

Januar 2017

Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Planforslag



INNHALD

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INNLEIING..... | 1 |
| 1.1 | Nasjonale og regionale føringar | 1 |
| 1.2 | Verknad av planen | 2 |
| 1.3 | Medverknad | 3 |
| 1.4 | Organisering..... | 3 |
| 2 | MÅL OG STRATEGIAR | 4 |
| 2.1 | Mål | 4 |
| 2.2 | Strategiar – Korleis nå måla..... | 5 |
| 3 | UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGAR..... | 7 |
| 3.1 | Transportsystemet i Hordaland..... | 7 |
| 3.2 | Generelle utviklingstrekk | 16 |
| 4 | ØKONOMISKE RAMMER OG OVERORDNA PRIORITERINGAR I PERIODEN 2018-2021 | 20 |
| 4.1 | Fylkeskommunale midlar | 20 |
| 4.2 | Statlege tilskot..... | 21 |
| 5 | FYLKESVEGNETTET | 24 |
| 5.1 | Mål | 24 |
| 5.2 | Strategiar for utvikling av fylkesvegnettet | 24 |
| 5.3 | Tiltak..... | 35 |
| 6 | KOLLEKTIVTRANSPORT UTANOM BERGENSOMRÅDET OG ANNA OFFENTLEG | 36 |
| | TRANSPORT..... | 36 |
| 6.1 | Mål | 36 |
| 6.2 | Kollektivstrategi for Hordaland | 36 |
| 6.3 | Strategiar..... | 37 |
| 6.4 | Tiltak..... | 41 |
| 7 | TRANSPORT I BERGENSOMRÅDET | 42 |
| 7.1 | Mål | 42 |
| 7.2 | Om Bergensområdet..... | 42 |
| 7.3 | Nullvekst i personbiltransporten..... | 43 |
| 7.4 | Strategiar for utvikling av transportsystemet i Bergensområdet | 43 |
| 7.5 | Vidare arbeid og prosessar..... | 52 |
| 7.6 | Tiltak..... | 53 |
| 8 | REGIONSENTER | 54 |
| 8.1 | Mål | 54 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 8.2 | Regionsenter i Hordaland | 54 |
| 8.3 | Strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt | 56 |
| 8.4 | Vidare arbeid og prosessar | 58 |
| 8.5 | Tiltak | 59 |
| 9 | STATLEGE ANSVARSOMRÅDE | 60 |
| 9.1 | Mål | 60 |
| 9.2 | Regionale utfordringar og behov knytt til statleg transportpolitikk | 60 |
| 9.3 | Felles innspelsdokument til Nasjonal transportplan | 61 |
| 9.4 | Fylkeskommunen si rolle inn mot det statlege transportansvaret | 62 |
| 9.5 | Stord lufthamn Sørstokken | 64 |
| 9.6 | Tiltak | 64 |
| | VEDLEGG – HANDLINGSPROGRAM 2018-2021 | 65 |

1 Innleiing

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 (RTP) er ei rullering av Regional transportplan Hordaland 2013-2024.

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

Planen har eit tidsperspektiv på 12 år. Behovet for revisjon av planen blir vurdert kvart 4. år i regional planstrategi.

1.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR

Regional transportplan legg til grunn målsettingar knytt til transport, formulert i ulike nasjonale og regionale styringsdokument.

1.1.1 Nasjonale føringar for planarbeidet

Nasjonale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i ulike politiske styringsdokument.

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (12. juni 2015)
- Statleg planretningsline for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningsliner for å styrke barn og unges interesser i planlegging
- Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
- Klimaforliket 2012 og Parisavtalen
- Nasjonal sykkelstrategi
- Nasjonal gåstrategi
- Nasjonal hamnestrategi
- WHO helseplattform

I arbeidet med Regional transportplan Hordaland er det lagt særleg vekt på å følge opp Nasjonale forventningar til kommunal og regional planlegging, som vedtatt ved kongeleg resolusjon 12. juni 2015. Dei nasjonale forventningane er delt i tre hovudpunkt:

- Gode og effektive planprosessar
- Berekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlege by- og tettstadsområde

Faktaboks: Paris-avtalen og Noreg sine forpliktingar
EU-kommisjonen har indikert at Noreg skal redusere utsleppa frå ikkje-kvotepiktig sektor med 40 % frå 2005 til 2030. Det svarar til over 11 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Jamfør Miljødirektoratet kan ein kutte over 9 mill. av desse i transportsektoren i Noreg.

I tillegg legg planarbeidet til grunn følgjande konseptvalutgreiingar (KVU):

- KVU for transportsystemet i Bergensområdet
- KVU for E 39 Akrdal – Bergen
- KVU Voss - Arna (konseptvalutgreiing for transportløyising veg/bane)
- KVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen
- KVU Voss - Gol
- Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet

1.1.2 Regionale føringar for planarbeidet

Regionale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i Regional planstrategi 2016-2020 - «Utviklingsplan for Hordaland» og vedtekne regionale planar.

Faktaboks: Regionalpolitiske rammer for RTP

- Regional planstrategi for Hordaland 2012-2016
- Regional transportplan for Hordaland 2013-2024
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030
- Regional plan for Hardangervidda 2011-2025
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle 2014-2025
- Regional plan for vassregion Hordaland 2016-2021
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (ikkje vedtatt)

I arbeidet med Regional transportplan Hordaland er det lagt særleg vekt på å følge opp

- Regional planstrategi 2016-2020
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030 - regional klima- og energiplan
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel

Faktaboks: Mål i regional planstrategi 2016-2020

Langsiktig mål - Hordaland skal vere berekraftig, attraktivt og nyskapande

Hovudmål - Hordaland skal ha:

- Høg sysselsetjing
- Eit inkluderande samfunn
- Ei klima- og miljøvenleg utvikling
- Samarbeid i ein sterk Vestlandsregion

Fylkeskommunen har eit lovfesta ansvar for folkehelse (Lov om folkehelsearbeid) og har følgd opp dette ansvaret gjennom Regional plan for folkehelse 2014-2025 – fleire gode leveår for alle. Tema i planen er relevant for mange delar av samferdsleområdet, som til dømes; universell utforming, tilrettelegging for auka bruk av sykkel og gange, meir helsefremjande samfunnsplanlegging og auka medverknad.

Klimaplan for Hordaland har eit mål om å redusere utslepp av klimagassar med 30 % frå 1991 til 2030¹. For å redusere utslepp frå transportsektoren er det fastsett fire strategiar; klimavenleg utbyggingsmønster, fremje sykkel, gange og kollektiv, avgrense biltrafikken og overgang til låg- og nullutsleppsteknologi. 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.

1.2 VERKNAD AV PLANEN

Regional transportplan Hordaland er ein regional plan etter plan- og bygningslova § 8-1. Regional transportplan skal utarbeide mål, strategiar og tiltak for ulike plantema innanfor transport i fylket. Når planen er vedteken legg den, jmfør § 8-2, rammer for regionale etatar, staten og kommunane si verksemd og planlegging.

Planen er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag for dei styresmakter som vert råka og har motsegnsrett. Motsegn skal berre nyttast når kommunale arealplanar er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, og skal alltid vurderast heilskapleg, med ei konkret grunngeving.

Regional transportplan Hordaland legg føringar for utarbeiding og rullering av temaplanar og strategiar på samferdselsområdet. På same tid er føringar frå desse temaplanane og strategiane lagt til grunn for

¹ Det vil seie at ein skal kutte 400 000 av over 800 000 tonn CO₂-ekvivalentar (2015).

utarbeiding av den regionale planen. Følgjande fylkeskommunale temaplanar og strategiar på samferdselsområdet er lagt til grunn i RTP:

- Kollektivstrategi for Hordaland
- Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet
- Strategi for innfartsparkering

1.2.1 Handlingsprogram

Plan- og bygningslova, § 8-1, set krav om at det, som del av regional plan, skal utarbeidast eit handlingsprogram for gjennomføring av planen.

Handlingsprogrammet til Regional transportplan Hordaland 2018-2029 omhandlar aktuelle utgreiings- og utviklingsoppgåver, omtalt som tiltak.

I tillegg til handlingsprogrammet til RTP vert følgjande oppfølgingsdokument, innanfor samferdselsområdet, utarbeida:

- Investeringsprogram for Fylkesvegnettet
- Handlingsprogram for Kollektivstrategi for Hordaland².

Faktaboks: Investeringsprogram for Fylkesvegnettet

Investeringsprogrammet skal primært vise prioritering av investeringstiltak på fylkesvegnettet i perioden 2018-2021. For å sikre god styring med kva planar som vert starta opp, er det i tillegg behov for føringar på kva prosjekt som skal planleggast med tanke på realisering etter første fireårsperiode. Investeringsprogrammet skal ha tett kopling med årlege budsjett og fireårig økonomiplan.

Investeringsprogrammet skal inkludere og erstatte dei årlege plan- og byggeprogramma og handlingsplan for trafikksikring. Programmet skal rullerast kvart år, slik at ein ikkje mister fleksibiliteten i forhold til endringar ved budsjett og vedtak.

Investeringsprogrammet skal på høyring hausten 2017, med sikte på endeleg vedtak i fylkestinget i desember 2017.

1.2.2 Konsekvensvurdering

Regional transportplan fell ikkje inn under regionale planar med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging og utløyser difor ikkje krav om konsekvensutgreiing etter pbl. §§ 4-2 og 8-3. I den grad RTP omtalar framtidig utbygging, vil det vere knytt til anna plan- og utgreiingsarbeid. Konsekvensvurdering vil bli tatt omsyn til i den vidare planprosessen for konkrete prosjekt, der KU-plikta gjeld.

1.3 MEDVERKNAD

Planprogrammet skildrar opplegg for medverknad i utarbeiding av planforslaget. Behov for å sikre dialog med kommunane i fylket har vore vektlagt. Det er mellom anna gjennomført dialog med alle kommunane i fylket, med regionvise møter, som ein sentral del av utarbeiding av planforslaget.

1.4 ORGANISERING

Planarbeidet har hatt ei administrativ prosjektgruppe bestående av Hordaland fylkeskommune, samferdselsetatane, regionråda i fylket samt Bergen kommune. Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen har vore sekretariat for planarbeidet. Det har vore temagrupper for kvart plantema med deltaking frå ulike avdelingar i fylkeskommunen og Statens vegvesen. Temagrupper har vore utvida med andre ressurspersonar ved behov.

² Handlingsprogram for Kollektivstrategien er knytt opp til oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland – Utvikling fram mot 2030.

2 Mål og strategiar

Regional transportplan Hordaland har eit overordna mål. I tillegg har kvart plantema egne hovudmål og delmål. Innanfor det enkelte plantema vert det formulert strategiar og tiltak som viser korleis ein skal nå måla. Mål som er henta frå andre plandokument er merka med den aktuelle planen i parentes. Delmål, strategiar og tiltak til hovudmål om lågutsleppssamfunnet, er integrert i dei fem andre plantema.

2.1 MÅL

Overordna mål for Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Fylkesvegnettet

Hordaland skal ha eit trafikkikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.

Transport i Bergensområdet

Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvennleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange (Regional areal- og transportplan for Bergensområdet).

Kollektivtransport utanom Bergensområdet

Kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunntilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.

Regionsenter

Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvenleg transport. Sentera skal tilretteleggje for vekst i heile fylket (Regional plan for attraktive senter i Hordaland).

Statlege ansvarsområde

Hordaland fylkeskommune skal fremje regionale interesser innan samferdselsområdet.

Lågutsleppssamfunnet

Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi.

2.2 STRATEGIAR – KORLEIS NÅ MÅLA

Strategiane er utforma for å bidra til å nå mål i planen og legg føringar for fordeling av dei økonomiske rammene på samferdselsområdet. Strategiane skal ligge til grunn for prioritering av prosjekt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet og Handlingsprogram for Kollektivstrategien. Strategiane er presentert og nærare gjort greie for under det ein skilde plantema.

I Investeringsprogram for fylkesvegnettet så blir prinsippa for porteføljestyling lagt til grunn. Porteføljestyling skal bidra til at samla ressursinnsats og prioritering av tiltak er mest mogleg i samsvar med mål og strategiar i RTP.

Prinsippa for porteføljestyling er:

- Bidra til måloppnåing i Regional transportplan Hordaland 2018-2029
- Finansiering og disponible midlar
- Samfunnsøkonomisk lønnsemd
- Planstatus
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Om ein er i stand til å nå måla er avhengig av dei økonomiske rammene i planperioden og politiske prioriteringar.

Strategiar for utvikling av fylkesvegnettet

- Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt.
- Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak.
- Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesvegnettet, framfor nye større vegprosjekt.
- Auke innsatsen på vedlikehaldssida gjennom å auke rammene til standardhevingsmidlane.
- Utføre gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskaraktar, kombinert med nye investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet.
- Utføre punktutbetring og mindre strekningsutbetring på det øvrige fylkesvegnettet.
- For å møte noverande og kommande klima- og miljøutfordringar, og for å gjere vegen trygg å ferdast på, må det løyvast midlar til å utbetra og sikre vegkroppen. Dette inneber ei prioritering av tiltak på drenering, reinsk og grøfter.
- Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som «Hjerte-sone» rundt skulane. Legge til rette for auka gange og sykling.

Strategiar for kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport

- Utvikling av tilbodet og kollektivnettet skal byggje på prinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland.
- Ved planlegging og nybygging av ny veginfrastruktur, skal det takast omsyn til kollektivtransporten.
- Terminalar, knutepunkt og byttepunkt skal oppgraderast i samsvar med behov og standardkrav.
- Haldeplassar med stort trafikkgrunnlag, og som er ein del av hovudstrukturen for kollektivnettet i Hordaland, skal prioriterast for oppgradering.
- Einskilde haldeplassar med mindre trafikk, men med utfordringar i høve til trafikktryggleik, særleg i samband med skuletransport, kan oppgraderast til ein enklare standard.
- Fylkeskommunen skal ha ei leiande rolle i utviklinga av kollektivinfrastrukturen i fylket, og ha ei offensiv haldning for å få gjennomført og realisert naudsynt oppgradering av terminalar i heile fylket sjølv om dei ikkje ligg til fylkesveg.
- Framtidige bompengepakkar i fylket skal sette av eigne midlar til kollektivinfrastruktur, og kartlegging av behov skal gjennomførast i planfasen.
- Lågutseleppsteknologi - stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje).

Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet

- Nullvekst i personbiltransporten: Innanfor tiltaksområde for nullvekst kan det vere nødvendig å opne for ulike verkemiddel på ulike områder.
- Samordna areal- og transportplanlegging
 - Styrke samarbeidet med Bergen kommune og regionsenterkommunane i Bergensområdet

- Bidra til ei arealutvikling, med eit klima- og helsevenleg utbyggingsmønster, som fremjar fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga må skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet.
- Frigjere sentrale terminalområde til byutvikling.
- **Styrke miljøvennlege transportformer**
 - Full utbygging av bybane til alle bydelar
 - Etablere kollektivprioritering på vegsamband som har ein viktig funksjon i hovudstrukturen for kollektivsystemet
 - Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
 - Fokus på effektivt og attraktivt gangnett.
 - Vurdere vidare utvikling av bybåtsambanda gjennom ein strategi for kollektivtrafikk på sjø
- **Redusere sårbarheita i transportsystemet:**
 - Etablere ringvegssystem og regionale samband
 - Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.
 - Utbygging av eit ringvegssystem som leier gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum
- **Avgrense personbiltransporten**
 - Restriktive tiltak som til dømes tids- og miljødifferensiering av bompengesystemet.
- **Satsing på lågutsleppsteknologi**
 - Auke delen av låg- og nullutsleppskøyretøy
 - Stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje)
 - Tilby klimavenlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper

Strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt

- Styrke samarbeidet med regionsenterkommunane i fylket gjennom Forum for regionsenterkommunar
- Koordinere fylkeskommunale ansvarsområde inn mot regionsentra i fylket, til dømes gjennom etablering av Forum for regionsenterkommunar og Regionsenterringen.
- Hovudlinje for kollektivtransport mellom regionsentera i fylket
- Knutepunkt som sikrar enkle byte mellom ulike transportmiddel, inkludert innfartsparkering for regionsentra i Bergensområdet.
- Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
- Prioritere skuleveggar for å sikre mjuke trafikantar
- Invitere alle regionsentra til å inngå sykkelbyavtale
- Overordna vegsystem skal ikkje vere til hinder for mjuke trafikantar, og internt vegsystem skal prioritere dei mjuke trafikantane
- Energiforsyning for låg- og nullutsleppskøyretøy

Strategiar for fylkeskommunen si rolle inn mot det statlege transportansvaret

- Arbeide aktivt inn mot sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt i Hordaland.
- Utvikle dialog med viktige aktørar.
- Ta ein sterkare posisjon i utvikling av Hordaland og Vestlandet.

3 Utviklingstrekk og utfordringar

3.1 TRANSPORTSYSTEMET I HORDALAND



Figur 1 Transportsystemet i Hordaland i 2017

3.1.1 Vegnettet

3.1.1.1 Stort etterslep på fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet i Hordaland har fleire funksjonar og bind saman lokalsentra, kommunesentra og regionsentra. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer frå 50 på sidevegnettet til over 20 000 på dei mest trafikkerte strekningane kring Bergen. Dei høgtrafikkerte fylkesvegstrekingane finn ein i hovudsak i Bergensområdet, og kring regionsentra Osøyro, Leirvik, Straume og Knarvik. Standarden på vegnettet varierer sterkt, frå gode, tofelts/firefelts vegar med god framkomst til smale og svinga vegar med redusert framkomst.

Mykje av fylkesvegnettet er gammalt og ikkje bygd for dagens transportbehov, noko som inneber at fylkeskommunen har store utfordringar på drift- og vedlikehaldssida. Det samla behovet for å ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane, inkludert naudsynt oppgradering, er berekna til 7,3 mrd. kroner³. Det er omfattande behov for vedlikehald av bruer, tunnelar, kaiar, samt rassikring. Forfallet har ein negativ påverknad både på trafikktryggleik og framkomst. Med vedteken økonomiplan for perioden 2017-2020, vil vedlikehaldsetterslepet auke dei neste åra.

Vegnettet er delt inn i ulike bruksklassar som definerer grad av restriksjonar i høve til vekt/akseltrykk. På ein del av fylkesvegnettet er det restriksjonar på vognlengde. Den strengaste restriksjonen er maks 12,4 meter. I tillegg er det i nokre tunnelar høgdeavgrensingar, samt at vegbreidde og kurvatur kan skape hindringar. Dette har stor innverknad på mellom anna delar av næringstrafikken. I tillegg har fylkesvegnettet mange og store standardsprang, som er svært uheldig med tanke på trafikktryggleik og rasfare.

3.1.1.2 Klimavenlege ferjer gir høgare kostnader

I Hordaland er det 19 ferjesamband og fylkeskommunen har ansvar for drift av 17 av desse. I tillegg er det 1 riksvegsamband og 1 samband som vert drive utan tilskot. Ferjesambanda er ein viktig del av vegnettet i fylket. Fylkeskommunen har i dag sju ferjekontraktar, som alle utgår i perioden 2018 til 2020. Med nye ferje anbod er det sett krav til 55 % reduksjon av klimagassutslepp og 25 % energieffektivisering. Det er forventa at dei nye ferjekontraktane vil gje høgare kostnader for fylket i åra framover. Utfordringa vert å realisere miljøambisjonane og samstundes kunne oppretthalde eit godt tilbod, tilpassa trafikkgrunnlaget for dei ulike sambanda.

