



Arkivnr: 2015/10633-45  
Saksbehandlar: Marte Hagen Eriksrud

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		16.05.2017
Utval for miljø og samferdsel		08.06.2017
Fylkesutvalet		
Fylkestinget		13.06.2017

## Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - framlegg av plan etter høyring

### Samandrag

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om endeleg vedtak av Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Planforslaget har vore ute på høyring, og det har totalt kome inn 55 innspel til planforslaget.

Basert på innspela rår fylkesrådmannen til nokre endringar i planen. Forslag til endringar er omtalt i saksframlegget.

### Forslag til innstilling

1. Med heimel i plan- og bygningslova § 8-4 vedtek Fylkestinget *Regional transportplan Hordaland 2018-2029*, med tilrådde endringar, slik det kjem fram av saksframlegget.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til gjere språklege endringar, samt rette opp og oppdatere tal og statistikk i tekst og figurar/tabellar.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

### Vedlegg

- 1 Planforslag - Regional transportplan Hordaland 2018-2029
- 2 Samandrag av innspel til planforslaget - Regional transportplan Hordaland 2018-2029
- 3 Samlefil innspel til planforslaget - Regional transportplan Hordaland 2018-2029

**Fylkesrådmannen, 30.03.2017**

## **1. Bakgrunn**

Regional transportplan Hordaland (RTP) 2018-2029 er ei rullering av Regional transportplan Hordaland 2013- 2024, vedtatt av fylkestinget i desember 2012. Fylkesutvalet vedtok planprogram for RTP 2018-2029 i januar 2016. Planen er forankra i regional planstrategi. Planen har eit tidsperspektiv på 12 år. Behovet for revisjon av planen blir vurdert kvart 4. år i regional planstrategi.

Forslag til regional plan har vore ute på høyring og det har totalt kome inn 55 innspel. Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om endeleg vedtak av Regional transportplan Hordaland 2018-2029, med tilrådde endringar.

## **2. Organisering, medverknad og prosess**

Planprogram for RTP, vedtatt av fylkesutvalet januar 2016, skildrar organisering og opplegg for medverknad i utarbeiding av planforslaget. Styringsgruppe for arbeidet har vore ei administrativ prosjektgruppe bestående av Hordaland fylkeskommune, samferdselsetatane, regionråda i fylket, samt Bergen kommune. Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen har vore sekretariat for planarbeidet. Saksordførar Atle Kvåle (Ap), oppnemnt av fylkestinget, har følgd arbeidet med utforming av planforslaget.

Det har særleg vore viktig å sikre ein god dialog med kommunane og i utarbeiding av planforslaget har det mellom anna vore arrangert regionvise dialogmøte med alle kommunane i fylket. I samband med høyringa av planforslaget har det vore arrangert eit møte i referansegruppa for arbeidet. Administrasjonen i HFK har i tillegg vore på informasjonsmøte for politiske utval i Lindås kommune og Askøy kommune (fellesinformasjon med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet).

## **3. Generelt om innhald i planen**

Regional transportplan Hordaland er ein langsiktig regional strategiplan for utvikling av transportsektoren i Hordaland. Planen inneheld mål til alle relevante delar av transportsystemet, samt strategiar og tiltak som viser korleis måla skal følgjast opp. Planen legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak, samstundes som den skal gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Hordaland, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.

Det er lagt opp til å skilje dei strategiske diskusjonar i den regionale planen, og omtale og prioritering av konkrete prosjekt. Prioritering av konkrete prosjekt, basert på føringar i RTP, vert presentert i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

Planforslaget har 9 kapittel. Kapittel 1 til 4, er overordna kapittel. Kapittel 5 til 9, er plantema; Fylkesvegnettet, Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport, Transport i Bergensområdet, Regionsenter og Statlege ansvarsområde.

Regional transportplan Hordaland har eit overordna mål. I tillegg har kvart plantema eigne hovudmål og delmål. Innanfor det enkelte plantema vert det formulert strategiar og tiltak som viser korleis ein skal nå måla. Det er formulert eit hovudmål om lågutsleppssamfunnet, delmål, strategiar og tiltak til hovudmål lågutsleppssamfunnet, er integrert i dei fem andre plantema.

