



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune –
Samferdsleavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region vest	Kirsti Arnesen / 55516773	15/233820-2	2015/535-7	26.11.2015

Regional transportplan Hordaland 2018–2029. Høyring av framlegg til planprogram.

Vi syner til dykkar brev datert 28. august i år om forslag til planprogram for regional transportplan 2018–2029. Under kjem våre innspel til vidare arbeid med planprogrammet.

Etter plan og bygningsloven § 4.1., skal planprogram innehalde:

- Føremål
- Planprosess med fristar og deltakarar; opplegg for medverking
- Vurderte alternativ (her kalla plantema) og
- Trong for utgreiingar

Føremål

Føremålet er gjort greie for i kap. 2.1. i planprogramforslaget. Her vert det vist til regional planstrategi for Hordaland 2010–2012 der det er mål om at transporttilbodet skal bidra til positiv verdiskaping og sikre robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar og å oppnå miljøpolitiske mål og dekke innbyggjarane sin trong for mobilitet.

Om hovudmål, delmål og strategiar i planarbeidet heiter det mellom anna:

Med utgangspunkt i gjeldande målformuleringar, vil den reviderte planen kunna vidareføre eksisterande mål, – eller fastsetja nye mål for planperioden 2018.–2029.

Planprogrammet er til for å avklare mål for planlegginga. Ambisjonen er å utarbeide ein strategisk plan. Difor vil vi rå til at det vert utarbeida ei målformulering som gir tydeleg retning framover.

Det heiter vidare at planen skal omhandle heile transportsystemet i fylket, inkludert transportformer der ansvar ligg til andre forvaltningsnivå enn det fylkeskommunale. Etter vår vurdering, er det ryddig om Regional transportplan fastset mål for transportsystemet i fylket,

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø

men at oppgåvene til andre forvaltningsnivå vert styrt av eigne prosessar med eigne medverkingsopplegg der fylkeskommunen har ei heilt sentral rolle som regionalpolitisk styresmakt.

Planprosess med fristar og deltakarar; opplegg for medverking

Fylkeskommunen har valt å følgje minstekrava i lova for deltaking. Det vil vidare vere ei referansegruppe og kommunane vil få medverking gjennom regionråda. Det er etter vår vurdering ein god framgangsmåte i ein overordna plan som dette.

Vurderte alternativ - plantema

I kapitlet «plantema» kjem ei viktig avgrensing. Der peikar ein på fylkesvegnettet og kollektivtrafikken som viktige tema. Dette er dei fylkeskommunale hovudansvarområda. Difor er dette ei viktig presisering.

Trong for nye utgreiingar

Fylkesvegnettet

Overordna fylkesvegnett Strekningvisse utgreiingar	<p>Dei strekningsvise utgreiingane vert venteleg slutført før planprogrammet vert vedteke. Statens vegvesen er samd i at desse bør leggjast til grunn for planlegging, investering, vedlikehald,</p>
Omkøyringsmoglegheiter for riksveg	<p>Det heiter under utgreiingsbehov at ein skal kartlegge konsekvensar av at fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg. Statens vegvesen er samd i at de kan oppstå negative fylgjeverknader for trafikkavviklinga og for tettstadene. Etter vår vurdering bør planprogrammet vere tydelegare på kva metodikk som skal nyttast og kva kriteria som vert lagt til grunn. Konsekvensane av vegstengingar heng nøye saman med frekvens og omfang i tid.</p>
Mogleikstudie for fylkesvegsamband knytt til E 39	<p>Her skal det gjerast oppfølging av aktuelle utgreiingstema i mogleiksstudie for fylkesvegsamband knytt til denne studien. Statens vegvesen har ikkje merknader til dette.</p>

Øvrig fylkesvegnett

Her vert det argumentert for ei føreseieleg fordeling av midlane til vedlikehald mellom overordna og øvrig vegnett. Det heiter vidare at ein skal etablere ein eigna fordelingsmodell til fordeling av midlar mellom overordna og øvrig vegnett.

Statens vegvesen stiller seg tvilande til at utfordringane på øvrig fylkesvegnett løyser seg dersom det vert utvikla ein kvantitativ modell for å fordele mellom overordna og øvrig riksvegnett. Utfordringa er heller knytt til det totale løyvningsnivået. Om det er tilfelle, er neppe utvikling av ein ny modell svaret.

Vedlikehald

Her heiter det at det samla vedlikehaldsetterslepet skal kartleggjast med basis i Statens vegvesen sin vedlikehaldsrapport frå 2013 og at det skal utgreiast opplegg for fleirårig satsing på reduksjon av vedlikehaldsetterslepet. Dette er Statens vegvesen samd i.

Vurdering av standardkrav

I omtalen av dette området, heiter det at fylkeskommunen har sett trongen for meir fleksibilitet i høve til standardkrav. Statens vegvesen forstår det slik at vegnormalane, og då særleg handbok N100, vert meir tilpassa fylkeskommunane sine behov ved bygging / utbetring av lågtrafikkerte vegar. Når det gjeld utgreiingsbehov, heiter det at Regional Transportplan må avklare handlingsrom i høve til vegnormalane om kva standard som skal leggjast til grunn for den einkilde vegstrekning. Etter Statens vegvesen si meining, er det noko ambisiøst.