3.1.1.3 Riksvegane er viktige for næringslivet

Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til norsk næringsliv. Riksvegane er spesielt viktige for næringslivet og i transportkorridoren aust-vest (E134, E16, Rv7 og Rv52) er det enno ein utfordrande situasjon, med omsyn til ras og vinterregularitet. I retning nord-sør er det dei mange fjordkryssingane som gir store tidskostnader.

³ Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet, vedtatt av fylkestinget desember 2016.

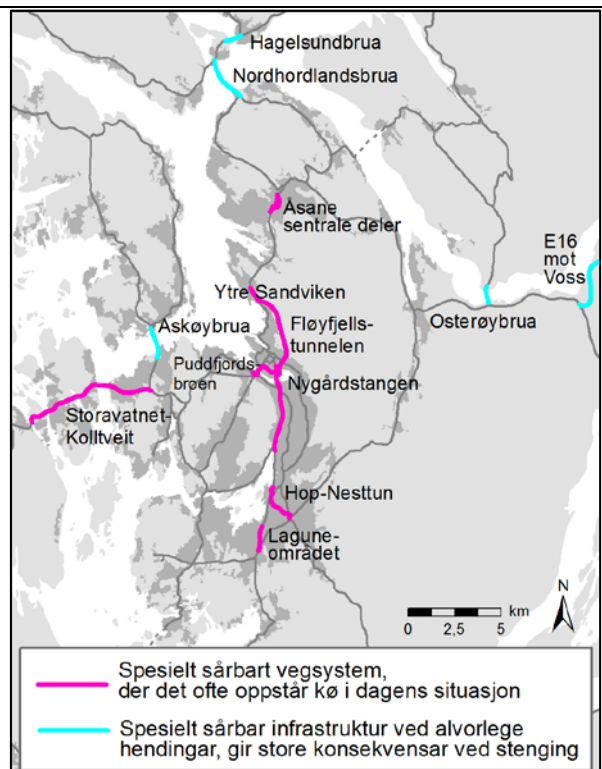
3.1.1.4 Eit sårbart transportsystem

Vegnettet i Bergensområdet har særskilte utfordringar i høve til resten av fylket. Fleire av fylkesvegane i det sentrale Bergensområdet er høgtrafikkerte, og har kapasitetsproblem. Her er det andre krav til vegstandard, og utbetringar vert spesielt kostnadskrevjande.

Rundt Bergen er vegsystemet sårbart med mange bruer og tunnelar på innfartsårene. Her er det fleire høgtrafikkerte samband, med manglande kapasitet, som til dømes Sotrasambandet og Åsane-Nordhordland.

Store delar av den sentrumsretta trafikken og gjennomgangstrafikken går gjennom krysset på Nygårdstangen, som er eit svært viktig og sårbart trafikknutepunkt. Sjølv små hendingar på vegen utløyser store trafikale problem, mellom anna på grunn av manglande omkøyringsalternativ.

Særleg utsette strekningar er E16/E39 med Fløyfjellstunnelen, E39 Åsane - Nordhordlandsbrua og Rv 555 Storavatnet Kolltveit. I tillegg er det store utfordringar knytt til ras og skred langs E16 austover.



Figur 2 Sårbart vegnett i Bergensområdet

Naudsynt beredskap i høve til kritisk infrastruktur er viktig og hendingar kan få store konsekvensar. Ved langvarig stenging av bruene til Sotra, Askøy Nordhordland eller Osterøy, vil ferje/båt vere einaste alternativ, samstundes som store trafikkmengder gjer dette utfordrande. Ved ei lengre stenging av Fløyfjellstunnelen (til dømes som følgje av brann) vil det på hovudårene mellom nord og vest, vere ingen eller få høve til omkøyring.

3.1.2 Kollektivtransport

Hordaland fylkeskommune har eit overordna ansvar for kollektivtilbodet i heile fylket med buss, snøgg- og lokalbåtsamband og ferjer. I Bergen har fylkeskommunen også ansvar for Bybanen. NSB har ansvaret for persontransport med jernbanen. I tillegg til sjølv rutetilbodet, har fylkeskommunen også ansvar for infrastrukturen i samband med terminalar og haldeplassar langs fylkesvegane og på fylkeskaiar. Behovet for opprusting av infrastrukturen er stor.

Av alle kollektivreiser i Hordaland står bussen for 80 %, Bybanen for 18 % og båt totalt for 2 %. Omlag 90 % av kollektivreisene i fylket, skjer i dag i Bergensområdet. Det er også her behovet for kollektive trafikkløysingar er størst, med utfordringar knytt til miljø og areal. Ei sentral utfordring er korleis ein skal sikre framkomst for kollektivtrafikken i sentrale delar av Bergensområdet.

Faktaboks: Skys – eiga eining, under samferdselsavdelinga, som har ansvaret for kollektivtransporten.

Skys organiserer nesten all kollektivtransport i fylket, etter dei budsjett som politikarane vedtek. Skys har ansvar for å setje i verk strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland og skal bidra til å forbetre og vidareutvikle kollektivtilbodet i fylket. Skys har ansvar for å planlegge, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybane, båt og ferje.

Skys administrerer følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 770 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 20 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband
- Seks båtkontraktar med åtte snøgg- og lokalbåtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skuleskys.

Skuleskyss er lovpålagt gjennom Opplæringslova⁴ § 7. I områder der trafikkgrunnlaget er lite, er skuleskyss i stor grad dimensjonerende for kollektivtilbodet. Kollektivtrafikken er finansiert med offentlege midlar og billettinntekter. Som eigar av kollektivtrafikken har fylkeskommunen ansvar for å utnytte desse ressursane godt og gjere riktige prioriteringar. Det er ei stor utfordring å sikre tilstrekkeleg finansiering av investeringar og drift innan kollektivtransporten.

3.1.2.1 Jernbane

Etter ein lengre periode med lågt investeringsnivå på jernbana, har satsinga på vedlikehald, fornying og investering i jernbanenettet hatt ein monaleg auke sidan 2006. Bergensbanen er den mest rasutsette jernbanestrekninga i Norge. For dei rasutsette strekningane på Vossebanen er det berre større omlegging av infrastrukturen, med ny trasé i tunnel, som vil gi tilstrekkeleg samfunnstryggleik. Vossebanen er i dag ei enkeltspora strekning med få og korte kryssingspor. Manglande kapasitet på strekninga set grenser for både person- og godstrafikk. Målet om auka kapasitet på jernbane for å kunne overføre meir gods frå veg til bane, må møtast både med kortsiktige tiltak for å auke streknings- og terminalkapasiteten, og langsiktige tiltak for å bygge ein robust, føreseieleg og kapasitetssterk infrastruktur.

I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 er det gjort framlegg om omfattande utbetringar på Bergensbanen. Dobbeltsporet mellom Bergen-Arna er under bygging og vil vere i drift frå 2022. Tiltaket gjev auka kapasitet mellom Bergen og Arna og opnar for ei dobling av frekvens for persontrafikken, samt betre kapasitet for godstransporten. Det er sett av planmiddel til ny trase mellom Arna og Stanghelle, eit prosjekt der ny E16 og ny dobbeltspora jernbane vert planlagt i fellesskap. Bygging av Ringeriksbanen ligg inne i bunden ramme, med ferdigstilling i 2024, og det vil truleg kome planmiddel til strekninga Stanghelle – Voss.

Faktaboks: Jernbanereforma

Jernbanereforma vart iverksett frå 01.01.2017. Reforma skal legge til rette for effektivitet, sikkerheit og konkurranseutsetjing innan jernbanesektoren. Eit hovudgrep er oppretting av eit Jernbanedirektorat og eit infrastrukturføretak.

Direktoratet skal ha ein sentral posisjon i styring og koordinering av sektoren, ved å vera kjøpar av infrastrukturtenester og utbyggingstenester, kjøpar av persontogtransport, langsiktig planlegger, koordinator mot andre forvaltningsnivå og premissgivar for sektorens generelle innretning. Direktoratet skal vera ein pådrivar for koordinering mot øvrig kollektivtransport og sykkel og gange.

Infrastrukturføretaket skal ivareta operative oppgåver og ha eit heilskapleg ansvar for jernbaneinfrastrukturen.

3.1.3 Sykkel og gange

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for gang- og sykkelvegnettet tilhøyrande fylkesvegane. Manglande infrastruktur som sikrar tilhøve til dei som går og sykklar, er ei stor utfordring. Per 2016 har fylkeskommunen ansvar for om lag 210 km med gang- og sykkelveg.

På det overordna fylkesvegnettet er tilbodet til gåande og syklande kartlagt i dei strekningsvise utgreiingane (sjå omtale i kap. 5.3.2). Kartlegginga viser at behovet for gang- og sykkelveg er stort. Det er likevel viktig å merke seg at det ikkje er behov for eit gjennomgåande gang- og sykkeltilbod på alle enkelstrekningar, grunna låge trafikkta. Kartleggingar av viktige kollektivknutepunkt (omtalt i kap. 6.3.3) viser at tilrettelegging for gåande og syklande ved slike knutepunkt generelt er for dårleg. Den siste store kartlegginga av gang- og sykkeltilbod for heile fylket vart gjort av Statens vegvesen i 1997.

Med mål om vekst i dei miljøvennlege transportformene er behovet for ei forsterka satsing på tilrettelegging for sykkel og gange stor.

3.1.4 Luftfart

Bergen lufthamn Flesland er innfallspurt til regionen både nasjonalt og internasjonalt, og er avgjerande for næringslivet i regionen. Lufthamna har omfattande inn- og utlandstrafikk. I 2015 reiste ca. 6 mill. passasjerar over lufthamna. Utviklinga innan reiseliv, næringsliv, kultur og idrett, samt helsesektoren og auka

⁴ Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa

innvandring, er med å bidra til behovet for eit godt rutetilbod med fly inn og ut av regionen. Det er omlag 3 500 tilsette på lufthamna og den er dermed ein av regionens største arbeidsplassar. I 2017 opnar den nye terminalen med ein kapasitet på 10 mill. passasjerar årleg.

Jamfør referansescenario for flyplassen vil årleg passasjertal i 2030 vere på 8,2 mill. passasjerar. Behovet for ein rullebane 2 er forventa å vere aktuell frå ca. 2040.

Faktaboks:

Bergen lufthamn Flesland har mål om at delen av reiser med kollektivtransport til og frå lufthamna skal vere på 40 % i 2020. I 2017 opnar Bybanen til flyplassen i samband med opning av ny terminal. I tillegg spelar flybussen framleis ei viktig rolle.

Stord lufthamn Sørstokken har ein lokal verdi for næringslivet på Stord og delar av Sunnhordland. I tillegg vert flyplassen nytta av fly og helikopter ved søk- og redningsaksjonar, samt ambulanseflygingar. Gjeldande avtale mellom lufthamnselskapet og Samferdselsdepartementet om økonomiske kompensasjon for drift av lufthamna, gjeld for perioden 2016 til 2020.

3.1.5 Sjøtransport og farleier

Sjøtransport er særleg eigna til å frakte store godsmengder over lange avstandar der tidsfaktoren ikkje er kritisk. Viktig infrastruktur er farleier og hamner. Gjennom «Sjøsikkerhetsanalysen» har Kystverket identifisert risikoutsette områder langs kysten. På Vestlandet er særleg tronge farvatn og lange strekk innaskjers trekt fram som krevjande og utfordrande. I tillegg til fysiske avgrensingar i farleia kan straum og vêrforhold gjere at manøvreringsmogelegheitene kan verte reduserte. Dette saman med stor konsentrasjon av skipstrafikk gjer at risikoen for ulykker aukar. Trafikken er særleg knytt til fiskeri, passasjer og petroleumsrelatert verksemd.

Kystverket har og fokus på fiskerihamnene. I Hordaland er det særleg behov for utbygging av ei felles fiskerihamn på Bømlo, som er ein viktig fiskeri- og havbrukskommune. Ein stor del av havfiskeflåten i Noreg er også heimhøyrande her, utan at det i dag finst ei felles hamn for landliggje, bunkring, ising, vassforsyning og vedlikehaldstenester. I Hordaland er det elles mange aktive fiskerihamner. Tre hamner på Austevoll har spesielt viktige roller: Storebø fiskemottak, Torangsvåg liggjehamn og Austevoll fiskerihamn på Salthella.

Båt er og aktuelt til persontransport. Fleire stader er det i dag etablerte båtruter, til dømes mellom Bergen, Askøy, Lindås og Meland.

3.1.6 Godsterminalar i Bergen

Effektiv godshamn og jernbaneterminal i Bergensområdet er nødvendig for å sikre konkurransekraft for vidare vekst. Vidare er eit fungerande transportsystem viktig for næringslivet sin konkurranseevne og for Bergensområdet sin attraktivitet som næringsregion. Riksvegar og overordna fylkesvegar er sentrale i den samanheng. Det er ein nasjonal målsetjing å få overført gods frå veg til sjø og bane. Dette krev mellom anna gode terminalløysingar og utbetring av Bergensbana.

Godsterminalen på Nygårdstangen vil på sikt ha avgrensa areal og kapasitet til å møte den forventa veksten i godstransport på jernbane. I tillegg bandlegg jernbaneterminalen sentrale areal for byutvikling i Bergen. Tilsvarande situasjon gjeld for dagens hamn på Dokken. Jernbaneverket har gjennomført eit KVVU-arbeid som ser på framtidig lokalisering av godsterminal for jernbane og regional hamn. Utgreiinga tilrår ei delt løysing, der jernbaneterminal og hamn vert lokalisert uavhengig av kvarandre.

Lokalisering av næringsområde, og særleg av dei store godsdistributørane, har store konsekvensar for volum og kapasitet på vegnettet. Næringstrafikken står for om lag 70 % av utslepp av NOX og nesten 50 % av utslepp av CO₂ i Bergensområdet, og det er derfor viktig at lastekapasiteten utnyttast godt og at det vert nytta kjøretøy med låge eller ingen utslepp.

3.1.7 Nedgang i talet på omkomne og alvorleg skadde på vegnettet i Hordaland

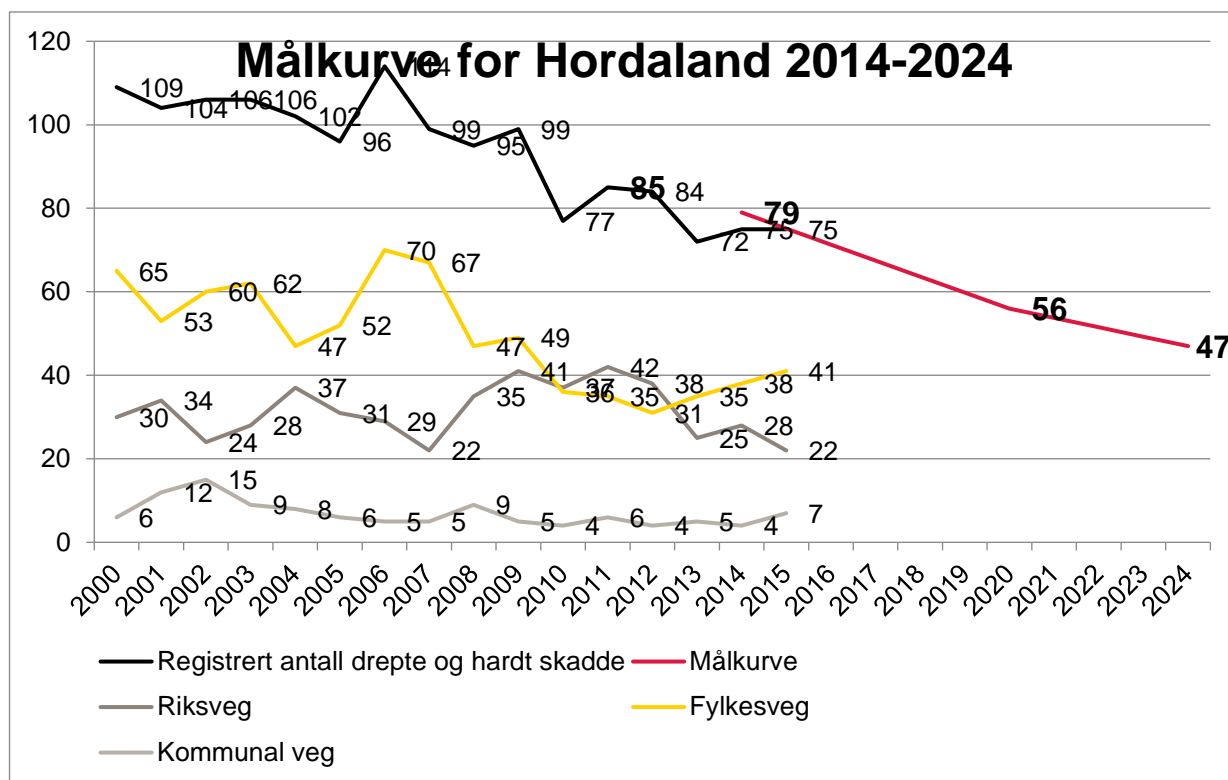
Nullvisjonen om ingen omkomne eller hardt skadde i trafikken ligg fast, og er utgangspunktet for alt trafikksikringsarbeid. Nullvisjonen inneber at tiltak må setjast i verk der det er størst sjansje for at ulykker med alvorlege utfall skjer. Trafikkulukker er eit samfunnsproblem som har store ringverknader økonomisk, materielt og gjennom tapt verdiskapning. For å kunne klare å redusere talet på trafikkulukker må tiltak utførast over eit breitt spekter, og av mange ulike aktørar.

Talet på omkomne og alvorleg skadde har gått ned i Hordaland dei siste åra. Betre vegar, betre og tryggare bilar, samt bruk av bilbelte, er ein stor del av forklaringa på at talet på omkomne går ned. Det er ein tendens at i ulukker der folk tidlegare omkom, vert dei no hardt skadd. Det er difor viktig å følgje med på utviklinga i tala for hardt skadde.

Faktaboks: Ulukkesbarometeret 2015 – Ulukkesmønster for dei alvorlege ulukkene (omkomne og hardt skadde):

- Store geografiske variasjonar. Dei fleste ulukkene skjer i Bergen.
- Møte- og utforkøyringsulukkene er mest dominerande. I tillegg kjem ulukkene med gåande og syklande. Sett under eitt skjer dei alvorlege møteulukkene hovudsakleg på riks- og fylkesvegar med høg ÅDT. Utforkøyringsulukkene dominerer på fylkesvegnettet, medan dei alvorlege ulukkene med mjuke trafikantar skjer på vegar med låg fart og lågare ÅDT.
- Fordelt på vegkategori har både fylkes- og riksvegane ein nedgang i ulukker frå 2000, men dei siste åra har det vore ei auke i talet på ulukker på fylkesvegnettet.
- Menn dominerer ulukkesbiletet.