Overordna mål for Regional transportplan Hordaland 2018-2029: *Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.*

## 4. Høyringsinnspel og tilrådte endringar

### 4.1 Generelt om høyringsinnspela

Det har kome inn 55 uttalar til planforslaget; 25 kommunar, 3 regionråd, samt statlege transportetatar og ulike interesseorganisasjonar og politiske utval.

Eit samandrag av kvart innspel er presentert i vedlegg; Samandrag av innspel\_RTP planforslag.doc. I tillegg er alle innspela tilgjengeleg i vedlegg; Samlefil innspel\_RTP planforslag.doc. Innspela tar opp eit breitt spekter av tema og er lagt til grunn for tilrådte endringar.

Innspel som fører til endringar i planen eller innspel som fylkesrådmannen vurderer at det er behov for å kommentere i saka, vert i vedlegg; Samandrag av innspel\_RTPplanforslag.doc markert med «*Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkningen, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merkningen er omtalt i politisk sak*». Innspel som ikkje er vurdert til å gje endringar i planen er markert med; «*Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merkningen at det vert gjort endringar i plandokumentet*».

Det har kome inn mange gode og konstruktive innspel. Generelt sluttar høyringspartane seg til overordna mål og intensjon med planen. Samstundes peikar innspela på eit breitt spekter av tema det er ønskje om endringar på. Sentrale og gjennomgåande tema i innspela er omtalt under, basert på ein samla vurdering. Konkrete innspel på prosjekt og tiltak er relevant for Investeringsprogram for fylkesvegnettet og vert ikkje omtalt i saka (sjå eiga omtale om investeringsprogrammet under). Innspel til endringar i kap. 7, Transport i Bergensområdet, er samordna med politisk sak om vedtak av Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP).

### 4.2 Omtale av sentrale tema og tilrådte endringar

Her følgjer ein omtale av sentrale og gjennomgåande tema i innkomne innspel. Utvalde tema er basert på ei samla vurdering. I gjennomgangen rår fylkesrådmannen til konkrete endringar i planen, eller språklege endringar og opprettingar som vil bli innarbeidd i endeleg plandokument.

#### 4.2.1 Ny region og ny kommunestruktur

Fleire innspel peikar på at planforslaget ikkje tek høgde for ny kommunestruktur og/eller endringar på det regionale forvaltningsnivå. Fylkesrådmannen er samd i at ny kommunestruktur og endringar på det regionale forvaltningsnivå, må takast opp i planverket. Det er derimot ikkje vurdert som aktuelt tema å ta opp på noverande tidspunkt. Eit eventuelt nytt fylkestinget vil vedta ny planstrategi i 2020/2021. Planstrategien vil avgjere kva plandokument ein ønskjer å utarbeide for den nye regionen.

#### 4.2.2 Formell verknad av planen

Nokre kommunar har uttrykt ei uro for omtalen av planen som grunnlag for å reise motsegn til kommunale planar (kap. 1.2 Verknad av planen). Kommunane ber difor fylkestinget om å fatte vedtak som presiserer at motsegn berre unntaksvis kan nyttast, at det skal føreligge ei konkret og tydeleg grunngeving, og at grundig kontakt og dialog mellom partane må vere gjennomført. Det står vidare at; «*ein vil vurdere å fremje motsegn mot planen etter § 8.4.2 i Plan- og bygningslova om ein ikkje kjem til ei sams forståing om dette*».

Fylkesrådmannen understrekar at det følgjer direkte av plan- og bygningslova at ein regional plan er grunnlag for motsegn. I tillegg har ikkje fylkesrådmannen mandat til å instruere motsegnspartane i korleis dei praktiserer si forvaltning. Elementa som kommunane peiker på er likevel i tråd med gjeldande praksis og departementet sine retningslinjer for motsegn i plansaker<sup>1</sup>. Motsegn skal berre nyttast når planar strider med nasjonale eller vesentlege regionale interesser. Fylkesrådmannen tilrår inga endring i planen.

#### 4.2.3 Klima

Fleire innspel peikar på at planen bør vere meir ambisiøs eller meir tydeleg på mål og strategiar knytt til klima. Dei til ein kvar tid gjeldande klimamål gjev føringar for Regional transportplan. Dette er skildra i kapittel 2 som referer til nasjonale og regionale føringar. Om regionale føringar står det i høyringsutkastet:

<sup>1</sup> Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven. Rundskriv H-2/14, datert 17. februar 2014.

