



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Pb. 7900
5020 BERGEN
Att: Gudrun Mathisen

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalsnr:
Mari Andresen -

Vår referanse:
2010/000551-015

Dykkar referanse:
2014/12299-7

Vår dato:
22.04.2014

Høyringsutkast til klimaplan for Hordaland 2014 - 2030

Høyringsfråsegn

Statens vegvesen Region vest viser til høyringsforslag til Klimaplan for Hordaland 2014-2030, med høyringsfrist 23. april 2014. Vi ser positivt på at fylkeskommunen held fast ved sine ambisiøse klimamål. Frå Statens vegvesen sin ståstad er det særleg viktig med meir fokus på gåing, sykling og på bilpassasjeren, i tillegg til ein mest mogleg miljøvenleg kollektivtrafikk. Dette er omtalt i høyringsforslaget sitt kap. 5 «Arealbruk og transport».

Statens vegvesen er forplikta til å følgje opp Klimaforliket. Som transportetat følgjer vi blant anna opp ei klar målsetting i Nasjonal transportplan (NTP) om at veksten i persontransport med bil, særleg i dei store byane, skal takast med gåing, sykling og kollektiv. Dette er eit ambisiøst og krevjande mål som krev at involverte aktørar trekk i same retning. Vi treng derfor i dette arbeidet eit tett samarbeid mellom staten, fylkeskommunane og kommunane, i tillegg til privat næringsliv, forskning, frivillige organisasjonar mfl. Vi meiner at det ligg eit stort potensiale for å dele og utvikle ei felles forståing for utfordringar og moglegheiter og finne felles løysningar gjennom å ha ein tett dialog undervegs i arbeidet med regionale planar.

Klimaplanen vil, dersom han blir følgd opp med tilstrekkeleg handling, føre Hordaland eit godt steg vidare på vegen mot lågutsleppsamfunnet, i tråd med visjonen side 7. Vi saknar derimot ei kopling til handlingsdelen av klimaplanen, nærare bestemt det tilhøyrande handlingsprogrammet som vi meiner burde vore på høyring saman med klimaplanen. For å oppnå godt forankra klimatiltak i høve til dei ambisiøse klimamåla, oppmodar vi fylkeskommunen om å leggje til rette for brei medverknad i både utforming og høyring av handlingsprogrammet.

Om mål og strategiar

Det er ei stor utfordring å redusere klimagassutslepp samstundes med at veksten i befolkninga aukar. Dei ambisiøse hovudmåla og temamåla i høyringsutkastet er tydelege, og dei fleste er også målbare. Utfordringa er å brette opp dei overordna måla i høvelege delmål og strategiar som betre korresponderer med aktuelle tiltak.

Dei nummererte punkta i strategidelen i slutten av kvart kapittel er, slik vi ser det, ei blanding av strategiar, mål og tiltak, som vekslar frå det vage til det heilt konkrete. Vi føreslår at fylkeskommunen legg opp til ein tydeleg og konkret mål- og strategistruktur, der alle måla så

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

langt mogleg er målbare. Vidare oppmodar vi fylkeskommunen til å skilje mellom strategiar og (del)mål som blir følgd opp i handlingsprogrammet til klimaplanen, og strategiar og (del)mål som er tenkt følgd opp i andre samanhengar. Klimaplanen bør vidare innehalde eit enkelt, overordna opplegg for rapportering av resultat frå aktuelle tiltak og satsingar som sorterer under strategiar og (del)mål som ikkje blir følgd opp i handlingsprogrammet. På den måten vil ein på sikt kunne få ei meir samla oversikt over sentrale klimatiltak i fylket, og bidra deira for å nå måla i klimaplanen.

Det bør ikkje presenterast mål i teksten utan referanse til kor desse er henta frå, slik som i kapittel 5.2.2 «*Meir gange, sykkel og kollektivtransport*».

Mål for transport (side 38), første setning, manglar referanseår: «Klimagassutslepp frå vegtrafikk i Hordaland skal reduserast med 20 % innan 2020». I høve til når?