I Nasjonal transportplan (NTP) (2014-2023) er det sett ei målsetjing om at «antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal i 2024 ikke overstige 500». For Hordaland inneber denne målkurva ein reduksjon i tal drepne og hardt skadde i 2024, med om lag 45 % samanlikna med 2012⁵. Dette er krevjande og ambisiøse målsetjingar. Figur 3 viser ei kurve for den ønska utviklinga i talet på drepne og hardt skadde fram til 2024.



Figur 3 Målcurve for Hordaland 2014-2024

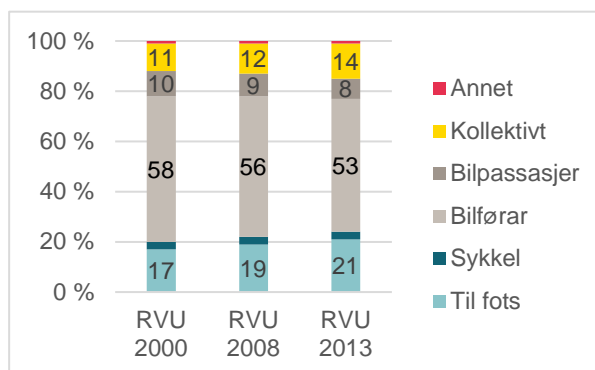
⁵ Tabellen er brote ned på fylkesnivå, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*.

3.1.8 Endra reisevanar

Reisevaneundersøkinga (RVU)

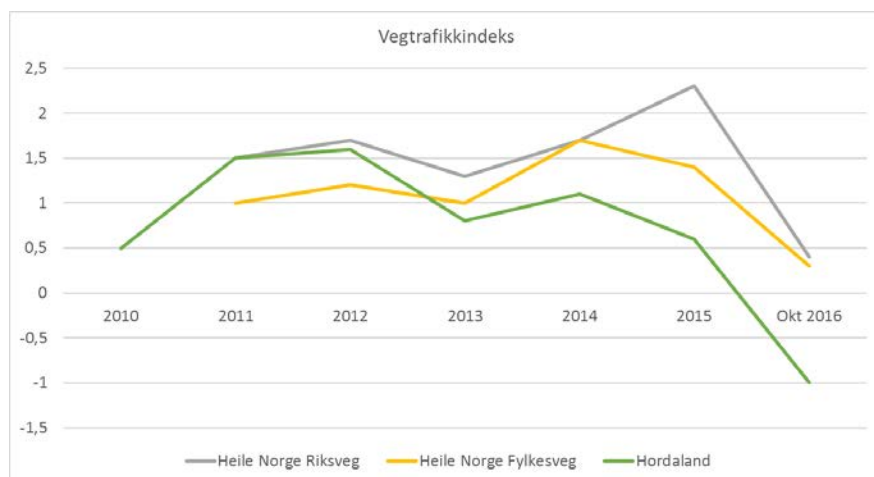
Bergensområdet 2008 og 2013 viser ein positiv trend for reisemiddelfordelinga. Tendensen er at fleire turar vert gjort til fots og med kollektivtransport, og færre reiser skjer med bil. Utviklinga på sykkel har derimot vore negativ, og berre 3 % av reisene skjer med sykkel. Dette er den lågaste sykkelandelen av alle storbyområda i landet.

Det er stor skilnad i utviklinga i reisevanar mellom sentrale og meir perifere deler av Bergensområdet. For arbeidsreiser i Bergensområdet er delen av reiser med kollektivtransport 24 %. For arbeidsreiser til Bergen sentrum er heile 49 % av alle reiser gjennomført med kollektivtransport. Privatbilen vert brukt av berre 38 % av arbeidsreiser til Bergen sentrum.



Figur 4 Endring i reisevaner i Bergensområdet (RVU Bergensområdet 2013)

Sidan 2010 har det vore ein generell vekst i vegtrafikken, men veksten har vore mindre i Hordaland enn landsgjennomsnittet. Dei siste par åra har veksten minka, og figur 5 viser ein liten reduksjon i vegtrafikken i Hordaland frå 2010 til 2016⁶. Noko av årsaka til reduksjonen kan vere færre arbeids- og tenestereiser som følge av redusert aktivitet i oljebransjen og andre næringar. Ei anna årsak er endring i reisemiddelfordelinga.



Figur 5: Utviklinga i vegtrafikkindeks for Hordaland og for heile Noreg

3.1.8.1 Fleire reiser kollektivt i Hordaland

Passasjerstatistikken⁷ for 2015 viser at talet på kollektivreisande i Hordaland framleis aukar. Det var til saman totalt om lag 54,3 millionar påstigande på buss, båt og bane i 2015. Dette gir om lag 3 % vekst frå 2014. Den prosentvise veksten frå 2014 til 2015 er tilnærma lik i Bergensområdet som i Hordaland utanom Bergensområdet.

Bybanen hadde den største prosentvise veksten (6 %) av alle kollektivlinjer i 2015, og står no for 21 % av kollektivreisene i Bergensområdet.

3.1.8.2 Lågare andel sykklistar og gåande enn resten av landet

Den siste nasjonale reisevaneundersøkinga viser at sykkelreisene utgjer ein vesentleg mindre del av alle reiser enn målsetjinga i NTP, som er på 8 %. På landsbasis er sykkelandelen 4,5 %, i Bergen kommune 3,4

⁶ Tall til og med oktober 2016

⁷Årsrapport 2015 Kollektivstrategi for Hordaland

% og for Bergensområdet er andelen berre 2,8 %. Sidan 2008 har det vore ein fallande trend i Bergensområdet.

3.1.8.3 Tidsdifferensierte bompengar har god effekt på trafikksituasjonen

Tidsdifferensierte bompengeretakstar vart innført i Bergen 1. februar 2016⁸. På same tid vart kapasiteten i kollektivsystemet styrka med 300 ekstra daglege avgangar. Som figur 6 viser, så har tiltaket gjeve ein jamnare fordeling av trafikken, særleg i ettermiddagsrushet. I tillegg er det ein total nedgang i trafikken på 4 %. Effekten er synleg gjennom betre framkome og meir flyt i trafikken i og rundt Bergen i rushtida. Neste reisevaneundersøking vil gi informasjon om korleis disse reisene har fordelt seg på ulike reisemiddel. I tillegg skal innføring av tiltaket evaluerast.

Faktaboks: Tidsdifferensierte bompengeretakstar

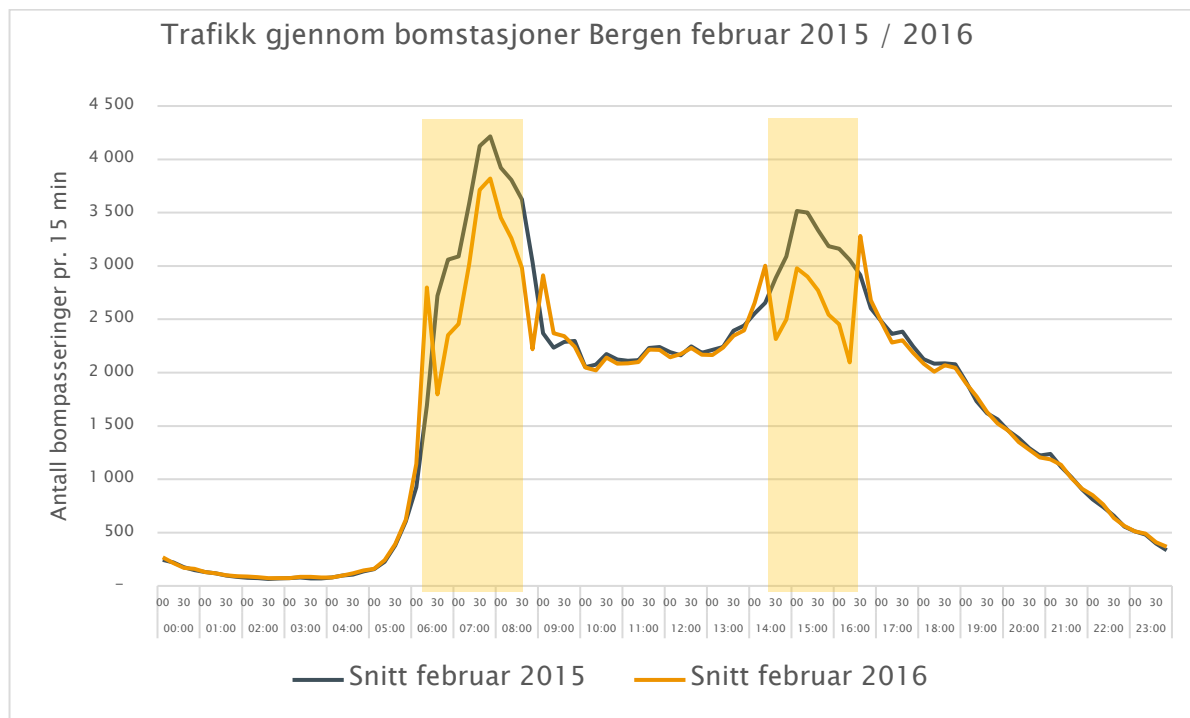
Rushtid kl. 06:30-09:00 og kl. 14:30-16:30.

Takst for lette køyretøy: 25 kr utanom rushtid og 45 kr i rush.

Takst for tunge køyretøy: 38 kr utanom rushtid og 90 kr i rush.

Utfordringa med tidsdifferensierte bompengeretakstar er at det vert lågare inntekter til bompengeselskapet enn det som er budsjettert i Bergensprogrammet.

Fleire andre tiltak som har innverknad for trafikksituasjonen er gjennomført i perioden april 2015 til april 2016, mellom anna opninga av Ringveg vest 2.byggegrinn og opning av sambruksfelt i Fjøsangervegen.



Figur 6 Trafikk gjennom bomringen i Bergen, før og etter innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar.

3.1.9 Køyretøy bruker fossil energi som slepp ut klimagassar

Transportsektoren er den største kjelda for CO₂-utslepp i Noreg i dag (31 %). Utsleppa kjem frå forbrenning av fossilt drivstoff. Basert på salet av petroleumsprodukt var klimagassutsleppa frå transportsektoren i Hordaland i 2015 som følgjer:

- Vegtrafikken: 0,85 mill. tonn CO₂-ekv.
- Sjøfart: 0,45 mill. tonn CO₂-ekv.
- Luftfart: 0,3 mill. tonn CO₂-ekv.

⁸ Stortinget vedtok gjennom Prop. 1 S (2015-2016) å innføre tidsdifferensierte bompengeretakstar i bomringen i Bergen.

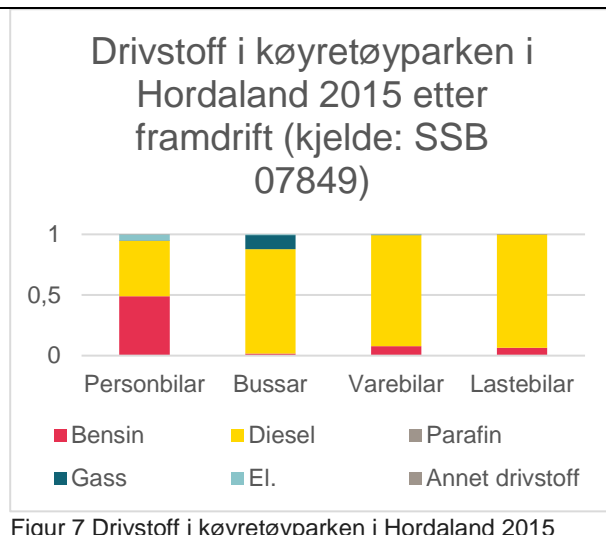
Nullvekstmålet inneber at køyringa med personbil ikkje veks i tråd med folkeveksten, men vert halde stabilt. Klimagassutsleppa vert då redusert med opptil 0,1 mill. tonn CO₂ i høve referansebanana, og vil ikkje gje ein monaleg reduksjon i høve til utslépp i dag.

3.1.9.1 Nye drivstoffteknologiar kan redusere utsleppa frå transportsektoren

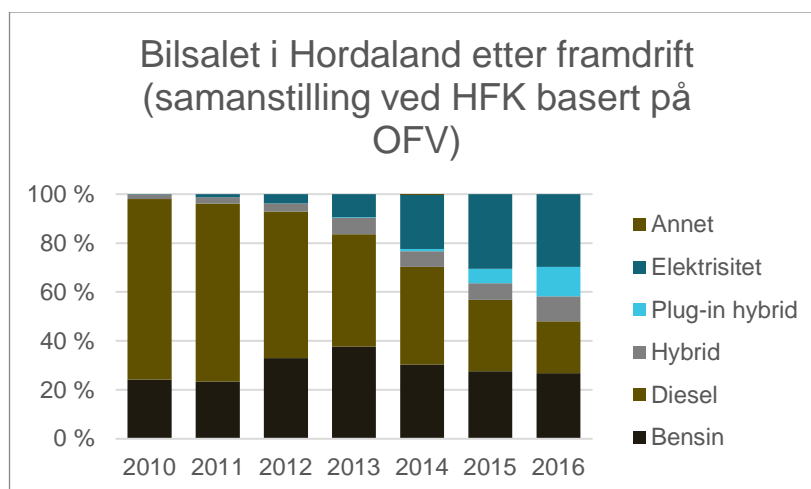
Overgangen til nye drivstoffteknologiar kan gje stor reduksjon i utslépp frå transportsektoren⁹. Ein tiltaksanalyse frå Miljødirektoratet (Lavutslippsutredningen, M-386/2015) viser at tiltaka med størst potensial for å redusere utsleppa av klimagassar frå transportsektoren, er overgang til nullutsleppsteknologi og alternative drivstoff. Det omfattar at nye privatbilar, lette varebilar og bybussar skal vere 100 % nullutslepp frå 2025 og store delar av tunge varebilar, langdistansebussar og lastebilar frå 2030. I mellomtida skal ein nytte så mykje biodrivstoff som mogleg.

Personbilar utgjorde om lag 86 % av alle bilane i Hordaland 2015. 13 % var små gods-bilar, resten bussar og store gods-bilar.

I 2015 var over 5 % av personbilane i Hordaland nullutsleppskøyretøy, medan 12 % av bussane kunne ta i bruk biogass. Figur 7 viser samansettinga av køyretøy og drivstoff i køyretøyparken i Hordaland. Låg- og nullutsleppsteknologi reduserer også lokale utslepp og bidreg til betre luftkvalitet. Teknologien bidreg derimot ikkje til å løyse arealknappheit og dårleg framkomst.



Talet på el-bilar i Noreg har auka raskt. Ved utgangen av 2016 var det om lag 105 000 elbiler i Noreg, og 16 000 av desse i Hordaland. Sidan 2011 har delen dieselbilar i personbilsalet gått frå over 70 til 20 %, medan delen elbilar har gått frå 1 til 30 %. Hordaland hadde den høgste delen elbilar i salet i Noreg. 7 % av personbilparken i fylket er elektrisk.



Utslepp frå luftfarten står bak omlag 5 % av dei nasjonale utsleppa i Noreg, om ein inkluderer internasjonal flytrafikk. Gjennom internasjonalt bransjesamarbeid er det fastsett mål om halvering av dei globale utsleppa frå luftfart samanlikna med 2005. Aktuelle tiltak er fornying av flyflåten, endra ruteføring med tilpassing av inn- og utflyging og innføring av nye drivstoff.

⁹ Kjelde: Grunnlag for klimastrategi (transportetatane og Avinor, februar 2016). Rapporten er ein av sju vedleggsrapportar til grunnlagsdokumentet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029.

3.1.9.2 Lade- og fyllinfrastruktur

Ved sida av kjøps- og bruksinsentiva er lade- og fyllinfrastrukturen avgjerande for bileigarar sitt val av køyretøyteknologi. Hurtigladeinfrastrukturen for Hordaland omfattar meir enn 40 stasjonar som er kompatible med alle køyretøy som kan hurtiglade (kring 50 kW effekt). Stasjonane vert bygd, eigd og drifta privat. Hordaland fylkeskommune og Enova (tidlegare Transnova), har gitt tilskot til utbygginga. I 2017 vert det etablert to hydrogenfyllstasjonar for fylling av hydrogen (700 bar trykk) i Bergensområdet. Stasjonane har fått tilskot av fylkeskommunen og Enova. Både hurtiglade- og hydrogenfyllstasjonane er tilrettelagt for lette køyretøy.

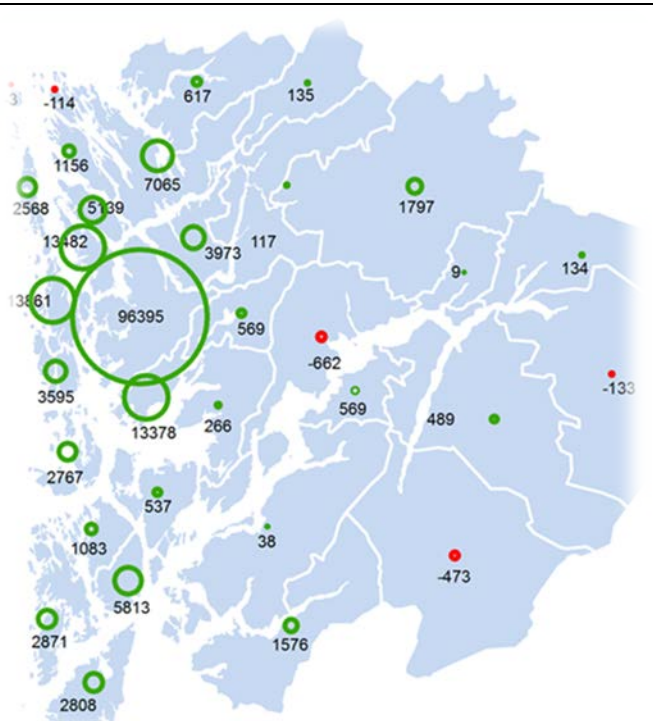
Det finst ikkje eigen fyllstasjon for hydrogen, biodrivstoff eller biogass retta mot tyngre køyretøy i Hordaland. Gass- og biodrivstoffleverandørar leverer til private tankanlegg i heile fylket.



3.2 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK

3.2.1 Vekst i folketal og lokalisering av bustader og arbeidsplassar påverkar etterspurnad etter transport

Sidan 2012 har folketalet i Hordaland auka med 5,3 %, og fylket har no over 516.000 innbyggjarar. Den sterkaste veksten har, som tidlegare, vore i ytre strok av Hordaland, særleg i og rundt Bergen, medan det i indre strok har vore stagnasjon. Hordaland vil framleis vere eit fylke med store kontrastar mellom det folkerike Bergensområdet, med Bergen som sentrum, og resten av fylket. Dette bildet ser ut til å forsterke seg i tida fram mot 2040. Figur 9 viser forventa vekst/reduksjon i kvar kommune fram mot 2040.