Fokuset må for fylkeskommunen vere å arbeide for breidare fylkeskommunal medverknad ved val av dimensjoneringsklasse. Utgreiinga skal ta for seg framlegg til tilpassingar av dagens standardkrav på lågtrafikkerte vegar.

Tunnelar

Her er det ei kort omtale av tunnelryggleiksføresegna. Statens vegvesen kan tenkje seg ei breidare omtale i avsnitt II:

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 årsdøgntrafikk på 300 køyretøy eller meir. Forskrifta omfattar mellom anna krav til løp og køyrefelt, geometri, fluktvegar og nødutgangar, tilkomst for redningsmannskap, havarilommer, ventilasjon, lys og overvaking. Langs fylkesvegnettet er det mellom 30 og 40 tunnelar som er 500 m eller meir, og har ein ÅDT på 300 eller meir. I 2015 vart det gjennomført eit utgreiingsarbeid for å kartleggja kor mange av desse som ikkje tilfredsstillar krava i gjeldande forskrift.

Bakgrunnen er at ein ønskjer ei meir korrekt omtale av dei store utfordringane på tunnelsida. I omtalen av utgreiingsbehovet, heiter det i framlegget frå Hordaland fylkeskommune:

Kartlegge omfang, kostnad og mogleg opplegg for prioritering av opprusting av fylkesvegtunellar i Hordaland som ikkje oppfyller krava til tunnelsikkerhetsforskriften.

Kartlegginga er venteleg ferdig før planprogrammet er vedteke. Difor vil Statens vegvesen rå til at dette ikkje er eit tema under utgreiingsbehov for regional transportplan. Kartlegginga kan sjølvsagt likevel nyttast i planarbeidet.

Bruer og ferjekaier

Under utfordringar, kan ein i tillegg skrive at dersom forfallet held fram, kan det bli naudsynt å redusere tillaten brukslast på einskilde bruer.

Sykkel og gange

I omtalen av utfordringane, heter det at det er eit nasjonalt mål å auke gang- og sykkelandelane. Vidare står det at det er viktig å byggja samanhengande og gode løysingar. Dette er i samsvar med Statens vegvesen sin oppfatning. Det heiter også at hovudutfordringa er at tilgjengelege midlar til sykkel og gangtiltak ikkje er i samsvar med behovet i Hordaland. Etter vår oppfatning, er mangel på planavklarte tiltak ei like stor utfordring. Statens vegvesen er samd i at sykkelstrategi for Bergen og Bergen kommune sin strategi for «gåbyen» skal leggjast til grunn.

Når det gjeld utgreiingsbehovet, vil Statens vegvesen foreslå at hovudfokuset blir på større regionsentra der det er potensiale for vesentleg auke i gange / sykling.

Ferjesamband

Det er ei kort omtale av ferjesambanda. Om utgreiingsbehov, heiter det at det ikkje er noko utgreiingsbehov. Dermed bør kanskje ikkje ferjedrifta vere noko tema i planprogrammet.

Trafikksikring

Statens vegvesen er samd i omtalen av utfordringane, men meiner at status og utviklingstrekk ved trafikkulykkene i Hordaland vert kartlagde gjennom eigne prosessar og at det er ryddig om RTP tar utgangspunkt i denne statistikken.

Skredsikring

Her vil Statens vegvesen foreslå å stryke avsnitt tre. Bakgrunnen er uvisse om korleis dei statlege midlande vert fordelte. No kjem dei som ei ramme med ein øyremerking til føremålet, men ikkje til konkrete prosjekt.

Klimatilpasning

Statens vegvesen er samd i omtalen av utfordringar, men meiner om utgreiingsbehovet at ordet «standardkrav» bør erstattast av «tiltak». Nasjonale handbøker ivaretek standardkrav. Tiltaka kjem lokalt.

Kollektivtransport utanom Bergensområdet

Statens vegvesen er samd i omtalen av kollektivtrafikken og finn det ryddig å skilje strategiar og tiltak for Bergen og Hordaland elles. Når det gjeld infrastruktur for kollektivtrafikken, er det vist til rapporten «Knutepunkter i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov» (2014). Under utgreiingsbehov, heiter det at ein skal byggje på denne og gjennomgå terminalstruktur og framlegg til oppgradering / nybygging. Statens vegvesen er usikker på kva Hordaland fylkeskommune meiner her. Ser ein føre seg ei ytterlegare utgreiing eller detaljering av dei framlegga som ligg i den nemnde kartlegginga?

Transport i Bergensområdet

Vi er samde i at det er trong for ein differensiert transportpolitikk og ein eigen bypolitikk. Ramma for transportpolitikken i Bergen, er Bergensprogrammet som venteleg vil inngå i ei bymiljøavtale. Naudsynte utgreiingsoppgaver her, vert gjort gjennom andre prosessar. At fylkeskommunen vil utgreie status og utviklingstrong på terminalar, haldeplassar og haldeplassar for taxinæringa, har Statens vegvesen ikkje merknader til.

Veg og transportavdelinga

Med helsing



Hanne Hermanrud
Avdelingsdirektør

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.