglege arbeidet samt invitere til og delta i ulike arrangement som skal sikre medverknad.

5.2. Medverknad

Fylkeskommunen er planstyremakt og skal gjennom heile planprosessen syte for open, brei og tilgjengeleg medverknad i dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Krav til medverknad i offentleg planlegging er nedfelt i plan- og bygningslova kapittel 5. Desse formelle krava til handsaming av planar med høyring av planprogram og planframlegg er å oppfatte som eit minstekrav.

5.2.1. Medverknad frå offentlege instansar og interesseorganisasjonar

Utover å fremje innspel til planen i løpet av høyringsperioden, vil medverknad frå offentlege instansar vera sikra gjennom deltaking i prosjektgrupper og temagrupper. Ein vil ta i bruk regionråda i fylket for å sikra god dialog med kommunane. Kommunar som ikkje er medlem i eit regionråd skal også inviterast inn.

Det skal inviterast til to rundar med innspelsmøte i løpet av planperioden. Invitasjonen til innspelsmøta skal gå breitt ut til kommunar, regionråd, næringsråd, interesseorganisasjonar osv. Målet med innspelsmøta er å sikre medverknad frå interessentar i heile fylket.

5.2.2. Medverknad frå ålmenta

Den primære kontakten mot ålmenta i dette planarbeidet er gjennom høyring og offentlig ettersyn. I samband med høyring av planprogrammet vert planarbeidet kunngjort i sentrale media for på den måten å gjere flest mogleg klar over det pågåande arbeidet og dei ulike høva for å kome med innspel til planarbeidet. Plandokument vert gjort tilgjengeleg på våre nettsider.

5.3. Framdrift

Framdrifta er knytt til organisering av planarbeidet og føringar gitt i Plan- og bygningslova, samt delegeringsreglementet til Vestland fylkeskommune.

	2020		2021	
	Vår	Haust	Vår	Haust
Utgreiingsfase og kunnskapsgrunnlag	Førebuing	Utgreiing		
Utarbeide planframlegg og handlingsprogram		Planarbeid	Planarbeid og medverknadsprosessar	
Handsaming				Vedtak FT desember