Figur 9 Prognose for folketalsutvikling fram mot 2040. Grøne sirkler er vekst, og raude sirkler er nedgang. Påskrivne tal er absolutt endring mellom 2016 og 2040^{10, 1}

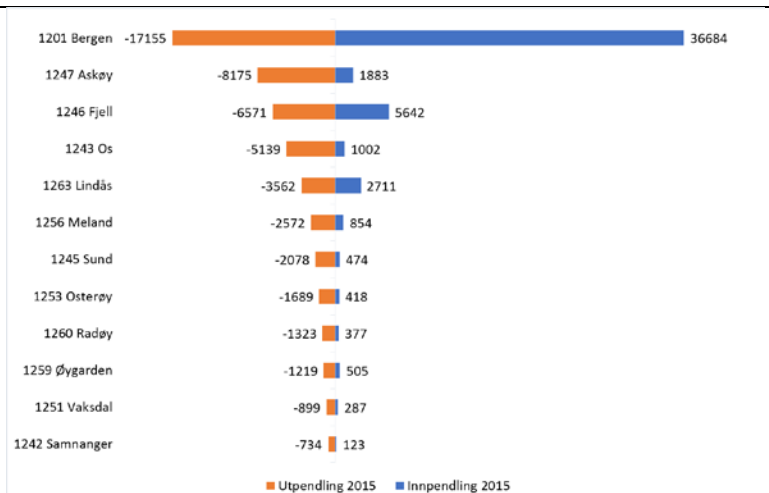
¹⁰ Kjelde: Statistikk i vest. Tilgjengeleg frå <http://www.statistikk.igest.no/hf/>

3.2.1.1 Bergensområdet - eit felles bu- og arbeidsmarknadsområde i vekst

Avstanden mellom bustad og arbeidsplass er ein sentral faktor bak transportetterspurnaden, og i Hordaland er det i Bergensområdet at dei store transportvoluma vert genererte. Den største reelle veksten i folketal, fram mot 2040, kjem i Bergen kommune (ca. 60 % av veksten i Bergensområdet). Den prosentvis største veksten kjem i kommunane i vest. Vekst i omlandskommunane skaper auka etterspurnad etter transport på innfartsårene til Bergen og sentrale områder.

Analysar gjennomført i samband med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet viser at medan berre 20 til 30 % av bustadveksten i regionsenterkommunane Lindås, Askøy, Fjell og Os skjer nær sentra, er det tilsvarende talet for Bergen 42 % ¹¹. Ei slik utvikling gjev ein auke i etterspurnad etter transport som i stor grad vert dekkja av privatbil. For å nå mål om nullvekst i personbiltransporten og mål knytt til folkehelse og miljø, er det viktig å legge til rette for ei endring i arealpolitikken, med større del av veksten nær eksisterande sentra.

Figur 10 gir ei framstilling av pendlingsmønsteret i Bergensområdet i 2015. Størst pendling er det naturlegvis til og frå Bergen, med ei nettoppendling til Bergen kommune på bortimot 20.000 arbeidstakarar. Det er regionsenterkommunane Askøy, Fjell, Os og Lindås som bidreg mest til dette. Fjell og til dels Lindås har òg ein betydeleg pendling til kommunen. Den ujamne arbeidsplassdekninga og pendlingsmønsteret utfordrar veg- og kollektivkapasiteten i det sentrale Bergensområdet.



Figur 10 Inn- og utpendling i 2015 for kommunane i Bergensområdet.

3.2.2 Eit våtare og varmare klima aukar risiko for flaum- og rasfare på veg- og jernbanenettet

Hordaland vil verte råka av eit varmare og våtare klima med meir ekstremver i framtida. Klimaprofil for Hordaland, utarbeidd av Norsk klimaservicesenter i august 2016, syner at det er venta at årstemperaturen i Hordaland vil auke med omlag 4 °C fram mot år 2100, og at årsnedbøren vil auke med 15 % samanlikna med perioden 1971-2000. Klimaendringar vil medføre auka risiko for flaum- og rasfare og vil gje nye utfordringar for vedlikehaldstiltak og rassikring både langs riks- og fylkesvegnettet samt Bergensbana.

Det er dei indre delane av Hordaland som er særleg utsett for naturfarar som flaum og skred. Mellom 2000 og 2015 er det Hardanger, delar av Sunnhordland, nordlege delar av Voss kommune, samt Osterfjordområdet, som har hatt den største tettleiken av registrerte skredhendingar.

3.2.3 Spreidd næringsliv med høge krav til transportsystemet

I 2015 var Hordaland fylket med størst fastlandseksport ¹², med ein samla eksport på 63 milliardar kroner. Til samanlikning var fastlandseksporten frå Møre og Romsdal, med nest størst fastlandseksport, på 38 milliardar.

Fylket har mange verksemdar innan næringar som genererer transport av varer, som til dømes jordbruk, skogbruk, maritime næring, industri, råolje og naturgass. Mange av desse næringane har ein desentralisert lokaliseringsstruktur, noko som set særlege krav til transportsystemet. Transporten utgjør ofte ein vesentleg del av produksjonskostnadene. Sidan mange av dei transportintensive næringane ligg spreidd i fylket, er god framkomst og høg regularitet svært viktig for konkurransekrafta til desse brukarane av transportsystemet.

¹¹ Analysen inkluderer ikkje viktige fortettingsområde for Bergen kommune, som areal rundt bybanestopp. Det er difor grunn til å tru at dei reelle tala for Bergen kommune er høgare enn det analysen klarer å fange opp.

¹² SSB (2016): Tabell 13: Fastlandseksport etter produksjonsfylke.

3.2.4 Transportmåtar og trendar

Tilrettelegging av ulike reisemåtar har endra seg, og dei reisande står i dag overfor fleire val. Betre kollektivtilbod, restriksjonar på bruk av privatbil, ny teknologi (ITS¹³) og framvekst av delekultur gjer det mogleg å velje bort privatbilen i sentrumsområde. Denne utviklinga gir utfordringar knytt til lovverk og private tilbod om transporttenester, på same tid som det legg til rette for ei ønska utvikling med meir effektiv utnytting av kapasiteten i transportsystemet. EU har stilt krav til raskare implementering av ITS, og dette er følgt opp i grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029.

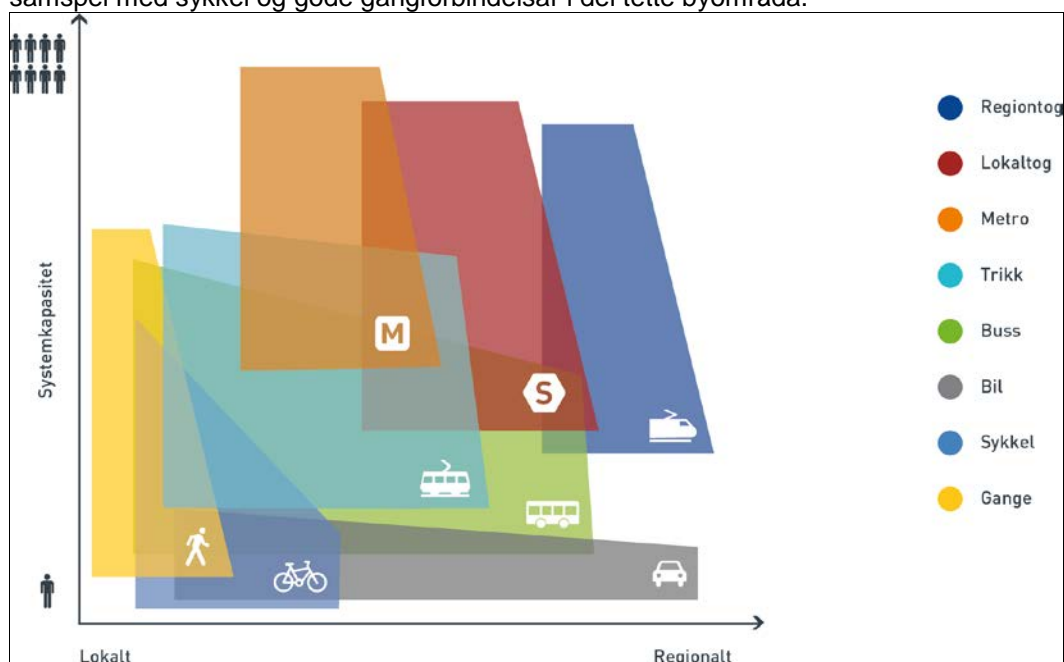
I sum representerer utviklinga ei større uvisse, enn tidlegare, knytt til framtidig transportbehov og kva ein skal planleggja for. Det vil truleg skje store endringar i planperioden og det vil vere nødvendig å ha god og tilstrekkeleg kunnskap om teknologiutvikling og rammevilkår, for å legge til rette for riktig virkemiddelbruk i utviklinga av transportsystemet.

3.2.5 Samspel mellom dei miljøvennlige transportmidlane

Det er store variasjonar i marknadsgrunnlaget for kollektivtransport, sykling og gange i Bergensområdet. I områder kor kollektivtransporten står for ein stor del av marknadsgrunnlaget, og personbilen står for en liten del, er det og mange som sykklar og går. For å sikre at veksten i persontransporten i Bergensområdet skal takast med kollektiv, sykkel og gange er det viktig å få til eit godt samspel mellom dei miljøvennlige transportmidlane. Eit godt samspel vil og vere viktig å få til i regionsentera i fylket.

Kunnskap om korleis kombinasjonen av kollektivtrafikk, sykkel og gange på best mogleg måte kan bidra til å erstatte bilreiser er viktig. Det å få fleire til å gå og sykle er godt for folkehelsa, lokalmiljøet, klima, privat og offentlig økonomi. I tillegg er det viktig å sikre ei avlastning av kollektivtrafikken i dei områda som er mest pressa på kapasitet.

Figur 11 viser prinsipp for samanhengen mellom ulike områder og de ulike transportformene sin kapasitet. Strategidokumentet slår fast at dei transportmidla med størst kapasitet må utnyttast best mogleg og at kollektivtrafikktilbodet må utviklast slik at det blir enklare for fleire å la bilen stå. Dette inneberer eit godt samspel med sykkel og gode gangforbindelsar i dei tette byområda.



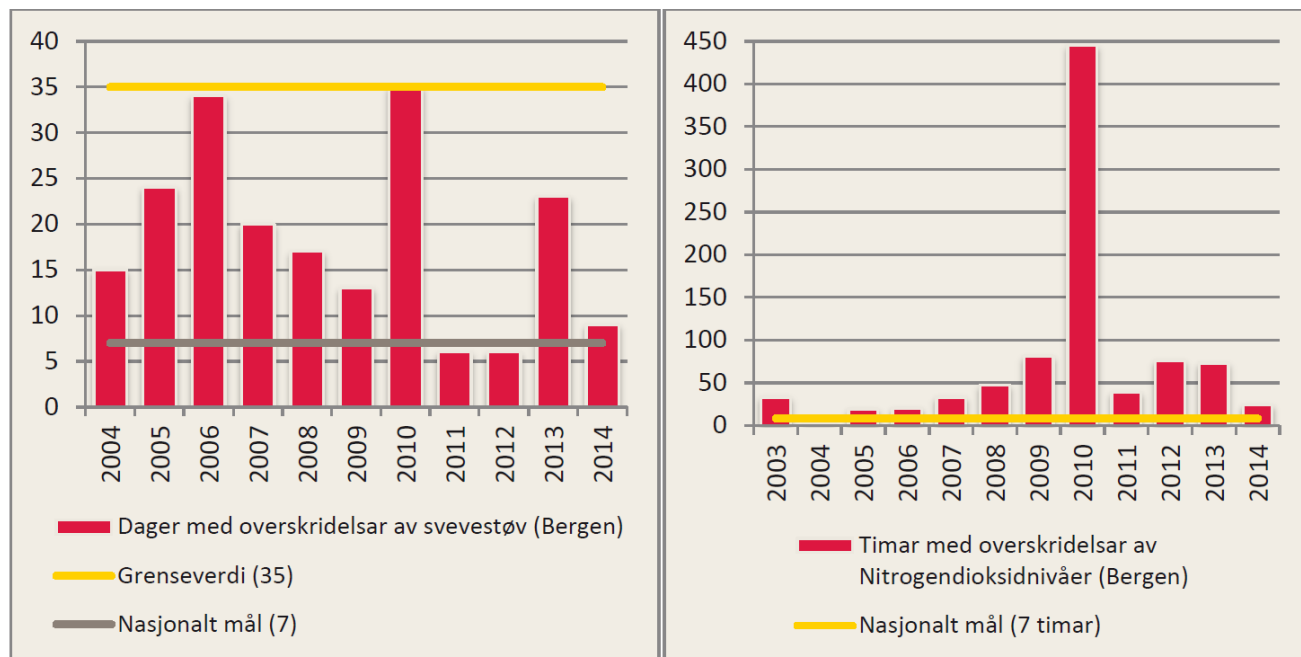
Figur 11: Prinsipp for samanhengen mellom ulike områder og kapasiteten til ulike transportformer. Figuren er henta frå Ruter sitt strategidokument M 2016.

¹³ Intelligente Transport System

3.2.6 Høg lokal luftforureining i Bergen

I Bergen er risikoen for høg luftforureining stor i vinterperiodar med klårt vêr og lite vind. Vegtrafikken er ein hovudkjelde for luftforureininga, der eksos og asfaltstøv bidreg til dårlegare luftkvalitet. Andre kjelder er vedfyring frå bustader, samt industri. Veret er ein avgjerande faktor for luftkvaliteten.

Figur 11 viser tal på overskridingar av grenseverdiar for svevestøv og nitrogendioksid i Bergen i perioden 2004 – 2014. I perioden 2009 til 2014 var det mellom 1000 og 2000 personar som vart eksponerte for NO₂ – konsentrasjonar over det lovlege årsgjennomsnittet. Frå 2016 er grenseverdien for tal på overskridingar sette ned frå 35 til 30.¹⁴



Figur 12 Luftforureining i Bergen mellom 2004 og 2014. Til venstre: Tal dagar med overskridingar av svevestøvnivået. Til høgre: Overskriding av nitrogendioksid, tal timar (Aud- rapport 16-2 og miljøstatus.no)

3.2.7 Støy

På vestlandet er 8 % av den arbeidande befolkninga plaga av støy når dei er inne i bustaden sin (SSB). Dette er eit prosentpoeng høgare enn landsgjennomsnittet. Støy frå veg er den klart største årsaka og det er særleg i tettbygde strøk at det er eit problem. I Bergen er det rekna ut at 51 % av innbyggjarane (136 000 personar) er utsette for vegtrafikk over 55 dB utanfor sin bustad.

Kvart femte år vert støynivået langs riks-, fylkes- og kommunale vegar målt. I Hordaland var det 4 369 bygg med støyfølsam bruk som hadde mellom 35 og 42 dB. Etter krav i byggtknisk forskrift skal støynivået innandørs ikkje vere høgare enn 30dB. Kravet er forskriftfesta etter forureiningslova om tiltak for eksisterande bygg med støyfølsamt føremål, der støynivået er over 42 dB¹⁵. Innan 2018 vil Statens vegvesen utarbeide ein handlingsplan mot støy.

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/strengere-krav-til-luftkvaliteten/id2469043/>

¹⁵ Folkehelsa i Hordaland 2015- ei kunnskapsoversikt, Hordaland Fylkeskommune 2015

4 Økonomiske rammer og overordna prioriteringar i perioden 2018-2021

Dette kapitlet presenterer dei overordna økonomiske rammene innanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde i samferdselssektoren, og økonomiske bindingar for første fireårsperioden av planperioden, 2018-2021. Vidare gir kapitlet ein omtale av eksisterande og andre aktuelle finansieringskjelder for tiltak på samferdselsområdet.

4.1 FYLKESKOMMUNALE MIDLAR

Dei fylkeskommunale midlane til oppfølging av Regional transportplan 2018-2029 er nedfelt i økonomiplanen for 2017-2020. Dette er rammer for fylkeskommunen sine egne midlar fordelt på investeringstiltak og tiltak på drift og vedlikehald. Tabell, figur 13, syner dei samla rammene til investeringstiltak på fylkesvegnettet og det som er definert som prosjektbindingar i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet 2018-2021:

Tal i 1.000 kr.

| Prosjekt | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Sum: |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Bergensprogrammet | | | | | |
| HFK-andel i Bergensprogrammet | 284 000 | 291 000 | 298 000 | 305 000 | 1 178 000 |
| Strekningvisse prosjekt utanom Bergensprogrammet | | | | | - |
| Fv. 546 Austevollbrua | 10 300 | 10 400 | 10 500 | 10 700 | 41 900 |
| Fv. 541 Bømlopakken | 50 000 | 60 000 | | | 110 000 |
| Fv. 545 Stord vestsida | 9 200 | | | | 9 200 |
| Askøypakken | 35 600 | 70 000 | 80 000 | 80 000 | 265 600 |
| Tilskot Kvinnherad | 6 400 | | | | 6 400 |
| Kollektivterminal på Voss | 8 000 | | | | 8 000 |
| Fv 218 Horsøy | 17 000 | | | | 17 000 |
| Fv 161 Åsen - Helleskaret | - | 2 000 | | | 2 000 |
| Refusjonar | 76 200 | 84 500 | 71 774 | 50 000 | 282 474 |
| Standardhevingstiltak | 280 000 | 290 000 | 300 000 | 310 000 | 1 180 000 |
| Sum binding | 776 700 | 807 900 | 760 274 | 755 700 | 3 100 574 |
| HFK-investeringsramme | 792 100 | 841 600 | 775 574 | 800 000 | 3 209 274 |
| Restmidlar til disp | 15 400 | 33 700 | 15 300 | 44 300 | 108 700 |

Figur 13 Samla rammer til investeringstiltak på fylkesvegnettet 2018-2021.

For å bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet er det nødvendig å vidareføre dagens nivå på det fylkeskommunale tilskotet inn i arbeidet med byvekstavtale. Det er mellom anna viktig for å sikre vidare utbygging av Bybanen.

Det er nødvendig å oppfylle fylkeskommunen sine forpliktingar i pågåande bompengepakkar utanom Bergen, samt gjennomføring av igangsatte prosjekt. Det fylkeskommunale bidraget til Nordhordlandspakken kjem etter 2021. Det same vil gjelde for eventuelt andre nye bompengepakkar. Refusjon av kommunale forskotteringar til tidlegare gjennomførte fylkesvegprosjekt er og lagt inn som binding, tilsvarande det som er lagt opp til i økonomiplanen for 2017-2020.

Det er lagt til grunn at den økonomiske ramma til drift- og vedlikehald i 2017, på om lag 500 mill. kr, vil bli vidareført i perioden 2018-2021, slik det er fastsett i budsjett og økonomiplanen 2017-2020. Av denne ramma går om lag 425 mill. kr til drift og 75 mill. kr til vedlikehaldstiltak.

I samsvar med overordna mål for fylkesvegnettet er midlar til standardhevingstiltak lagt inn som binding i perioden 2018-2021, mellom anna for å oppfylle krava i Tunnelsikkerheitsforskrifta. Det er lagt inn 100 mill. kr som årleg auka på desse midlane i høve til økonomiplanen 2017-2020. Standardhevingstiltaka vil i det

vidare arbeidet med Investeringsprogram for Fylkesvegnettet bli fordelt på tunneloppgradering, bruvedlikehald, opprusting av ferjekaiar, strekningsvis standardheving på det overordna fylkesvegnettet og punktvis standardheving på det øvrige fylkesvegnettet.