*Klimaplan for Hordaland har eit mål om å redusere utslepp av klimagassar med 30 % frå 1991 til 2030.[...].* Regional planstrategi 2016-2020 slår fast behovet for å revidere Klimaplan for Hordaland 2014-2030 grunna auka ambisjonsnivå nasjonalt og internasjonalt, til dømes gjennom Parisavtalen. Fylkesrådmannen vil kome attende til ambisjonsnivået for regionale klimamål i samband med revidering av Klimaplanen.

Medan klimamåla vert sette i Klimaplanen, er det viktig å forankre strategiar og verkemidlar for å redusere utslepp i transportsektoren i Regional transportplan. For å synleggjere oppfølginga av klimamåla, rår fylkesrådmannen til å inkludere ein oversiktstabell over strategiar og verkemidlar som er klimarelevante i kapittel 2.

#### 4.2.4 Status og utfordringar

Det er kome inn mange innspel til endringar i kap. 3. Fylkesrådmannen ser behov for ei gjennomgang av strukturen på kapittelet og oppdatering av talgrunnlag og statistikk som ligg til grunn. I tillegg er det nokre mindre feil i figurar og tabellar.

Fylkesrådmannen tilrår ei endring i kap. 3.2.3 for å inkludere reiseliv i skildring av næringslivet sine krav til transportsystemet. Fylkesrådmannen tilrår ei endring av kap. 3.2.6. for å sikre ei meir presis og konkret omtale av utfordringa knytt til lokal luftforureining.

#### 4.2.5 Økonomiske rammor og overordna prioriteringar

Mange innspel peiker på behovet for å auke dei økonomiske rammene til samferdselssektoren for å gjennomføre nødvendig tiltak, og at dei økonomiske rammene per i dag ikkje er tilstrekkelege for å nå mål i planen.

Fylkesrådmannen er klar over at behov på samferdselsområdet er langt større enn tilgjengelege midlar, og dermed er det svært mange gode og nødvendige tiltak som ikkje kan bli realisert i planperioden. Mange innspel peiker i særleg grad på behovet for ei sterkare satsing for å imøtekomme det store vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen er samd i det ansvaret som her ligg til vegeigar. Alle kommunane i Hordaland har forfall på fylkesvegane og det vil ta mange år før ein får eit utbetra fylkesvegnett med akseptabel standard.

Handlingsrommet i dei frie inntektene til fylkeskommunen er på langt nær tilstrekkeleg for å ta att forfallet på vegnettet med ordinære drifts- og vedlikehaldsmidlar. Gjennom låneoptak for finansiering av såkalla standardhevingstiltak vil det vere mogleg med ytterlegare satsing på å ta att forfallet på fylkesvegnettet.

Hordaland fylkeskommune har ei svært høg lånegjeld i prosent av driftsinntektene. Fylkesrådmannen ser det som viktig å få kontroll på denne gjeldsutviklinga, og vil vere forsiktig med å foreslå auke i ramma til investeringstiltak på fylkesvegnettet gjennom fylkeskommunal låneoptak.

For å få til eit krafttak for opprusting av fylkesvegnettet vil det vere avgjerande at staten etablerer ei finansieringsordning som sikrar nødvendige midlar til vedlikehaldstiltak og utbetring.

#### 4.2.6 Bompengepakkar

I fleire høringsfråsegner er det stor merksemd om bompengepakkar, med tanke på gjennomføring av tiltak i bompengepakkane og fylkeskommunal andel i finansieringsopplegget. Aktuelle bompengepakkar i første fireårsperiode 2018-2021 vil bli omtalt i det kommande investeringsprogram for fylkesvegnettet.

Fylkesrådmannen registrerer også lokal vilje til å arbeide vidare med Kvinnheradspakken, Stordapakken og ein pakke for tiltak på Austevoll.