Om verkemiddel

Kapittel 1 bør tydeleggjere den rolla som fylkeskommunen og statlege etatar har som aktive brukarar av plan- og bygningsloven når det gjeld klimaorienterte innspel til arealplanar. Slike innspel kan t.d. vera tilrettelegging for sykling, fleire fortau, fleire snarveggar for fotgjengarar og syklistar, fleire kollektivfelt og rikeleg med sykkelparkering i nærleik til nye sentra og større arbeidsplassar. Avsnitta «*Statlege verkemiddel i klimaarbeidet*» og «*økonomiske verkemiddel*» på side 8, bør supplerast med statens investeringar i transportnettet samt tilskott til kommunar og fylkeskommunar gjennom ulike ordningar, som belønningsordninga og statlige midler knytta til bymiljøavtalene. Fylkeskommunen er også ein stor investor i arbeidet med å leggje til rette for ulike transportformar som gåing, sykling og betre kollektivtransportårar. Dette bør gå tydeleg fram av «*1.4.1 Fylkeskommunen sine roller*».

Om kapittel 5 Areal og transport

Vi vil rå fylkeskommunen til å operere med eintydige mål, referanseår og talmateriale for transport og reisemiddelfordeling i planane sine, slik at desse enkelt kan samanliknast. Dette er særleg aktuelt i dokument som Regional transportplan, Kollektivstrategien og Klimaplanen.

Reisemiddelfordeling på vegen mot 2030

Vi ser at fylkeskommunen har sett som mål å auka gang- og sykkelreiser i 2030, jf. strategi B side 45. Mål som er langt fram i tid, kan få mindre press enn mål i nær framtid. Vi foreslår derfor at måla blir tilpassa 4-årsperioder. Spesielt er dette viktig i by og tettstader. Klimagassutslepp frå transport vil ikkje endrast monaleg på lang tid utan at ein i større grad legg til rette for auka gange, sykkel og kollektivtransport der befolkninga bur tettast. Måla må kunne evaluerast med jamne mellomrom, for om naudsynt å kunne forsterke verkemiddelbruken.

Vidare er det bra om måla blir nyanserte for reisemiddelfordeling på korte og lange strekningar. Sykling og gåing er samfunnsøkonomisk det beste alternativet i eit livsløpsperspektiv på kortare reiser, medan kollektivtransport har styrken sin på noko lengre strekningar. Vegdirektoratet har antyda ein omtrentleg gjennomsnittspris for stønad til kollektivtransport på 10 kr pr. passasjer pr. reise. Å få folk til å sykle og gå vil både spare fylkeskommunen for store utgifter, bidra til betre folkehelse og gi mindre køar på vegnettet.

Konkrete utsleppsmål for kollektivtrafikken og eiga verksemd

Vi oppmodar fylkeskommunen til å inkludere konkrete mål for reduksjon av CO₂-utslepp frå eigen køyretøypark, samt å setje seg ambisiøse mål for reduksjon av CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken i Hordaland (inkl. fylkeskommunal sjøtransport) dei neste fire åra. Vi

saknar og relevant statistikk på dette området, som til dømes ein oversikt over tal på bussar i Bergensregionen og deira forbruk av ulike typar drivstoff.

Både klima og luftkvalitet

I byane, især Bergen, bør offentlege etatar velje klimatiltak som og verkar positivt på lokal luftkvalitet (reduksjon av både CO₂, NO_x og svevestøv). Dette er særleg utfordrande, men ikkje mindre viktig, når det gjeld tungtransport. Det er behov for utsleppsrekneskap, status og klare mål som kan tydeleggjere samla innsats på både klima og luftkvalitet. Vi oppfattar det slik at fylkeskommunen også tenker i den banen, men vi meiner at det vil vere gunstig om dette kan gå tydelegare fram av politikkdelen i klimaplanen.

Om arealplanlegging med vekt på retningslinjer for planlegging

Trygg framkomst for skolebarn, enten dei er syklistar eller fotgjengarar, er heilt naudsynt for å nå det nasjonale målet om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Her har fylkeskommunen som offentlig aktør eit stort ansvar. Fylkeskommunen bør som eigar av dei vidaregåande skulane, stimulere ungdommen til å sykle eller gå til skulen, og dette bør gå tydeleg fram av retningsline og ev. mål/strategi i kap. 5.3.