Det er berekna at det samla behovet til drifts- og vedlikehaldstiltak for å stoppe det årlege forfallet på fylkesvegnettet, er på om lag 1000 mill. kr. For å ta att vedlikehaldsetterslepet på 7,3 mrd.kr må det løyvast midlar utover det som er nødvendig for å unngå ytterlegare vekst i forfallet. Samla sett, både for å stoppe veksten i forfallet og ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, vil det vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene i form av auka statlege inntektsoverføringar, eller gjennom eit eige statleg program til dette formålet.

Dei udisponerte midlane innanfor den samla økonomiske ramma, vil bli fordelt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet til ulike programområder utanom Bergen som gang- og sykkeltiltak, terminalar og haldeplassar. Utanom bompengepakane er det ikkje rom for å sette i gang større nye enkeltstående investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midlar i perioden 2018-2021.

4.2 STATLEGE TILSKOT

Fylkeskommunane mottar statlege tilskot på fleire områder. Hordaland fylkeskommune vil søke å påverke at desse tilskota til ei kvar tid vert så store som mogleg.

4.2.1 Rassikring

Fylkeskommunane får i dag øyremerka statleg tilskot til rassikring av fylkesvegnettet. For perioden 2014-2017 har fylkeskommunen fått tildelt ei ramme på 308 mill. kr (2014 kr) til dette formålet. Nye økonomiske rammer for dette tilskotet for perioden 2018-2021 vert fastlagt i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Innanfor dei nye økonomiske rammene til rassikring for perioden 2018-2021, vil det bli lagt opp til å ferdigstille prosjektet Oddaneset i Vaksdal kommune, oppstart av Furubergfossen bru i Kvinnherad kommune, samt tiltak på Fv. 7, Tokagelet, i Kvam kommune.

Endeleg opplegg for prioritering av rassikringstiltak i perioden 2018-2021 vil bli føreslått og fastlagt i Investeringsprogram for fylkesvegnettet.

4.2.2 Ferjeavløysingsmidlar

Regjeringa har i samband med framlegging av kommuneøkonomiproposisjonen for 2017 fastsett retningslinjer for alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegar. Samferdselsdepartementet avgjer kva prosjekt som skal omfattast av ordninga, på bakgrunn av tilråding frå Statens vegvesen. Ferjeavløysingsmidlane blir berekna på bakgrunn av tap innanfor inntektssystemet når eit ferjesamband blir avløyst av ei bru eller ein tunnel. I dag er det lagt inn årleg ca. 19 mill. kr per ferjesamband i inntektssystemet til fylkeskommunane. Det berekna beløpet blir justert for årleg auke i drifts- og vedlikehaldsbehovet til fylkesveg i inntektssystemet, ved å bygge ei ny bru eller tunnel. Det berekna beløpet ligg fast i inntil 40 år, men fylkeskommunen skal i sum ikkje få meir i kompensasjon enn kostnaden ved prosjektet som erstattar det nedlagde ferjesambandet.

I ferjesamband der fylkeskommunen har mindre årlege ferjekostnader enn 19 mill. kr, vil dei faktiske ferjekostnadene bli lagt til grunn for å berekne finansiering som ferjeavløysingsprosjekt. Slik differanse mellom dei faktiske kostnadene og det som fylkeskommunen får tilført gjennom inntektssystemet, vert nytta til finansiering av anna fylkeskommunal verksemd, og vil derfor ikkje utgjere innsparte midlar gjennom eit ferjeavløysingsprosjekt. Dersom dei reelt innsparte ferjekostnadene ikkje er tilstrekkeleg til å finansiere aktuelle ferjeavløysingsprosjekt, vil det vere nødvendig å vurdere lokal delfinansiering gjennom kommunale tilskot og bompengefinansiering, samt fylkeskommunale investeringsmidlar for å få fullfinansiert prosjekta.

Fylkestinget har tidlegare vedteke å vurdere realisering av Masfjordsambandet som eit ferjeavløysingsprosjekt i ei eiga politisk sak.

4.2.3 Belønningsmidlar for betre kollektivtransport og mindre bilbruk

Føremålet med den statlege belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda, er å stimulere til betre framkomst, miljø og helse, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og auke talet på kollektivreiser, framfor reiser med privatbil. Hordaland fylkeskommune har, saman med Bergen kommune, inngått ei fireårig avtale med samferdselsdepartementet for perioden 2015-2018, med ei samla ramme på 724 mill. kr.

Det er lagt opp til at midlar gjennom belønningsavtalar vil inngå i finansieringsopplegget for byvekstavtalar, når det enkelte byområdet har ei slik avtale på plass.

4.2.4 Tilskotsordning for auka bruk av sykkel

Stortinget vedtok i 2014 å innføre ei tilskotsordning med formål å bidra til raskare gjennomføring av tiltak som aukar framkomsten for gåande og syklande. Alle kommunar og fylkeskommunar kan i utgangspunktet søke, men byar som har inngått sykkelbyavtale med Statens vegvesen, vert prioritert. Stord kommune og Bergen kommune har i dag slik sykkelbyavtale med Statens vegvesen.

For 2016 vart det løyvd 162,5 millionar til 42 kommunar og fylkeskommunar. Med grunnlag i søknad frå fylkeskommunen vart det i 2015 og 2016 tildelt til saman 22 mill.kr til tiltak for auka sykkelbruk i Bergen og Stord. I tillegg har kommunane Voss og Bømlo søkt om tilskot og fått tildelt tilsaman 10,7 mill.kr.

4.2.5 Byvekstavtale

Fylkeskommunen skal inngå avtale med Bergen kommune og Staten om verkemiddelbruk og finansiering for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergen. Statleg delfinansiering innanfor denne avtaleordninga må, saman med andre finansieringskjelder, settast av til mellom anna å sikre vidareføring av bybaneutbygginga i Bergen.

Det vert lagt opp til å vidareføre dagens nivå på det fylkeskommunale bidraget til Bergensprogrammet inn i finansieringsopplegget til byvekstavtalen og til eventuelle utbetringstiltak på fylkesvegnettet i Bergen, som ikkje inngår i avtalen. Nærmare avklaringar av fordeling av det fylkeskommunale bidraget vil bli gjort i forhandlingane om byvekstavtale og i Investeringsprogrammet for Fylkesvegnettet 2018-2021.

4.2.6 Tilskot til null- og lågutsleppsteknologi

Enova er ein statleg aktør som støtter energi- og klimatiltak. Innanfor transportsektoren støtter Enova ulike tiltak for produksjon av biodrivstoff, forsyning av fornybar energi (ladeinfrastruktur og landstrøm) og energieffektiviseringstiltak. Dei støtter utprøving av ny energi- og klimateknologi i transport, til dømes nye ladeløysingar. Det finst eit eige program for støtte til infrastruktur for kommunale og fylkeskommunale transporttenester. I 2016 løyvde Enova til saman 280 mill. kr til ladeinfrastruktur på kai for ferjer i Hordaland. Som regel er stønaden avgrensa til maksimalt 40 % av kostnaden og på vilkår at tilskotet er utløysande.

Miljødirektoratet løyver midlar til klimatiltak i kommunar og fylkeskommunar. Ordninga «Klimasats» omfatta 100 mill.kr i 2016 og 150 mill.kr i 2017 til både erfaringsnettverk, forprosjekt og gjennomføring i ulike sektorar. Maksimal stønadssum er 7,5 mill. kroner, 50 % av totalkostnaden eller 75 % av meirkostnaden ved innkjøp.

NOx-fondet er basert på ein avtale mellom Staten og næringslivet. Næringslivet får fritak for NOx-avgift mot forplikting om å innfri utsleppsreduksjonar gjennom eit privatrettsleg støttefond. Fondet har løyvd tilskot på til saman kr. 5,5 mrd. sidan opprettinga i 2008. Fondet bidreg med over 21 mill. kr til batteritiltak på ferjer i dei nye ferjeanboda. Avtalen om fondet frå 2018 vert ferdigstilt våren 2017.

Stortinget har vedteke eit CO₂-fond etter modell frå NOx-fondet. Innan 2020 skal medlemsbedrifter i fondet få fritak frå CO₂-avgifta. Medlemsbidraga skal finansiere kutt av klimagassar og naudsynt infrastruktur for lading og fylling. Regjeringa kjem tilbake med innretting og etableringsplan for fondet i revidert nasjonalbudsjett 2017.

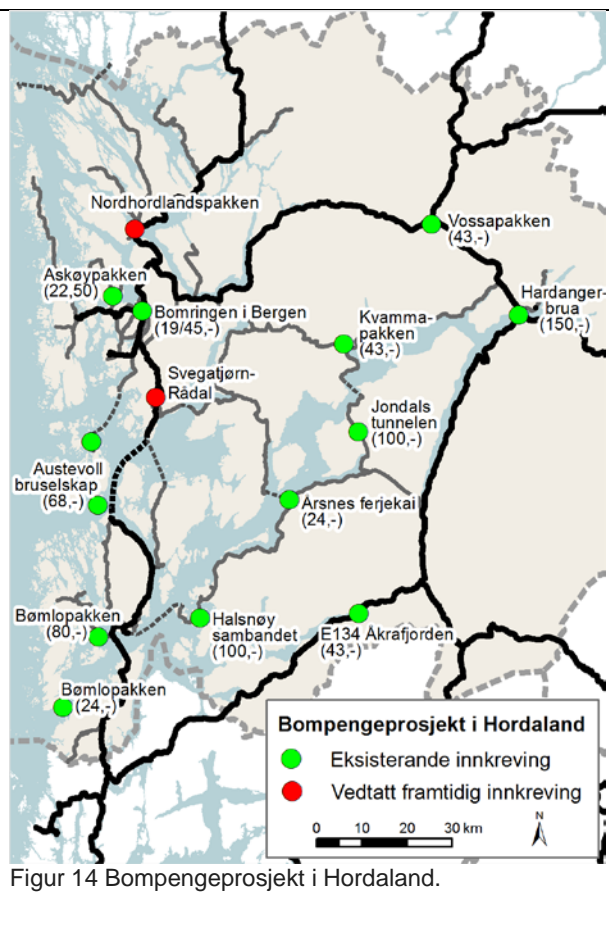
4.2.7 Bompengefinansiering på fylkesvegnettet

Hordaland har eit betydeleg omfang av bompengeneinkreving til enkeltprosjekt eller vegpakkar både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dei fleste større fylkesvegprosjekt i Hordaland vert finansiert med bompengar. Dei økonomiske rammene til fylkeskommunen tilseier at bompengar framleis vil vere ei viktig finansieringskjelde for å realisere større investeringar på fylkesvegnettet fram i tid.

Fleire av bompengeprosjekta/pakkane inneheld fylkeskommunal delfinansiering til investeringstiltak på fylkesvegar, og er dermed bindingar for fylkeskommunale midlar i åra framover, i samsvar med vedtak i fylkestinget og St.prp om godkjenning av innkreving av bompengar.

I tillegg til vidareføring av bomringen i Bergen, vil det vere rom for å gå inn i nye bompengeprosjekt/pakkar for å bidra til realisering av viktige investeringsstiltak på fylkesvegnettet. I første rekke vil det vere aktuelt å vurdere følgjande nye bompengepakkar:

- Stordpakken
- Kvinnheradspakken
- Kvammapakken – vidareføring
- Askøypakken – vidareføring



Figur 14 Bompengeprosjekt i Hordaland.

Det vil og vere aktuelt å vurdere bompengepotensialet for lokal delfinansiering av fleire tiltak på fylkesvegnettet. Aktuelle døme kan vere bompengepakke på Osterøy og Austevoll. Med betydeleg vekst i trafikken gjennom Jondalstunnelen vil det vere aktuelt å vurdere vidare bompengefinansiering for omlegging/utbetring av vegstrekninga Austrepollen–Nordrepollen. I dei nye bompengepakkane vil det vere aktuelt å stille krav til standardhevingstiltak, infrastruktur for kollektivtransporten, samt gang- og sykkeltiltak, som vilkår for fylkeskommunal medfinansiering.

4.2.8 Forskoting

Forskoting inneber at kommunar eller private verksemdar låner midlar ut til tiltak på fylkesveg. Forskoting vert tilbakebetalt utan kompensasjon for renter og prisauke, og er eit rentefritt lån for fylkeskommunen. På den andre sida betyr forskotingar, at kommunar og private som har evne og vilje til finansiering, kan «snike i køen» og får betre infrastruktur enn andre. Det er òg ein risiko for at fylkeskommunen, ved å nytte forskotingar, finansierer prosjekt som vegfagleg ikkje vert tilrådd innanfor gjeldande planrammer. Slike vedtak vert og gjort utan å vurdere fylkeskommen sin samla lånegjeld.

Forskoting som finansieringskjelde vert særleg aktuelt når reguleringsplanar for private utbyggingsprosjekt får rekkefølgjekrav om utbetringar på fylkesvegnettet. For å sikre lik handsaming av slike saker har fylkestinget vedteke ei prinsippsak som slår fast at rekkjefølgjekrav for private utbyggjarar på fylkesveg, primært er eit krav som utbyggjarane må oppfylle utan fylkeskommunal løyving. Forskoting er berre aktuelt når tiltaket, ut frå ei overordna og heilskapleg prioritering, og uavhengig av utbygginga, ville ha medført utbetring/bygging i løpet av 10-20 år. Det er sett ei grense på 15 mill. kr til forskoting.

5 Fylkesvegnettet

Dette kapitlet skildrar dagens fylkesvegnett og korleis ein skal nå mål for fylkesvegnettet. Fylkesvegnettet omfattar fylkesvegar, ferjesamband og gang- og sykkelvegar. I tillegg inneheld kapitlet omtale av trafikksikring, rassikring, transportberedskap og omkøyringsvegar, samt fyll- og ladeinfrastruktur.

Som tydeleg og aktiv vegeigar er det nødvendig å prioritere og styre kva prosjekt som vert planlagt og som skal realiserast innanfor dei samla ressursane for vegområdet. Eit bevisst og avklart forhold til standardval, er viktig. Gjennom sams vegadministrasjon er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegnettet, og med det har også Statens vegvesen det utøvande ansvaret for investeringar, drift og vedlikehald på fylkesvegane.

5.1 MÅL

Hovudmål

Hordaland skal ha eit trafikksikkert og framcomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.

Delmål

Drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal organiserast og utførast på ein måte som gjev liten økonomisk risiko og har god kvalitet.

Det overordna fylkesvegnett skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard.

Det øvrige fylkesvegnett skal utbetrast ved å sikre særleg utsette punkt.

Nullvisjon - eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald.

5.2 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV FYLKESVEGNETTET

Manglande ressursar til drift og vedlikehald, har over tid, medverka til det store forfallet på fylkesvegnettet i Hordaland. Konsekvensane av forfallet på vegnettet er samansette, men forfallet har ein klar negativ påverknad både på trafikktryggleiken og framkomsten på fylkesvegnettet. Den dårlege standarden på vegnettet, kombinert med auka risiko for flaum og rasfare, gjer at behovet for å auke innsatsen for å ta vare på det eksisterande vegnettet er stort.

Strategiar for utvikling av fylkesvegnettet

- Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt.
- Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak.
- Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesvegnettet, framfor nye større vegprosjekt.
- Auke innsatsen på vedlikehaldssida gjennom å auke rammene til standardhevingsmidlane.
- Utføre gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, kombinert med nye investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet.
- Utføre punktutbetring og mindre strekningsutbetring på det øvrige fylkesvegnettet.
- For å møte noverande og kommande klima- og miljøutfordringar, og for å gjere vegen trygg å ferdast på, må det løyvast midlar til å utbetra og sikre vegkroppen. Dette inneber ei prioritering av tiltak på drenering, reinsk og grøfter.
- Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som «Hjerte-sone» rundt skulane. Legge til rette for auka gange og sykling.

5.2.1 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 prioriteringar på fylkesvegnettet og ligg fast.

5.2.1.1 Definisjon av overordna vegnett

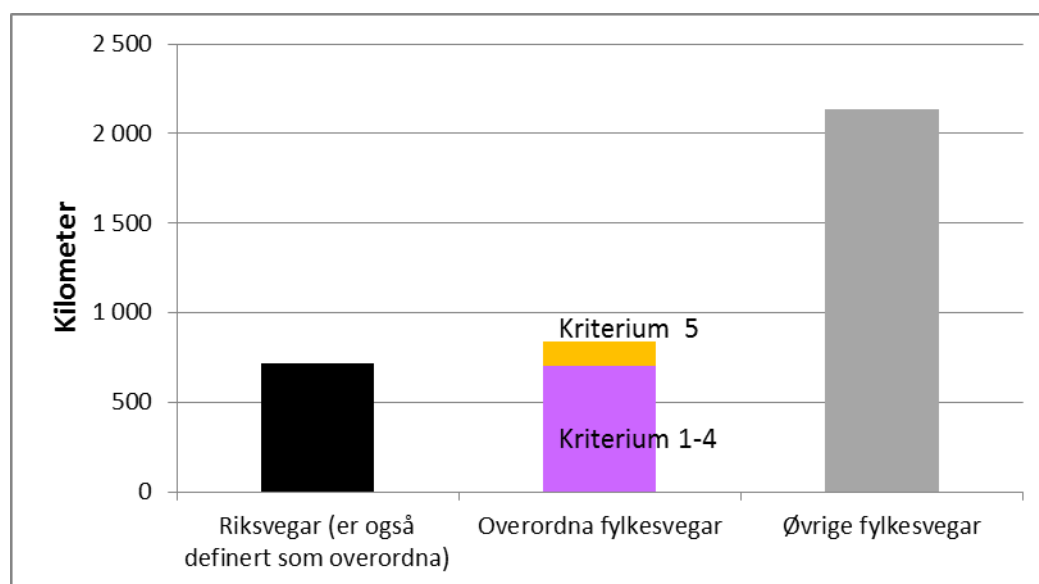
I arbeidet med RTP har ein lagt til grunn 5 kriterium for å definere det overordna fylkesvegnettet:

- 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 på grunn av høg trafikkbelastning