#### 4.2.7 Ferjeavløysingsmidlar

Ordninga med ferjeavløysingsmidlar for fastlandsamband er omtalt i fleire høringsfråsegner, der det m.a er reagert på at dei moglegheitene denne ordninga kan gje, ikkje er tilstrekkeleg omtalt i planforslaget til RTP 2018-2029. Med grunnlag i dette vil fylkesrådmannen foreslå eit eige tiltak i handlingsprogrammet til RTP 2018-2029, der det vert sett i gang eit utgreiingsarbeid for å avklare finansieringsgrunnlaget for realisering av aktuelle fastlandssamband innanfor denne ordninga. Dette tiltaket må også ta høgde for moglege

framtidige endringar i kostnadsnøkkelen for ferjedrift i inntektssystemet til fylkeskommunane. Eventuelle slike endringar vil venteleg bli omtalt i komande kommuneproposisjon for 2018. Fylkesrådmannen vil utforme og innarbeide tiltaket i endeleg plandokument.

#### 4.2.8 Investeringsprogram for fylkesvegnettet

Fleire innspel omhandlar konkrete prosjekt og tiltak som er relevant for investeringsprogrammet. Ny struktur på investeringsprogrammet er utarbeida, der dei årlege plan- og byggeprogrammet utanom Bergen og innanfor Bergensområdet og handlingsplan for trafikksikring er inkludert. Høyringsutkastet skal handsamast i utval for miljø og samferdsel i august 2017. Det blir høve til å gje innspel til investeringsprogrammet gjennom høyring i august til oktober 2017.

Ambisjonen er at dei største prosjekta blir spesifisert i høyringsutkastet, men detaljeringsnivået i programområda kjem ikkje før desember 2017. Grunnen til dette er at budsjettprosessen for programområda følger den framdriftsplanen for plan- og byggeprogrammet som blir utarbeida på hausten. Investeringsprogrammet blir utarbeida av Hordaland fylkeskommune, i samarbeid med Statens vegvesen. Fylkesvegrådet er styringsgruppa for arbeidet med investeringsprogrammet.

Som grunnlag for prioriteringar er det gjennomført faglege utgreiingane/kartleggingar av fylkesvegnettet. Det er blant anna gjennomført faglege utgreiingar/kartleggingar på det overordna fylkesvegnettet «strekingsvise utgreiingar», øvrige fylkesvegnettet, rassikringsbehova og på standardhevingstiltak.

#### 4.2.9 Støtte til satsing på drift og vedlikehald

I høyringsinnspela er det gitt brei støtte til det overordna målet, samt prioritering av vedlikehald og utbetring, framfor nye større vegprosjekt.

I fleire av høyringsinnspela vert det vist til dei store utfordringane med drift og vedlikehald på vegnettet. Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Hordaland fram mot 2029 vart vedteken i fylkestinget i desember 2016, og slår fast eit mål om å stoppe veksten i forfallet. Med dei økonomiske rammene fylkeskommunen har i dag er dette eit meir realistisk mål enn ein ambisjon om å fjerne forfallet på fylkesvegnettet. Sjølv med den målsetjinga som vart vedteken i desember 2016 så er det nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene, og ytterlegare prioriteringar innanfor fylkesvegnettet om kva som skal utførast, jf eit skilje mellom overordna og øvrig fylkesvegar. Det er viktig å merke seg at kostnadane er lagt større enn det fylkeskommunen har høve til å klare utan auka statlege overføringar.

#### 4.2.10 Todeling av fylkesvegnettet

RTP 2013-2024 etablerte ei todeling av fylkesvegnettet, med eit overordna og eit øvrig fylkesvegnett. Todelinga er eit nyttig styringsverktøy i høve til ulike prioriteringar på fylkesvegnettet og ligg fast. Det er gjennomført ei vurdering av fylkesvegnettet, opp mot dei fastsette kriteriene, for å sikre at inndelinga av fylkesvegnettet er i tråd med valte kriterier. Todelinga skal ligge til grunn for aktuelle investeringstiltak, vedlikehald og planlegging. Kriteriene for inndeling er:

Kriterium 1: Viktige bindeledd i senterstrukturen

Kriterium 2: Diagonale bindeledd

Kriterium 3: Strekningar som er viktige av beredskapsomsyn

Kriterium 4: Strekningar som er viktige av næringsomsyn

Kriterium 5: Strekningar som er viktige av omsyn til høg transportbelastning.