Under retningslinjer for planlegging står det i punkt 6 at «*Kommunal planlegging skal sikre areal for samanhengande sykkelveggar mellom målpunkt som skule og senterområde*». Vi meiner at ein kanskje først og fremt bør vurdere å prioritere sykkelveggar mellom bustadområde og skule. Av og til er det samanfall mellom bustad- og senterområde, men langt frå alltid. Dette bør gå tydeleg fram av retningslina.

Under punkt 5.2.1 «*Betre utbyggingsmønster*» kan det vere bra med eit eige avsnitt om utfordringane i Bergen. Retningslinjene for planlegging i kap. 5.3, kan med fordel og nyanserast noko meir når det gjeld særeigne utfordringar for Bergen by.

Alle arealplanar som blir utarbeidd for by- og tettstadsområde i Hordaland bør skildre korleis planen bidrar til å nå måla om auka sykling, gåing og kollektivtransport gitt i reisemiddelfordelinga i klimaplanen. Dette kan med fordel inngå som ei eiga retningslinje for planlegging i kap. 5.3.

Fylkeskommunen bør vere aktiv i rettleiinga av arealplanar som ikkje støttar opp om samordna areal- og transportplanlegging. Dette gjeld til dømes der kommunen eller andre aktørar foreslår større bustadutbygging i område som har dårleg kollektivdekning (eksempelvis timesavgangar). Her kan fylkeskommunen ha ein strategi om at det før utbygging må på plass betre kollektivdekning, og gi naudsynt rettleiing/fråsegn om dette.

Tiltak på fylkeskommunale vegar

Vi meiner det hadde vore gunstig at fylkeskommunen har ein eigen strategi om å gjere greie for tilbod til syklistar og gåande i alle vegplanar i byar og tettstadar. Ifølgje transportforskning på ulike løysingar over tid i København, fører det å skilje syklande frå biltrafikken og fotgjengarar, til ei markant auke i bruk av sykkeltraseen. Fylkeskommunen sin ambisjon om å gjere vegnettet universelt utforma, slik at det blir enklare for alle å ferdast anten med buss eller til fots, bør også kunne knytast opp mot ein slik strategi.

Tidsbruken er viktig for alle som nyttar kollektivmiddel som reisemiddel. Mange som ikkje nyttar kollektivmiddel seier at største hinderet er at det tek for lang tid. Ein av dei viktigaste strategiane det offentlege kan ha for å redusere ulempene med å bruke kollektivmiddel, er derfor etter vårt syn å redusere reisetida med buss. Difor er det viktig å få på plass fleire og samanhengande kollektivfelt på dei riktige stadene når fylkesveger i byområdet, skal

utbetrast/byggast nye. Kollektivstrategien som nå er ute på høyring, bør bygge opp om måla i Klimaplanen.

Andre kommentarar

El-sykkelens potensiale: Det er flott at fylkeskommunen har inkludert el-sykkelens potensiale til å bidra til økt andel av syklende.

Meir info om batteriteknologi. Kap. 3.4.7 Teknologiar for energilagring, avsnittet om Hydrogen og batteri side 25, kunne med fordel hatt noko meir informasjon om batteriteknologi kontra hydrogen. Det er jo tross alt elbilen som er fornybar-bilen på den norske marknaden i dag, og litt konkret informasjon om kva vi kan vente oss i komande elbilar med omsyn til batteriteknologi, kunne vore relevant og spennande informasjon her.

Større figurar: Så godt som alle figurane som går over berre ei tekstspalte er for små og lite lesarvenlege.

Heilskapleg transportutgreiing - spenstig forslag. I siste avsnitt side 44 blir det sådd ein interessant tanke: *«Eit aktuelt tiltak kan vere ei heilskapleg transportutgreiing for Hordaland der ein vurderer kva for energiberarar (elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff) og lagringsmedium (batteri, drivstofftank) og energipåfyllingsmetode som er egna for kva type geografisk område, køyretøy og bruk»*. Det er viktig at ein eventuell «heilskapleg transportutgreiing» inkluderer arealbruk, som reknas som all transports «mor». Vi ser med spenning fram til å sjå resultat frå dette arbeidet dersom det blir gjennomført.

Ta gjerne kontakt dersom de ønskjer supplering/konkretisering av ovannemnte innspel.

Region vest
Med helsing


for Helge Eidsnes
Regionvegsjef