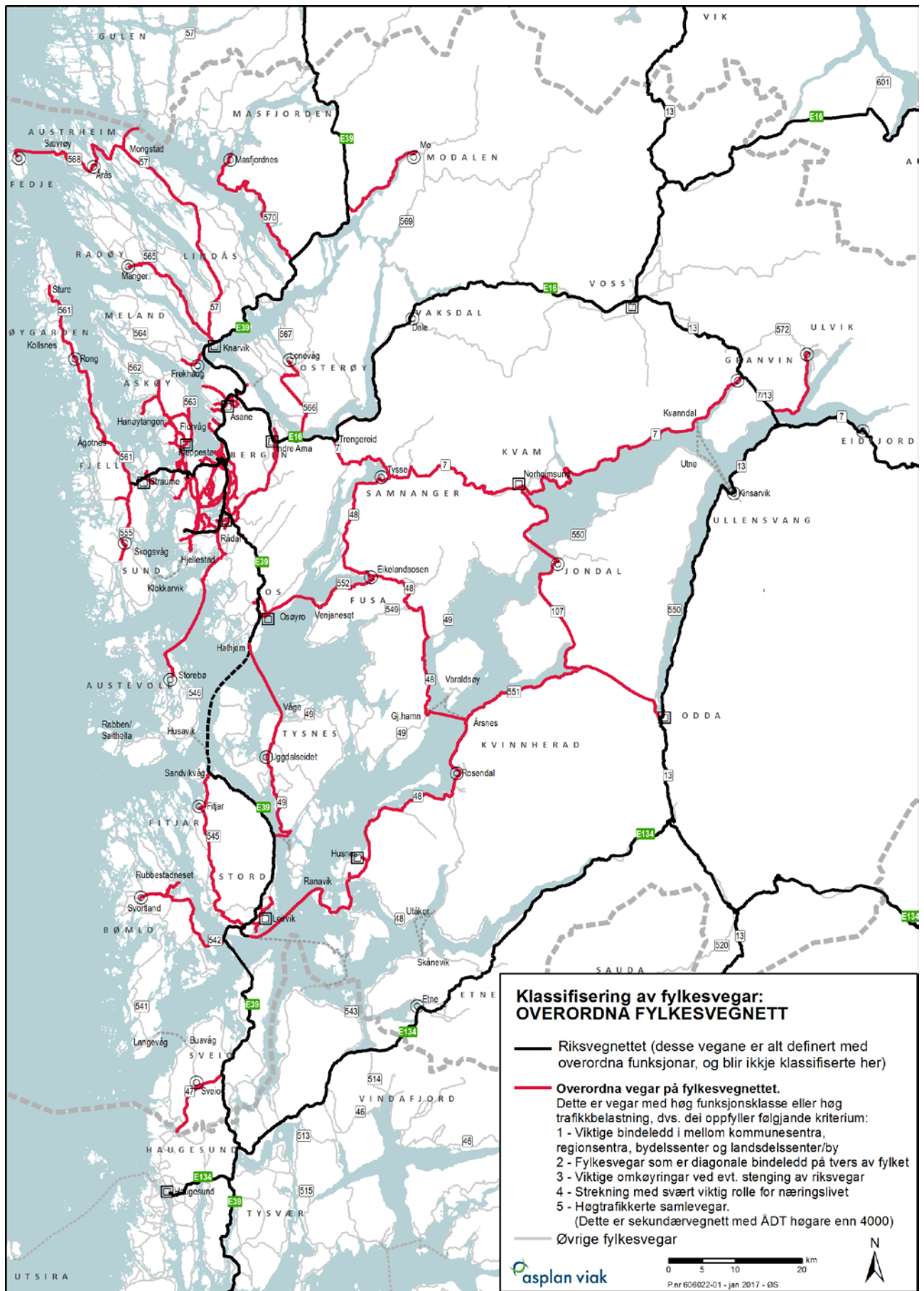
Etter ein ny gjennomgang av fylkesvegnettet, med bakgrunn i dei ulike kriteria, er følgjande vegstrekningar lagt til på det overordna vegnettet innanfor kriterium 4 – Strekningar som er viktige av næringsomsyn:

- Fv 219 Ravnanger – Hanøytangen
Vegstrekninga ned til industriområdet Hanøytangen, frå kryss Ramsøy.
- Fv 218 Horsøy, Askøy
Vegstrekninga ned til industriområdet, som har utvidingsplanar med mange arbeidsplassar.

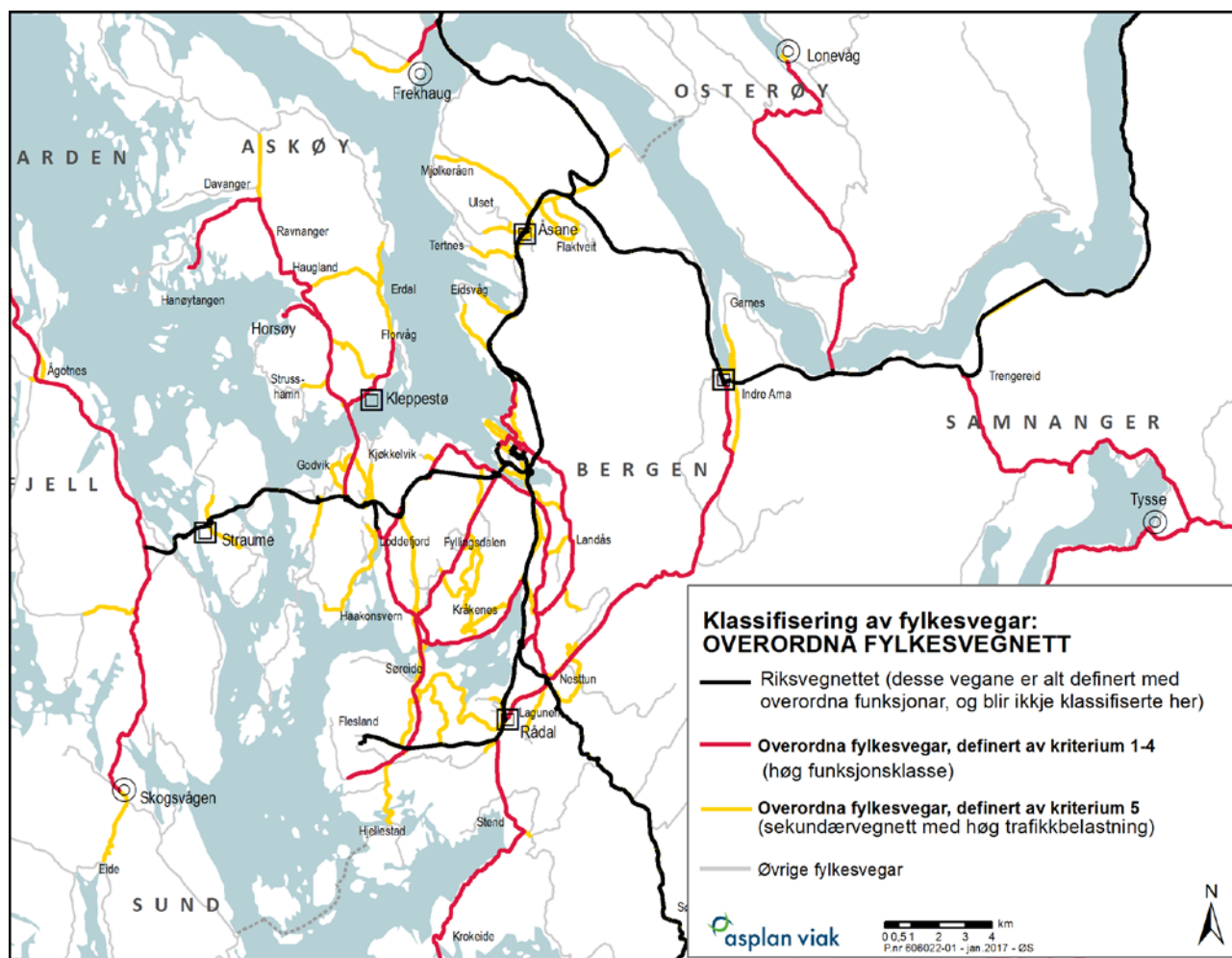
Figur 15 viser at det er omlag like mange kilometer med øvrige fylkesvegar, som det er kilometer overordna fylkesveg og riksveg, samla sett.



Figur 15 Fordeling av vegnett. Hordaland har om lag 760 km riksveg, 840 km overordna fylkesvegar, og 2100 km øvrige fylkesvegar.



Figur 16 Kart over klassifisering av vegnettet i Hordaland.



Figur 17 Kart over klassifisering av vegnettet – utsnitt Bergen.

5.2.2 Gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak på det overordna fylkesvegnettet

For det overordna vegnettet er det gjennomført strekningsvise utgreiingar med vegfaglege tilrådingar for aktuell utbetningsstandard og prioritering av prosjekt. Utgreiingane er detaljerte, og viser tydeleg kva utfordringar som er på strekninga. Det er ein fellesnemnar at tilstanden på vegstrekningane er varierende, og utfordringane langs strekningane er ulike. Dei strekningsvise utgreiingane gjev eit grunnlag for å vurdere standard og aktuelle tiltak ved vedlikehald eller investering.

Dei strekningsvise utgreiingane skal ligge til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald på det overordna fylkesvegnettet. Målet er å auke standarden på det overordna fylkesvegnettet. Dette vil bli konkretisert i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

Faktaboks: Dei strekningsvise utgreiingane på overordna fylkesvegnett

1. Ulvik – Trengereid
2. Odda – Tysse, med arm til Norheimsund og Osøyro
3. Odda – Svortland (Rubbstadneset)
4. Sveio – Bergen (Rådalen)
5. Bergensområdet (utanom Bergen kommune)
6. Nordhordland

5.2.3 Punktutbetring og mindre strekningsutbetring på det øvrige fylkesvegnettet

Det er gjennomført ei kartlegging av det øvrige fylkesvegnettet. Denne kartlegginga har fokus på følgjande tema:

- Vegbreidde
- Ulukker
- Trafikk (ÅDT)
- Fart
- Tilbod til mjuke trafikantar

Faktaboks. Punktutbetring på øvrig fylkesvegnett i Bergsdalen

I 2016 er det brukt i underkant av 6 mill. kr av standardhevingsmidlane på to delstrekningar på fylkesveg 314 i Bergsdalen. Dette er ein øvrig fylkesveg med lite trafikk. For midlane er det gjort punktvis utbetringar som kantforsterkning, drenering, rekkverk og ny asfalt på deler av strekninga. Dei to delstrekningane er: Fosse – Øye (ca. 2 km) og Holeberg – Grønestad (ca. 2 km). Ved bruk av forholdsvis små ressursar, har ein fått gjort tiltak som har løfta standarden på vegstrekningane .

Kartlegging av det øvrige fylkesvegnettet har identifisert utbetringpunkt som kan fungere som ein prosjektbank for standardhevingstiltak.

5.2.4 Omklassifisering av fylkesvegar

Føremålet med inndeling av fylkesvegnettet i nivå, er å ha eit retningsgjevande verktøy for utvikling av eit tenleg og funksjonsdyktig vegnett i Hordaland. For nokre av fylkesvegane kan det vere nyttig med ein gjennomgang av vegen sin funksjon og rolle i eit samla vegnett. Dette kan vere særleg aktuelt på det øvrige fylkesvegnettet, der det kan vere aktuelt å omklassifisere frå fylkesveg til kommunal veg.

Det er i hovudsak tre kriteria ved vurdering av funksjonsklassar for vegnettet:

- Vegnormalen si inndeling i vegkategoriar.
- Årsdøgntrafikk (ÅDT) – vegen si trafikkmengde for plassering i ÅDT-grupper.
- Vegen sin trafikale funksjon - tilknytning til riksvegnettet i regionale sentra, kommunesenter og andre trafikale knutepunkt, til dømes knutepunkt for kollektivtransport.

Det vil alltid vere grunnlag for å vurdere kva funksjonsklasse ein veg skal ha. Ikkje minst er dette aktuelt der ny veg erstattar gamal veg. I slike tilfelle må klassifiseringa avgjerast i planfasen på prosjekta. Kommunesamanslåing kan og gi grunnlag for ny vurdering av funksjonsklasse. Vurderinga av omklassifisering av fylkesvegar vil vere eit tiltak i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

5.2.5 Ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane

Samferdselsdepartementet har vedteke forskrift til veglova § 13 om anlegg av offentleg veg. Statens vegvesen, ved Vegdirektoratet, har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova § 13, og kan fastsetja utfyllande retningslinjer innanfor ramma av forskriftene. Det er Vegdirektoratet som har mynde til å fråvika normalane for riksveg, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunane for kommunale vegar.

Vegnormalane omtalar mellom anna standarden på vegen, jf. handbok N100 Veg- og gateutforming. Standardkrav er til dømes knytt til vegbreidde, tilrådd fart, krav til midtdelar eller rumlefelt, og standard på gang- og sykkeltilbodet. Det gjeld ulike standardkrav for nye vegar og for utbetring av eksisterande vegar. Fylkeskommunen ønskjer å vere tydeleg på standardval og fastsetjing av dimensjoneringsklasse i tidleg fase av nye vegprosjekt. I vegnormalane er det noko mindre krav til standard ved utbetring av eksisterande vegar i forhold til nybygging. Den såkalla utbetningsstandard i vegnormalane er utarbeidd med tanke på at eksisterande vegar skal kunne utbetrast til brukbar standard utan at full vegnormalstandard vert lagt til grunn. Omsynet til tryggleik er likevel ivareteke. Utbetningsstandard gjer at det er moeleg å nyttiggjera seg av deler av den vegkapitalen som er lagt ned tidlegare. Hordaland fylkeskommune ser på dette som ei god løysing dersom dette er med å gje tilfredsstillande standard, til ein redusert kostnad, i forhold til å byggja nytt.

Det er viktig å presisere at punktutbetring kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande. Dette inneber at det er stor fleksibilitet i utforminga, og fylkeskommunen ønskjer i større grad enn i dag å utnytte denne fleksibiliteten. Dette gjeld spesielt mindre tiltak utanfor byar og tettstader for gåande og syklande, samt utbetring av haldeplassar for buss.

5.2.6 Prioritere drift og vedlikehald framfor nybygg

For å sikre mest mogleg effektiv ressursbruk i utviklinga av fylkesvegnettet slo Regional transportplan Hordaland (RTP) 2013-2024 fast at vedlikehald skal prioriterast høgare enn nyinvesteringar. Det betyr at vedlikehald og utbetring skal prioriterast framfor nybygging. I Strategi for drift og vedlikehald for fylkesvegnettet fram mot 2029 vert dette prinsippet også lagt til grunn. RTP 2018-2029 vidarefører og forsterkar denne prioriteringa.

Mange av dei større infrastrukturtiltaka på fylkesvegnettet i Hordaland er rundt 20 år gamle. Dette gjeld mellom anna fleire store bruer og tunellar¹⁶. I dei kommande åra er det viktig å sikre nok vedlikehaldsmidlar til å ivareta desse investeringane. Fylkeskommunen må og sikre at ein tek vare på den eksisterande vegkapitalen. Eit anna moment er at nybygg, slik som tunnelar, krev vesentleg meir midlar til drift og vedlikehald, enn eksisterande veg.

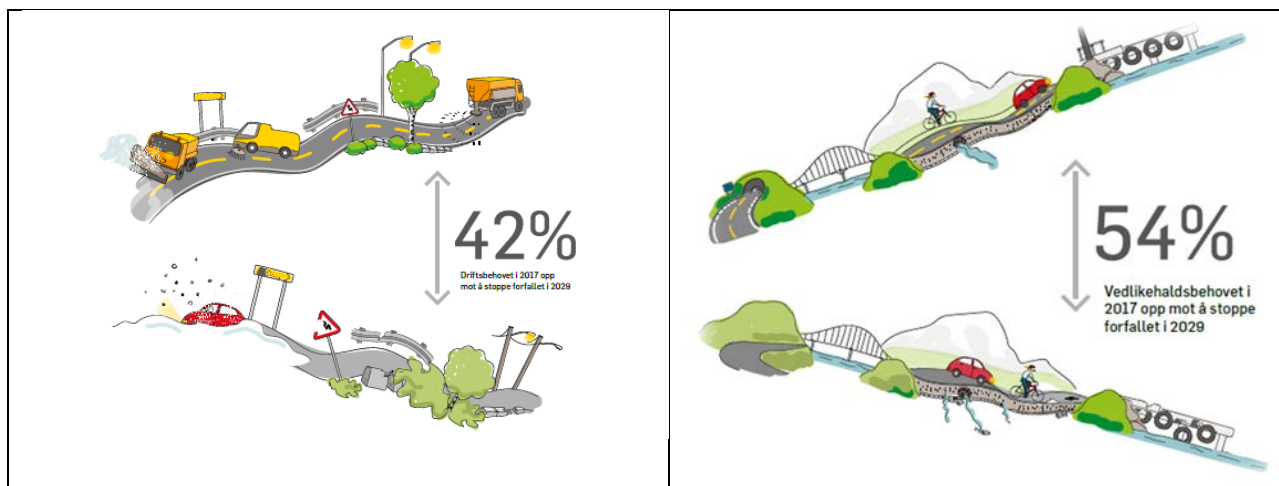
Kartlegginga som er gjort av fylkesvegnettet i 2016 viser eit samla vedlikehaldsetterslep på 7,3 mrd. kr. Etterslepet fordeler seg på sju ulike kategoriar. Generelt er forfallet rekna som kostnaden ved å bringe objektet frå sin noverande tilstand, som ikkje tilfredsstillar krava i Statens vegvesen sin Handbok R610 «Standard for drift og vedlikehald av riksveger», til ein tilstand der objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over ei normal levetid.

| Vegobjekt | Forfall |
|--|----------------------|
| Lange fylkesvegtunnelar med høg ÅDT | 1 446 000 000 |
| Andre fylkesvegtunnelar | 1 413 000 000 |
| Fylkesvegbruer | 1 700 000 000 |
| Fylkevegkaiar | 137 000 000 |
| Vegkropp fylkesveg | 852 000 000 |
| Dekke | 800 000 000 |
| Vegutstyr | 663 000 000 |
| Avvatning, drenering og vassgjennomløp | 340 000 000 |
| Sum | 7 351 000 000 |

Tabell frå Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet, 2016

For å stoppe forfallet på drift og vedlikehald innan 2029 må ein auka ramma som ligg i 2017-budsjettet med 42 % på drift og 54 % på vedlikehald (inkludert standardheving), for å bringe vegobjekta frå sin noverande tilstand, til dei oppfyller sine tiltenkte funksjoner over ei normal levetid.

¹⁶ Askøybrua, Osterøybrua, Trekantsambandet og Folgefonntunnelen.



Hovudmålet i Strategi for drift og vedlikehald er å stoppe veksten i forfallet, og å prioritere vedlikehald framfor nybygg.

Faktaboks: Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegane i Hordaland fram mot 2029

Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegane i Hordaland fram mot 2029, vedtatt desember 2016, peikar ut retninga for korleis fylkeskommunen skal prioritere og satse på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet med bakgrunn i dei store utfordringane som er på fylkesvegane i dag. Dei viktigaste føringane er å klare å stoppe veksten i forfallet, og å prioritere vedlikehald og utbetring framfor nybygg. Det er valt tre overordna mål med tilhøyrande strategipunkt:

Overordna mål 1

- Ein skal styrke vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett gjennom å sikre nok midlar til forsvarleg drift og vedlikehald av vegnettet.
 - o Prioritere vedlikehald og utbetring framfor nybygging for å stoppe veksten i forfallet.
 - o Auke rammene til vedlikehald.
 - o På det overordna fylkesvegnettet skal det utførast gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, kombinert med nye investeringsprosjekt.
 - o På det øvrige fylkesvegnettet skal det utførast punktutbetring og mindre strekningsutbetring.
 - o Standardhevingsmidlane skal i all hovudsak skal midlane nyttast til tunnel, bruer og vegkropp; drenering, reinsk og grøfter.
 - o Sikre at vedlikehaldstiltaka vert sett inn i rett tid for å redusere forfallet.
 - o Følgje Statens vegvesen sine handbøker med utgangspunkt i krava HB R610.