Det er kome fleire innspel som går på at vegar bør bli definert som overordna. Det er behov for å ha objektive og eintydige kriterium for inndeling i overordna og øvrige fylkesvegar. Dei kriteriene som no er valt, gir etter fylkesrådmannen si meining ein god balanse mellom dei ulike funksjonane ein veg kan ha, og vil rå til å halde på desse kriteriene. Det gir eit føreseieleg og fagleg grunnlag for inndeling av vegnettet, slik at fylkesrådmannen no ikkje vil føreslå nye vegstrekningar inn på det overordna fylkesvegnettet.

Om endringar i kommunestruktur bør få konsekvensar for inndeling av overordna og øvrige fylkesvegar, bør vurderast i neste rullering av den regionale transportplanen.

#### 4.2.11 Omklassifisering

Det er høyringsinnspel som peiker på behovet for omklassifisering av vegar i fylket. Dagens fylkesvegar varierer frå sterkt trafikkerte vegar i Bergensområdet, til dårlege vegar til fjellområde det det ikkje er fastbuande, men hytter og kraftverk. Det er og døme på strekningar det det er bygd ny veg, og gamlegvegen, som har funksjon som tilkomst til bustadområde og/eller gang- og sykkelveg, framleis er fylkesveg. Fylkesrådmannen meiner at ein i samband med planarbeidet, bør ta stilling til eventuell omklassifisering. Som ein konsekvens av kommunereformen, bør det og vurderast om større kommunar kan ta over ansvaret for deler av fylkesvegnettet.

Fylkesrådmannen tilrår eit nytt tiltak i kap. 5.3. *Tiltak 5.7. Vurdering av omklassifisering av fylkesvegar.* Det er behov for ein overordna strategi og ei kartlegging av kva fylkesvegar som kan omklassifiserast. I utforming av tiltaket må ein vurdere å inkludere andre vegar; frå Europavegar til private vegar. Vegdirektoratet jobbar med forslag til Samferdselsdepartementet ifm rullering av retningslinjene for tekniske krav for omklassifisering av riksvegar og fylkesvegar. Før ein går i gang med dette arbeidet, bør dei økonomiske konsekvensane for dei ulike partane vurderast. Fylkesrådmannen vil utforme og innarbeide tiltaket i endeleg plandokument.

#### 4.2.12 Enklare standard og avvik frå vegnormalane

Planen er utarbeida med sikte på å gjera tiltak for å sikre ein mest mogleg kostnadseffektiv bruk av tilgjengelige midlar. Døme på dette er kap. 5.2.5. Ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane og kap. 6.3 og strategien; «*Einskilde haldeplassar med mindre trafikk (...) kan oppgraderast til ein enklare standard*». Fleire innspel er positive til ambisjonen om å ta i bruk ein slik fleksibilitet, mellom anna ved rekkefølgekrev til gang- og sykkelveg langs fylkesveg. Samstundes er det innspel på ei uro for at dette er døme på ei utvikling der krava til tryggleik og tilrettelegging vert lågare, og at ein går bort i frå ein ambisjon om universell utforming

Fylkesrådmannen er oppteken av å nytte tilgjengelege midlar på best mogleg måte. Planen tar difor opp alternative, mindre kostnadskrevjande løysingar for vegbreidde, gang- og sykkelvegar og haldeplassar. Dette arbeidet skal derimot ikkje gå på bekostning av tryggleiken. I arbeidet med kollektivinfrastruktur i fylket er det difor lagt opp til ulike krav til standard på utbetring av infrastrukturen mellom område med stort og lite passasjergrunnlag. På fylkesvegnettet i Hordaland er til dømes mange område der dei som ventar på bussen står ute i vegbana. For å nytte dei tildelte midlane på dette området best mogeleg er det, etter fylkesrådmannen sitt syn, mest føremålsteneleg å ikkje å oppgradere haldeplassane til full standard med omsyn til universell utforming, men sikre trafikktryggleiken.

For å følgje opp høyringsinnspel tilrår fylkesrådmannen eit nytt tiltak i kap. 5.2.9. *Forenkla standard for gang- og sykkelprosjekt.* Fylkesrådmannen vil utforme og innarbeide tiltaket i endeleg plandokument.

#### 4.2.13 Rassikring

Fleire høyringsfråsegner har omtalt behovet for satsing på rassikring av fylkesvegnettet og prioritering av fylkeskommunale midlar til rassikringstiltak. Fylkesrådmannen vil understreke det som er omtalt i planforslaget om øymerka statlege tilskot til rassikring av fylkesvegnettet i kap. 4.2.1. Det er dei økonomiske rammene for dette tilskotet som fastlegger den framtidige strategiske satsinga på rassikring av fylkesvegnettet. I samband med Nasjonal transportplan er det spelt inn politiske forventningar om auka rammer for det statlege rassikringstilskotet, jfr. kap. 9.3 Felles innspelsdokument til Nasjonal transportplan.

Med dei utfordringane fylket har mellom anna på standardheving og vedlikehald av eksisterande fylkesvegnett ser ikkje fylkesrådmannen at det er grunnlag for å prioritere ytterlegare midlar til rassikring. I tillegg til satsing på rassikring innanfor det øymerka statlege tilskotet vil det likevel kunne vere aktuelt å realisere rassikringstiltak innanfor bompengepakkar i fylket.

#### 4.2.14 Ferjeanbod

Fleire innspel er kritiske til dei nye ferjeanboda og peiker på at frekvens og kapasitet er prioritert ned på grunn av høge miljøkrav. Fylkesutvalet vedtok i sak 5/2016 å leggje til grunn eit høgt ambisjonsnivå (2-gradersmålet) for miljøkrav i nye ferjeanbod. I same sak blei det signalisert at det ikkje var funne rom for ei generell auke i ferjetilbodet som følgje av forventningar om ei betydeleg kostnadsauke for nye ferjeanbod.

I konkurransegrunnlaga er det for dei fleste ferjesambanda lagt opp til vidareføring av dagens rutetilbod med mindre justeringar, og enkelte endringar i minstekrava til transportkapasitet.

Alle ferjekontraktane er no tildelt og ein vil ved oppstart få høg grad av elektrifisering. Elektrisk drift vil i ein del tilhøve medføre behov for lengre liggetid ved kai på grunn av lading. Kva konkrete konsekvensar dette vil få for rutetilbodet på dei enkelte sambanda er per april 2017 ikkje avklart, da endelege rutetider er eit pågåande arbeid som vert utført i samarbeid mellom Skyss og operatør.

#### 4.2.15 Trafikksikring

Mange innspel er positive til planen sin omtale av «Hjertesone» og fylkesrådmannen vil oppmode kommunane om å gjera vedtak om etablering av slike soner.

Til kap. 5.2.8 Trafikksikring, er det kome innspel til ny tekst for å tydeleggjere omtalen. Fylkesrådmannen tilrår ny tekst i kap. 5.2.8; *«I tillegg skal fylkeskommunen etter folkehelselova identifisere folkehelseutfordringar, fremje folkehelsearbeidet, arbeide med utfordringar og påverknadsfaktorar, og vere pådrivar for og samordne folkehelsearbeidet i fylket, jf. folkehelselova § 20 og 21. Trafikktryggleik er ein faktor med konsekvensar for folkehelsa. I tillegg til ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å koordinere trafikktryggleiken i fylket har fylkeskommunen også roller på andre plan i trafikksikringsarbeidet. Som regional planmynde skal trafikksikringsperspektivet vurderast, og takast inn i regionalt planarbeid der det er relevant. Fylkeskommunen har og ansvar for planlegging, drift og utvikling innan vidaregåande skule og elevane si helse, miljø og tryggleik. For å bevisstgjere, utfordre og stimulere til auka innsats er kommunalt trafikksikringsarbeid eitt viktig satsingsområde».*

#### 4.2.16 Differensiering av nullvekstmålet i Bergensområdet

Hovudmål for Transport i Bergensområdet er formulert på ulike måte i kap. 2 og i kap. 7. Formuleringa i kap. 7 er den rette, og målet vert endra i kap. 2.