Overordna mål 2

- Ein skal sikre at nivået på drift- og vedlikehaldsarbeidet er tilpassa endringar i klima.
 - o Eiga løyving som går til oppryddingsarbeid etter ekstrem ver og andre uføresette hendingar.
 - o For å møte noverande og kommande klima- og miljøutfordringar må det løyvast midlar til å utbetre og sikre vegkroppen. Dette inneber ei prioritering av tiltak på drenering, reinsk og grøfter.
 - o Prioritere mjuke trafikantar i Bergensområdet gjennom høg kvalitet på vintervedlikehald av gang- og sykkelveggar.
 - o Det skal vere tydeleg, offentleg informasjon om kvaliteten på vintervedlikehaldet på sykkelstrekningane i Bergen.
 - o Sikre at kollektivknutepunkt og –haldeplassar i Bergensområdet heldt ein høg standard gjennom tett oppfølging av drift og vedlikehald.
 - o Prioritere vintervedlikehald på viktige kollektivtrasear.

Overordna mål 3

- Ein skal sikre god kontrakt- og økonomistyring, og god kvalitet i leveransane.
 - o Rapporteringsrutinane på økonomi, kvalitet og avvik må vidareutviklast.
 - o Tydeleg vegeigar som sikrar god kontrakt- og økonomistyring, og eit oversiktleg kontraktsregime.

- God kvalitet på leveransane.
- Høg grad av kostnadseffektivitet i kontraktane.
- Sikre nok ressursar for å utføre oppgåvene.

5.2.6.1 Drift og vedlikehald av fylkesvegnettet

Det er i dag åtte driftskontraktar og fem fagkontraktar på fylkesvegnettet i Hordaland. Kontraktane er organisert slik at både riks- og fylkesvegane inngår i same kontrakt. Driftskontraktane er komplekse og omfattande, og det set store krav til bransjen både i tilbudsprosessen og undervegs i driftsfasen. Kvaliteten og nivået på drifta skal følgje krava i Handbok R610.

Innsatsen på vedlikehaldsarbeidet følgjer todelinga av fylkesvegnettet. På det overordna fylkesvegnettet skal det utførast gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskaraktar, kombinert med nye investeringsprosjekt. På det øvrige fylkesvegnettet skal det utførast punktutbetring og mindre strekningsutbetring. Dei omfattande krava i Tunnelsikkerhetsforskriften må følgjast opp innan 2025, og bind med det opp store delar av midlane til vedlikehald og standardheving.

5.2.6.1.1 Tunnelar, bruer og vegkropp

Hordaland har 125 fylkesvegtunnelar, og mange av desse har behov for utbetringar. Tunnelsikkerhetsforskriften pålegg fylkeskommunen omfattande utbetringar av fylkesvegtunnelane fram til 2025. I tillegg kjem drift og vedlikehald av alle dei tunnelane som ikkje fell innunder Tunnelsikkerhetsforskriften.

Faktaboks: Tunnelsikkerhetsforskriften

Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (FOR-2014-12-10-1566), kalla Tunnelsikkerhetsforskriften, omhandlar krav om oppgradering av tunnelar på over 500 meter og med ein gjennomsnittleg årstdøgntrafikk (ÅDT) på 300 køyretøy eller meir. Føresegna har som mål å sikre lågaste tillate tryggleiksnivå for trafikantar ved krav til førebygging av kritiske hendingar som kan setje menneskeliv, miljø og tunnelanlegg i fare, og syte for vern ved ulukker. Etter søknad har Hordaland fylkeskommune fått utsett iverksetting til innan 2025.

Det er 1134 fylkesvegbruer i Hordaland, inkludert vegbru, gang- og sykkelvegbru og bru i vegfylling. Det er eit stort forfall på fylkesvegbruene, og totalt vil det koste 1,7 mrd. kroner (2016) å utbetre alle bruobjekta med registrert skade.

Vegkroppen, det vil seie vegfundament, omfattar køyrebane inkludert fundament, skulder, rekkverk, kantstein, veglysanlegg samt underbygging og vegskråningar. I gjennomgangen er forfallet kategorisert i vegkroppen med sideanlegg og vegutstyr, med kvar sine kostnadstal. Samla forfall på vegkropp med sideanlegg og vegutstyr for alle dei åtte kontraktane er på 1,5 mrd kr.

Ettersom det er tunnel, bruer og vegkropp som samla sett har dei største utfordringane og det er knytt svært store kostnader til, så skal det utarbeidast gjennomføringsprogram for desse tre elementa. For fylkesvegtunnelane må ein fyrst og fremst følgje opp krava som ligg i Tunnelsikkerhetsforskriften, medan ein på brusida må kome attende til ein konkret tiltaksplan for kva som skal gjennomførast. I det allereie etablerte dekkeleggingsprogrammet (asfaltprogrammet) bør ein sjå korvidt ein kan utvide dette til også å omfatte vegkroppen. Dette inneber at ein får eit samla dekke- og forsterkningsprogram.

5.2.7 Rassikring

Hordaland er eit skredutsett fylke, og det er mange rasutsette punkt og strekningar på fylkesvegnettet. Ras har fleire dimensjonar, i fyrste omgang risikoen for tap eller skade av trafikantar og materielle verdiar, men også risikoen for brot på viktige vegsamband, redusert framkomst og isolering av samfunn. Med bakgrunn i klimaendringane er det ein aukande risiko for ras.

Faktaboks: Ras på vegnettet i Hordaland

Kvart år vert det registrert gjennomsnittleg om lag 150 ras på riks- og fylkesvegane i Hordaland. Statens vegvesen reknar med at om lag 2/3 av skreda som treff vegane ikkje vert registrert. Rv 13 er i særstilling den vegen med flest registrerte ras i Hordaland. Fylkesvegar med flest registrerte ras i perioden 1974-2014 er Fv 7, så følgjer Fv 550, Fv 48, Fv 572 og Fv 49. Om lag 1/3 av dei registrerte skreda fører til heilt eller delvis stengt veg.

Behovslistar for rassikring blir utarbeidd etter ein felles nasjonal metodikk for riks- og fylkesvegar¹⁷. Det er ut frå ulike kriterium rekna ut ein skredfaktor for kvart rasutsett punkt/strekning. Skredfaktor høgare enn 3,5 vert vurdert som høg, mellom 2,5 og 3,5 som middels, og under 2,5 som låg. Hordaland har 44 punkt/strekningar med høg prioriteringsfaktor.

Dei ulike faktorane er:

- Årsdøgntrafikk.
- Skredfarefaktor (basert på skredfrekvens * skredbreidde, der skredbreidde er lengde berørt veg).
- Omkøyringsfaktor (basert på omkøyringsvegens lengde i timar).
- Stengingsfaktor (basert på tal gonger vegen er stengt på grunn av skred).
- Skredfarestengingsfaktor (basert på tal døgn vegen er stengt på grunn av skredfare).
- Naboskredfaktor (basert på fare for nye skred i område kor trafikken vert påverka (ventar/oppheld seg) etter at eitt skred har gått).

Basert på nivået på mottatte statlege skredsikringsmidlar for periodane 2010-13 og 2014-17, er det mange år fram i tid før tiltaka på sjølv dei høgast prioriterte punkta i Hordaland er finansiert. I 2017 vil fylkestinget handsame sak om prioritering av planleggingsprosjekt innan rassikring, og mindre rassikringstiltak som kan gjennomførast utan reguleringsplan.

Faktaboks: Fv. 7 Tokagjelet, Kvam
Strekninga frå Kvamskogen til Steinsdalen gjennom Tokagjelet er rasutsett på fleire punkt. I tillegg er veg- og tunellstandarden dårleg og langt under dagens standard. Statens vegvesen har i juli 2016 levert eit forprosjekt med utgreiing av ulike alternativ for å rassikra og utbetra denne strekninga. I 2017 vert det lagt opp til å starta opp arbeidet med kommunedelplan.

5.2.8 Trafikksikring

Fylkeskommunen har etter Vegtrafikklova § 40a eit ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremje trafikksikkerleiken i fylket. Eit ledd i det arbeidet er Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland (FTU), som er eit politisk utval, som skal fremje trafikksikkerleiken, og følgje opp regionale og nasjonale planar.

Folkehelselova legg til grunn at alle kommunar skal utarbeide ei kunnskapsoversikt som skildrar lokal folkehelsestatus, inkludert oversikt over skader og ulykker. Kommunane har ansvar for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar. Planane skal vere heilskaplege og gje innspel om tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Fylkeskommunen legg vekt på at planane omfattar gode tiltak på det haldningsskapande og organisatoriske feltet, som mellom anna kan forankrast gjennom arbeidet med Trafikksikker kommune.

Faktaboks: Trafikksikker kommune
Trafikksikker kommune byggjer på Trygg Trafikk si godkjenningsordning som kvalitetssikrar kommunen sitt trafikksikringsarbeid. Arbeidet skal vere systematisk og tverrsektorelt, og ha forankring i den administrative og politiske leiinga i kommunen. At ein blir godkjend som ein Trafikksikker kommune er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikksikkerleik.

I tillegg til tiltak retta inn mot møte- og utforkøyringsulukker, så er det stort behov for å auke satsinga på trafikksikringstiltak for mjuke trafikantar. Trygge skulevegar er eit viktig område innanfor trafikksikringsarbeidet. Dette må sjåast i samheng med ei styrking av gang- og sykkeltiltak i regionsentra. I investeringsprogram for Fylkesvegnettet vil omhandle ulike tiltak for å betre trafikksikkerleiken.

Faktaboks: «Hjertesone»
«Hjertesone» er ein felles dognad, som mellom anna er lansert av Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Føremålet er å skape sikrere skulevegar, betre helse og styrke miljøet i by og bygd. Gjennom «Hjertesone» vert elevane oppmoda om å sykle eller gå, medan skulane vert oppmoda om å sikre bilfrie sonar rundt skulen. Det bilfrie området kan anten vere fysisk stengt for trafikk eller at det gjennom foreldresamarbeid vert avtalt sikre stoppestader utanfor sona. I oktober 2016 gjorde bystyret i Bergen kommune vedtak om at alle skular i Bergen i løpet av valperioden skal ha ein såkalla «Hjertesone» rundt sin skule.

¹⁷ Behovslistene vert utarbeida av regionvegkontora. Det er utarbeida lister i 2011, 2014 og 2015.

Hordaland fylkeskommune er positiv til Bergen kommune sitt vedtak om innføring av «Hjertesone», og vurderer det som eit aktuelt tiltak og i andre kommunar.

5.2.9 Auka satsing på gange og sykkel

For å fremme meir sykkel og gange, ønskjer fylkeskommunen å ta eit sterkare grep om utbygging av gang- og sykkeltilbodet i fylket. I Bergen er det eit sterkt fokus på gang- og sykkeltiltak, og arbeidet vert gjennomført i samsvar med «Sykkelstrategi for Bergen» og «Gåbyen Bergen». I resten av fylket er det nye vegprosjekt som står for størstedelen av bygginga av gang- og sykkelveggar. I prosjekt som i utgangspunktet er kollektiv- og trafikksikringstiltak vert det òg lagt betre til rette for gåande og syklande.

Statens vegvesen er ansvarleg for å utarbeide ei liste over behov for utbygging av gang- og sykkelvegnettet, som er innspel til Investeringsprogram for Fylkesvegnettet. Lista har fokus på:

- Samanhengande sykkelvegnett i tettstader.
- Tiltak som skal inngå i overordna sykkelruter.
- Behovsvurdering i kommunale trafikksikringsplanar.

For å sikre tryggleiken for både gåande og syklande vil det i nokre tilfelle vere grunnlag for å vurdere å skilje gåande og syklande. Dette gjeld særleg i byområda og i store regionsenter, der gang- og sykkeltraseane vert mykje brukt. Utanfor byar og tettstader kan det vere aktuelt med brei vegskulder i staden for adskilt gang/sykkelveg.

5.2.10 Drift av ferjesamband

Fylkeskommunen har ansvar for drift av 17 ferjesamband i fylket som vist i kart over transportsystemet, figur 1. Dagens ferjekontraktar i Hordaland går ut i perioden 2018-2020. Det er difor gjennomført ein omfattande prosess med å førebu og få på plass nye anbod for fylkesvegferjene. Dei nye kontraktane vil gjelde fram til 2028 og 2029. Strategiar og mål for ferjedrifta i Regional transportplan er basert på vegvala som vart teke i politisk handsaming i framkant av anbodsprosessen ¹⁸.

Faktaboks; Krav og føringar for anbod om drift av ferjesamband i Hordaland

- Strengt miljøkrav; reduksjon i samsvar med 2-gradersmålet
- Inga alderskrav er stilt; då ein vurderer at krava til reduksjon i utslepp vil gje tilfredsstillande fornying av ferjene
- Universell utforming; ferjene skal bli utforma etter same krav og tilråding som gjeld for andre ledd i transportsystemet (til dømes kollektivsystemet), og i tråd med Statens vegvesen sine handbøker og rettleiarar. For nye fartøy er krav til universell utforming like for alle samband. For ferjer som ikkje er nybygg er krava noko ulike for samband med kryssingstid over og under 20 minutt.
- Driftssikkerheit; Ved avvikssituasjonar skal konsekvensane for kundane bli så små som mogleg. I kontraktane er det lagt inn ulike mekanismar for å auke driftsstabiliteten på sambanda – moglegheit for bonus og til dels kraftige trekk i økonomisk vederlag. I samband som er spesielt utsett for uvér er det stilt særskilde krav for å betre driftssikkerheita.

Rutetilbodet for fylkesvegferjene har utgangspunkt i delmål om ferjedrifta frå RTP 2013-2024; «*Frekvens og opningstid skal tilpassast trafikkgrunnlaget*». I vurdering av behovet for samla kapasitet i kvart samband (rutetilbod og kapasitet på ferja) legg ein i hovudsak til grunn dimensjonering etter «normalbehovet». Dette er ei avveging mellom å dimensjonere for å ta unna toppane av trafikken, utan attståande bilar, eller å køyre eit fleirtal av avgangane med overkapasitet. Det er vurdert slik at dei økonomiske rammene tilseier at ein bør tåle attståande bilar på enkelte avgangar, til dømes i dei største utfartshelgene. Dersom det skjer større endringar i infrastruktur og reisemønster som gjer at enkeltsamband viser seg å ikkje ha rett kapasitet, vil ein måtte vurdere det enkelte tilfelle.

Grunnprinsipp i utvikling av kollektivnettet frå Kollektivstrategi for Hordaland slår fast at ein skal arbeide for gode bytemoglegheiter mellom til dømes ferje og buss. Tilpassing av avgangstider for å sikre

¹⁸ Nye ferje anbod i Hordaland – strategiske vegval, edtak i fylkesutvalet 29.01.2016.

byttemoglegheit til buss og avgangstider på andre samband, vil bli planlagt, så langt som råd er, innanfor praktiske og økonomiske rammer.

Det er vurdert at fylkeskommunen si rolle i ferjedrifta inneber ansvar for transportfunksjonen. Ein legg opp til at eventuelle servicefunksjonar på ferjene vil kome der det er marknadsgrunnlag for slike tilbod utan offentlege tilskot. Høgare fart for å korte ned overfartstid medfører betydeleg større utslepp, i tillegg til auka kostnader. Med tydelege politiske føringar om reduksjon i utsleppa frå ferjene er ikkje høgare fart prioritert for ferjesambanda.

5.2.10.1 Infrastruktur for ferjene

I ferjeamboda er det lagt til grunn eit prinsipp for infrastruktur der operatør har ansvar for kjøp, installasjon, drift og vedlikehald av landbasert utstyr og installasjonar relevant for den aktuelle framdriftsteknologien. Kostnadene for kjøp og installasjon av infrastrukturen skal dekkast av oppdragsgjevar, det same gjeld for kostnadene for naudsynt nettoppgradering på kaiane. Det er eit vilkår for støtte frå Enova at Skyss har det formelle eigedomsansvaret for den aktuelle infrastrukturen, og at fylkeskommunen er formell søker om utvida nettkapasitet.

Operatørane sine eventuelle kostnader knytt til infrastruktur for brikkelesingsutstyr for autopass på kai, samt eventuelle ombyggingskostnader for kaiane skal dekkast av Hordaland fylkeskommune ved ein eingongsutbetaling ved driftsoppstart. Dette vil bli nærare omtalt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

5.2.10.2 Universell utforming av fylkeskommunale ferjekaiar

Det vart i 2016 gjort eit kartleggingsarbeid av universell utforming av fylkeskommunale ferjekaiar. Målet med kartlegginga var å få oversikt over standard, og korleis det er tilrettelagt for brukarar med nedsett funksjonsevne på fylkeskommunale ferjekaiar. Oppsummert kan ein seie at kaiane er tilrettelagt for bilistar, ikkje gåande og syklende, og det er store variasjonar i standard. Dette verte følgt opp i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

5.2.11 Transportberedskap og omkøyringsveggar

5.2.11.1 Transportberedskap

Fylkeskommunen har ansvar for den sivile transportberedskapen i fylket etter forskrifta om sivil transportberedskap, som er heimla i yrkestransportlova (§ 37). Fylkeskommunen har som eigar av fylkesvegane og som kollektivtrafikkansvarleg beredskapsansvar òg for desse. Ut frå forskrifta om sivil transportberedskap har fylkeskommunen ansvar for å leggja til rette for ein nødvendig og regionalt tilpassa transportberedskap i fylket ved ekstraordinære hendingar, og ha kontakt med transportnæringa og andre beredskapsaktørar som Fylkesmannen, Politiet og Forsvaret.

Fylkeskommunen er ingen operativ fyrstelinjeinstans, men utøvinga av ansvaret skjer gjennom kartlegging av risiko og sårbarheit og nettverksarbeid jf. "Transportberedskap Hordaland 2010. Transport ROS". Det er den einskilde verksemda, som kan få eit transportbehov i ein krisesituasjon, som må syte for eigen transportberedskap.

Beredskapsarbeidet på fylkesvegane handterer Statens vegvesen på vegne av fylkeskommunen gjennom sams vegadministrasjon. Statens vegvesen gjennomfører risikoanalyser og utarbeider beredskapsplanar, mellom anna planar for omkøyring. Det konkrete arbeidet vert gjort gjennom veg- og trafikkmeldingstenesta og i driftskontraktar med entreprenørar. Som ei oppfølging av dette beredskapsansvaret har fylkeskommunen og Statens vegvesen, i samarbeid med dei aktuelle kommunane, utarbeidd ein strategisk beredskapsanalyse for bruene kring Bergen, i tilfelle varige stengingar. Denne vert no følgt opp av konkrete beredskapsplanar for Sotra- og Askøybrua.

Kommunane har eit vesentleg beredskapsansvar for verksemder og personar innafor sitt geografiske område, i tillegg til kommunale tenester jf. Sivilbeskyttelseslova av 2010 og forskrift om kommunal beredskapsplikt frå 2011. Dette gjer kommunane til viktige samarbeidspartnarar for fylkeskommunen i utøvinga av ansvaret innafor transportsektoren.