Ei tydelegare differensiering av nullvekstmålet er noko som fleire tar opp i sine uttalar. I tillegg inviterer Bergen kommune fylkestinget til å slutte seg til vedteken mål i bystyret om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innan 2020 og 20 % innan 2030. For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, er det naudsynt med nedgang i personbiltrafikken i sentrale deler av planområdet. Fylkesrådmannen er difor positiv til Bergen kommune sine mål om reduksjon i personbiltransporten (mål er omtalt i kap. 7.3), men det vert ikkje lagt opp til å vedta likelydande mål i fylkeskommunen. I kap. 7.4. Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet, har strategi for nullvekst i personbiltransporten, ulik formulering i Regional areal- og transportplan (RATP) og RTP. Fylkesrådmannen tilrår ei ny formulering av strategien, i tråd med formuleringa i RATP, og meiner at det rette seg etter innspel om behovet for ytterlegare differensiering av nullvekstmålet og er i samsvar med intensjonen i planforslaget. Tekst i første kulepunkt om nullvekst i personbiltransporten, vert erstatta med ny tekst; *«Bruk av verkemiddel for å sikre nullvekst i personbiltransporten skal vere differensiert i tråd med tiltaksområde for nullvekst. Ein skal leggje til rette for nedgang i personbiltrafikk i sentrale deler, men samtidig tillate noko vekst i personbiltrafikk i ytre delar av Bergensområdet».*

#### 4.2.17 Drift av kollektivtransport

Nullvekstmålet sett krav til auka satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Det er innspel på at utfordringa med å sikre framtidig finansiering av drift av kollektivtransporten ikkje er godt nok omtalt i planen. Fylkesrådmannen er samd i at tema ikkje er tilstrekkeleg omtalt i planen, og tilrår ny tekst i kap. 7.4.3, Attraktivt kollektivtransporttilbod,; *Vidare utbygging av Bybanen og andre tiltak for å styrke kollektivtilbodet, vil føre til at kostnadane knytt til drift av kollektivtransporten vil auke. Hordaland*

fylkeskommune er avhengig av at staten bidrar til å finansiere ein større del av driftskostnadane til kollektivtransport og at det vert etablert eit føreseieleg system for overføring av midlar, rammetilskot til fylkeskommune. I tillegg tilrår fylkesrådmannen ein ny strategi under kulepunkt tre, Styrke miljøvennlege transportformer, i kap. 7.4, Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet.; «Sikre føreseieleg og tilstrekkeleg finansiering av eit kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtransporttilbod».

#### 4.2.18 Kollektivtransport på sjø

Fleire kommunar ønskjer ei satsing på kollektivtransport til sjøs og ei av endringane som vart gjort av det politiske arbeidsutvalet før Regional areal- og transportplan vart sendt på høyring var å ta inn følgjande avsnitt: «Nye ruter mellom Bergen og nabokommunane bør vurderast, likeeins båttransport mellom bydelar i Bergen. I arealdisponeringa er det viktig å ta høgde for moglege stoppestader og mogleg senterutvikling kring stoppestadane».

Fylkesrådmannen viser til at det vil bli utarbeidd ein Trafikkplan for båttilbodet i fylket, og mange kommunar har vore positive til dette i høyringa. Basert på gjeldande Kollektivstrategi, skal planen gi fagleg grunnlag for komande nye båtanbod. Den vil omhandle marknadsvurderingar, overordna tilbod, moglege miljøløysingar, samt vurderingar av samfunnsnytte og økonomi. Første nye anbod vil vere for bybåtsambanda mellom Askøy og Bergen og Nordhordland og Bergen. For desse sambanda vil trafikkplanen omfatte ei meir konkret detaljering av tilbod, kapasitet og framdriftsteknologi, som input til konkurransegrunnlaget. Når det gjeld Askøysambandet vil båttilbodet også bli sett i samanheng med den parallelle prosessen for planlegging av nytt bussanbod for Askøy og Sotra/Øygarden. Båtsambanda utanfor Bergensområdet har alle kontraktar som går ut 2023, pluss 2+2 års mogleg forlenging. Detaljering av tilbod og moglege miljøløysing vil for desse sambanda måtte skje noko fram i tid. Trafikkplanen vil bli lagt fram for politisk handsaming.

Eventuelle nye samband i Bergensområdet må bli vurdert med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte. Dette bør kome tydeleg fram i planskildringa og fylkesrådmannen tilrår difor ein ny tekst i kap. 7.4.3.2: «Behovet for nye båtruter i Bergensområdet skal bli vurdert. Dette skal skje med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte. Eventuelle nye stoppestadar må bygge opp omkring vedtatt senterstruktur og senterutvikling.»

#### 4.2.19 El-bil i bompengeringen

Takstar for elbilar i bompengepakkar er eit aktuelt tema som vert omtalt i fleire av innspela. Byvekstavtalen for Bergen har følgjande formulering om elbil i bompengeringen; «Det er ikke ønskelig å ilagge lette el-biler avgift før elbilandelen er passert 20%». Fylkesrådmannen er samd i at elbilar må betale bompengar, med ein redusert takst, men meiner at takstane må fastsetast i den enkelte bompengepakke.

Fylkesrådmannen tilrår at følgjande setning i kap. 7.4.6. Restriktive tiltak på personbiltransporten vert tatt vekk; «Dagens fritak frå bompengar for elbilar bør difor vidareførast som ei halvering av bompengar når den nasjonale fritaksregelen opphører» og at følgjande tekst vert lagt til; «Ved fastsetting av takstnivået, i den enkelte bompengepakke, må ein ta høgde for sentrale faktorer slik som finansieringsbehov, trafikkutvikling og innfasing av nullutsleppsilar i tråd med Klimaplan for Hordaland».

#### 4.2.20 Stord lufthamn Sørstokken

Det er innspel som peiker på behovet for å endre omtalen i kap. 9.4. Stord lufthamn Sørstokken, mellom anna knytt til utlysing av anbod. Fylkesrådmannen meiner dette temaet bør inngå i ein eigarstrategi for Stord Lufthamn Sørstokken, avhengig av om ansvaret for kjøp av flyruter vert overført til fylkeskommunane.

#### 4.2.21 Handlingsplan for innfartsparkering

Innfartsparkering er eit tiltak som mange er opptekne av og det vert av mange peikt på behovet for å sikre framgang i arbeidet med handlingsplan for innfartsparkering for Bergensområdet. Fylkesrådmannen viser til at arbeidet med handlingsplan for innfartsparkering er starta opp. Sentrale element er kartlegging av eksisterande innfartsparkeringsplassar for bil og sykkel, erfaring med drift av anlegg, innhenting av statistikk, samt nasjonal og internasjonal erfaring med innfartsparkering som tiltak. Målsettinga er følgje opp Strategi for innfartsparkering frem mot 2030. Aktuelle kommunar og andre aktørar skal koplast på i det vidare arbeidet.



#### 4.2.22 Sykkelby

Hordaland fylkeskommune har som mål å etablere fleire Sykkelbyer i fylket, og då fortrinnsvis i regionsentra. Fylkesrådmannen er difor nøgd med at det er kome innspel med ønskje om å inngå ein slik avtale. For å verte sykkelby må kommunen ha vedteke eit hovudnett for sykke-veg, samt eit vedtak om at kommunen ønskjer å verte sykkelby. Det er ikkje eit krav at kommunen stiller med økonomiske midlar i prosjektet, men det er venta at kommunen har prosjektleiaransvaret og sett av dei personressursane som er naudsynt. Erfaringar frå sykkelbyarbeidet i Bergen og på Stord har vist at deltaking i Sykkelbynettverket har medverka til auka kunnskap om sykkelsatsing og ulike løysingar, samt moglegheit til å søkje på statlege tilskotsmidlar for sykkeltilrettelegging. Desse ekstramidlane har gjort det mogleg å få fullført fleire prosjekt som i utgangspunktet mangla finansiering.

#### 4.2.23 Handlingsprogrammet

Fleire som i sine innspel ber om å få delta i arbeidet med tiltak i handlingsprogrammet. Fylkesrådmannen er positiv til at kommunar og andre ønskjer å delta. Organisering, deltaking og medverknad blir vurdert i det enkelte tiltak.

### **5. Fylkesrådmannen sin tilråding**

Fylkesrådmannen tilrår at planen blir vedtatt med tilrådde endringar. I tillegg ber fylkesrådmannen om fullmakt til å gjere språklege endringar, samt rette opp og oppdatere tal og statistikk i tekst og figurar/tabellar. Endelig plandokument, med alle endringar og forord, blir lagt fram til orientering til relevante politiske utval.