5.2.11.2 Omkøyringsveggar

Fleire fylkesvegstrekingar vert nytta som omkøyringsveggar ved stengingar av riksvegnettet. Stengingar kan vere planlagde som følgje av vegarbeid, eller dei kan vere uføresette som følgje av ulukker, ras, flaum etc. Følgande strekingar vert nytta som omkøyringsveggar, og av desse er det fylkesveg 7 som er mest nytta:

| | |
|------|---|
| E16 | Fv. 7/49 gjennom Hardanger |
| | Fv. 314 over Hamlagrø |
| | Fv. 569 via Modalen |
| | Fv. 7/137 gjennom Hardanger via Osøyro |
| E13 | Fv. 572 via Ulvik |
| | Fv. 7. Kinsarvik - Kvandal - Granvin |
| | Fv. 550 via Utne-fv. 7 Kvandal/Kinsarvik |
| | Fv. 551/48 odda - Husnes |
| E39 | Fv. 57 via Sløvåg-Leirvåg |
| | Fv. 379/570 via Masfjordnes-Duesund |
| | Fv 546 Fanahammeren - Ulven |
| | Fv. 552 via Osøyro |
| | Fv. 545 gjennom Fitjar/Stord |
| | Fv. 542/5417/6/47 Lonkjøsvikjo - Langevåg - Sveio |
| E134 | Fv. 551/48/44 Odda-Stord |

Trafikktryggleiken går ned på fylkesvegane som ikkje er dimensjonert for den auka trafikken. Tilbod til gåande og syklande er mangelfulle i mange tettstader langs strekningane. Veggeometrien fører mellom anna med seg at det over lange strekningar manglar høve til forbikøyring. Dette påverkar både framkomsten og trafikktryggleiken. Det gjer og gamle bruer og tunnelar. Mange tunnelar har fri høgde på maks 4 m og fleire har knapp kurvatur. Mange bruer er smalare enn 6 meter. Det er ingen spesielle vektbegrensingar på strekningane, men mange stadar er vegdekket og vegfundamentet svakt og får fort skader ved tung trafikkbelastning

5.2.11.3 Beredskapssamband

Primær- og spesialisthelsetenesta kan ved akutt behov kjøpe ekstra avgangar når som helst i døgnet på sambanda Fedje – Sævrøy, Hatvik – Venjanaset, Hodnanes – Jektevik – Nordhuglo, Gjermundshamn – Årsnes – Varaldsøy og Masfjordnes – Duesund.

5.2.12 Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald

Bygging, drift og vedlikehald av vegnettet fører til klimagassutslepp; frå anleggsmaskiner, transport og materialproduksjonen. Det er vedteke å ta i bruk klimabudsjet i samband med utbyggingsprosjekt i vegsektoren. I grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029 er dette eit av satsingsområda for Klimastrategien. Døme er fossilfritt drivstoff og elektrifisering, men og lokal massebalanse og miljøkrav til karbonintensive materialar for å redusere klimafotavtrykket over heile livssyklusen.

5.3 TILTAK

- Tiltak 5.1: Gjennomgang av behovlister på rassikring.
- Tiltak 5.2: Etablere eit program for trygg skuleveg.
- Tiltak 5.3: Klima- og miljøbudsjet for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren
- Tiltak 5.4: Gjennomgang av standard i forkant av nye driftskontraktar.
- Tiltak 5.6: Reiseliv og tiltak på fylkesvegnettet.

6 Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport

Dette kapittelet omhandlar kollektivtransport utanom Bergensområdet med vekt på rutetilbod, hovudstruktur for linjenettet og infrastruktur. Kollektivtransport er i tillegg tema i kapittel 7, Transport i Bergensområdet og kapittel 8, Regionsenter. Følgjande tema, som gjeld for heile Hordaland, er og omtalt; skuleskys og alternativ ruteproduksjon, drosje og transportordninga for funksjonshemma (TT-ordninga).

6.1 MÅL

Hovudmål

Kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunntilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.

Delmål

Det samla kollektivtilbodet i Hordaland skal sikre eit rimelig nivå av mobilitet gjennom gode korrespondansar og omstigningsmoglegheiter i utvalde knutepunkt.

Viktige knutepunkt og terminalar skal vera universelt utforma og framstå som effektive og attraktive for dei reisande.

Innfasing av fornybar energi i kollektivtransporten.

6.2 KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

Regional transportplan 2013-2024 peikte på behovet for utforming av ein Kollektivstrategi for Hordaland. Fylkestinget slutta seg til strategien i juni 2014 (sak 30/2014) og omtalen av kollektivtransport i denne planen bygger på Kollektivstrategi for Hordaland.

| | |
|---|--|
| <p>Faktaboks: Kollektivstrategi for Hordaland – Utvikling fram mot 2030</p> <p>Kollektivstrategi for Hordaland, vedtatt juni 2014, peikar ut retning for korleis ein kan nå felles nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken. Det er valt fire strategiske grep som gir tydelege føringar for kva som skal til for å nå overordna mål om å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Utvikle det beste tilbodet der flest reiser – som handlar om å <ul style="list-style-type: none"> - styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane - vidareutvikle stamlinjene i Bergen og utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet - knyte regionane i fylket saman i eit hovudlinjenett og tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket - samordne offentleg transport i tynt befolka område - utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett 2. Tilby enklare reiser – som handlar om å <ul style="list-style-type: none"> - gjere det enkelt å finne relevant informasjon om reisa - gjere det enkelt å velje rett billett og å betale for denne - auke kunnskapen om kollektivreiser - gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom - gjere kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar betre | <ol style="list-style-type: none"> 3. Tilby effektive reiser – som handlar om å <ul style="list-style-type: none"> - minimere stoppetid på haldeplass - infrastrukturiltak som får bussen fram - restriktive tiltak for biltrafikken - kollektivorientert byutvikling 4. Sørge for miljøvenleg drift – som handlar om å <ul style="list-style-type: none"> - sikre låge utslepp frå busstrafikken - redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken - vere pådrivar for forskning og fagleg utvikling |
|---|--|

6.3 STRATEGIAR

Kollektivtransporten spelar ulike roller i ulike delar av fylket. I område med eit stort trafikkgrunnlag er det viktig å legge til rett for eit kollektivtilbod som er attraktivt, oversiktleg og heilskapleg, med enkle byter, god korrespondanse og god informasjon til dei reisande (sjå omtale i kap. 7). Utanfor Bergensområdet skal kollektivtrafikken oppretthalde eit rimeleg nivå av mobilitet og reisealternativ for den delen av befolkninga som ikkje kan eller ønskjer å bruke bil, og gje desse moglegheit til å nå til dømes skule og regionsenter. Tilbodet utanom Bergensområdet skal stø opp under senterstrukturen og regionsentra si rolle, med ein føreseieleg hovudstruktur for kollektivnettet. Omtalen av kollektivtransport gjeld primært for den delen av kollektivtransporten som Hordaland fylkeskommune har ansvaret for.

Strategiar for kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport

- Utvikling av tilbodet og kollektivnettet skal byggje på prinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland.
- Ved planlegging og nybygging av ny veginfrastruktur, skal det takast omsyn til kollektivtransporten.
- Terminalar, knutepunkt og byttepunkt skal oppgraderast i samsvar med behov og standardkrav.
- Haldeplassar med stort trafikkgrunnlag, og som er ein del av hovudstrukturen for kollektivnettet i Hordaland, skal prioriterast for oppgradering.
- Einskilde haldeplassar med mindre trafikk, men med utfordringar i høve til trafikktryggleik, særleg i samband med skuletransport, kan oppgraderast til ein enklare standard.
- Fylkeskommunen skal ha ei leiande rolle i utviklinga av kollektivinfrastrukturen i fylket, og ha ei offensiv haldning for å få gjennomført og realisert naudsynt oppgradering av terminalar i heile fylket sjølv om dei ikkje ligg til fylkesveg.
- Framtidige bompengepakkar i fylket skal sette av eigne midlar til kollektivinfrastruktur, og kartlegging av behov skal gjennomførast i planfasen.
- Lågutsleppsteknologi - stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje).

6.3.1 Rutetilbod

Skuleskyss er lovpålagd i Opplæringslova¹⁹ § 7. I område der trafikkgrunnlaget er lågt, er skuleskyss i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet. For å sikre effektiv utnytting av tilgjengelege midlar og sikre flest mogleg eit grunntilbod, skal skuleskyssen så langt som mogleg, inngå i det ordinære kollektivtilbodet.

Trafikkgrunnlaget er førande for rutetilbodet i det enkelte område. I område med lågt folketal og spreidd busetnad vil grunntilbodet vere skuleruter. Område med noko større trafikkgrunnlag vil også ha eit tilbod retta mot arbeidsreisande, samt eit minimumstilbod på dagtid. Tilbodet som skal dekke strekningar mellom regionsenter vil også dekke lokale reiser langs strekninga, og såleis inngå som del av det lokale kollektivtilbodet.

I tillegg til kollektivtilbodet som fylkeskommunen har ansvar for, er det fleire tilbydarar av kollektivtransport i fylket – tog, kommersielle bussar, enkelte ferjesamband og drosjer. Ambisjonen er at kollektivtransporten vert opplevd som eitt samla tilbod, uavhengig av transportmiddel og tilbydar. Så langt som råd skal tilbodet leggje opp til korrespondansar og godt tilrettelagde omstigningsmoglegheiter, som gir flest mogleg reisemoglegheiter med kollektivtransport.

Faktaboks; Kvifor er korrespondanse så krevjande å få til?

Prinsippet om at rutetilbodet med buss, tog, bane, båt og ferje skal korrespondere best mogleg er ikkje alltid mogleg å oppnå. Tilbodet vil ofte måtte tilpassast forhold som ein ikkje styrer direkte gjennom ruteplanlegging. Det er som regel eit spørsmål om effektiv utnytting av kollektivressursane, der ein må velje nokre korrespondansepunkt, tider og retningar, ut frå etterspurnad og reisebehov. Ulike tilbydarar av kollektivtransport gir og utfordringar, der eigne omsyn for rutetilbodet ikkje nødvendigvis gir godt grunnlag for korrespondansar i det samla kollektivnettet. I nokre tilfelle vil det og vere utfordringar med dårleg framkomst og forseinkingar.

All kollektivtrafikk i regi av fylkeskommunen er anbudsutsett. Dei komande åra vil det bli gjennomført ei rekkje store anbodskonkurransar. Større endringar i rutetilbodet eller materiell vil i hovudsak vere knytt til nye anbod. Som grunnlag for detaljering av rutetilbodet og identifisering av behov for infrastrukturtiltak,

¹⁹ Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa

utarbeidar Skyss trafikkplanar som ligg til grunn for utlysing av anbod. Døme på vedtekne trafikkplanar er Trafikkplan Sunnhordland (2015) og Trafikkplan Nordhordland (2016).

Faktaboks; Takst- og sonestruktur

Sonestrukturen i Hordaland, utanom sone Bergen, er i dag basert på avstandstakst, der ein betaler meir jo lengre ein reiser. Dette er ein rettferdig og velprøvd modell som sikrar inntekter. Samstundes er det i dagens modell store forskjellar mellom reisande i sone Bergen, og reisande i resten av fylket.

Ei politisk styringsgruppe la våren 2016 fram eit notat med ei tilråding om sju takstsoner i Hordaland. Fylkestinget vedtok i desember 2016 å redusere talet på takstsoner for kollektivtrafikken i fylket frå 470 til 7. Reduksjonen skal gi dei reisande i heile fylket billigare reiser og eit enklare billettsystem. Fylkestinget skal i mars 2017 handsame sak om implementering av ny sonestruktur. Nytt takstsonesystem skal tre i kraft i 2018.

6.3.1.1 Skuleskyss og alternativ ruteproduksjon

Fylkeskommunen organiserer skuleskyss for elevar i grunnskulen og vidaregåande skule. Utanfor Bergensområdet er skuleskyss ein vesentleg del av kollektivtilbodet. Der det ikkje er grunnlag for ordinær rutegåande transport vil ein vurdere fleksible løysingar som til dømes bestillingstransport. Erfaringar frå eige fylke, og andre delar av landet, viser at det er knytt fagleg usikkerheit om kva som er gode løysingar for bestillingstransport. Dette gir grunn for nærare utgreiingar for å sjå på potensiale som ligg i betre samordning mellom ulike offentlege transporttilbod, som skuleskyss, pasientreiser og TT-ordninga. Vidare arbeid med aktuelle utgreiingar blir følgt opp gjennom Handlingsprogram for Kollektivstrategien.

Faktaboks: Skuleskyss

Om lag 20 000 elevar i Hordaland har i dag rett på skuleskyss – om lag 17 000 grunnskulelevar og over 3000 elevar på vidaregåande skule. Ein elev har rett på fri skuleskyss basert på avstand frå heim til skulen, nedsett funksjonsevne eller medisinske behov for skuleskyss, samt særleg farleg eller vanskeleg skuleveg. Utviklinga dei seinare åra er at talet på elevar med rett på skuleskyss aukar. Delen av elevar med individuelt tilrettelagt skuleskyss som følgje av medisinske årsaker eller farleg skuleveg aukar. Nedlegging og samanslåing av skular gir og fleire elevar med rett på skuleskyss. To heimeadresser, grunna delt forsørgjaransvar, er også ein faktor som påverkar behovet for skuleskyss.

6.3.2 Hovudstruktur for kollektivnettet i Hordaland

Kollektivtrafikken skal bidra til å binde fylket saman, med eit rutetilbod som gir innbyggjarane moglegheit til å nå viktige funksjonar og tenestetilbod. Hovudstrukturen definerer kva område, strekningar og reiserelasjonar som kollektivtrafikken skal dekke med ulike linjer og transportmiddel. Det gir og grunnlag for prioriteringar av infrastrukturtiltak knytt til kollektivtransport og behov for oppgradering, eller tilrettelegging av knutepunkt og haldeplassar.

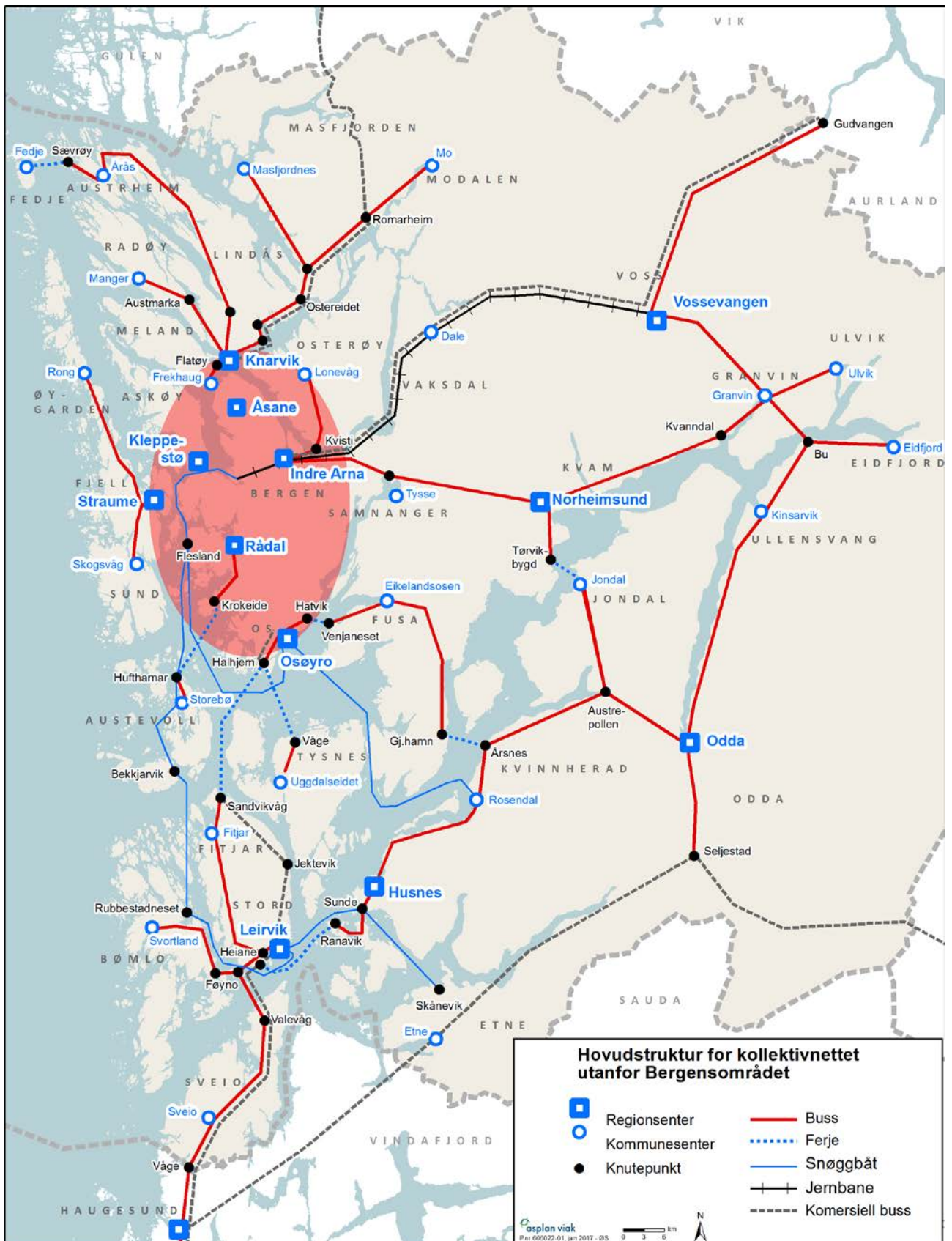
Hovudlinjene skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstader i fylket, samt gi reisemoglegheit til og frå Bergen. Eit viktig prinsipp er å få til samanhengande reiser, det vil seie at ein vektlegg minst mogleg ventetid ved byter av transportmiddel. Det samla kollektivnettet utgjer ulike linjer som vert kopla saman i bytte- og knutepunkt, for korrespondansar og effektiv omstiging.

I tillegg til tilbodet fylkeskommunen har ansvar for, er det tog Bergen-Arna-Voss og kommersielle ruter med konsesjon for kollektivtrafikk. Kommersielle ruter gjeld i hovudsak bussruter mellom Bergen og andre fylker. Kommersielle ruter vil på enkelte strekningar vere av stor verdi også for lokale reiser.

Hovudstrukturen for linjenettet i Hordaland²⁰ er vist i kart, figur 18. Kartet viser hovudstrukturen for linjenettet utanfor Bergensområdet, og korleis desse vert kopla til kollektivnettet i og kring Bergen, til regionstamlinjer, bystamlinjer og tog til Bergen sentrum. Til grunn for hovudlinjenettet ligg senterstrukturen for Hordaland, med føremål om å stø opp om regionsentra og legge til rette for arbeids- og skulereiser innan og mellom kommunane i fylket. Lokale linjer som dekker dei meir tynt befolka områda må leggje til rette for omstiging til hovudlinjene.

Ved etablering av nye vegtrasear må det leggjast til rette for at kollektivtransporten framleis kan dekke viktige reisemål, som regionsenter, tettstader og større bustadområde.

²⁰ Rambøll; Kartlegging av hovedlinjenett i Hordaland 2016



Figur 18 Kartet viser hovudstrukturen for linjenettet utanfor Bergensområdet, og korleis desse vert kopla til kollektivnettet i og kring Bergen - til regionstamlinjer, bystamlinjer og tog til Bergen sentrum.

6.3.3 Infrastruktur for kollektivtrafikken

Gjennomførte kartleggingar viser at det er stor variasjon i kvaliteten på kollektivinfrastruktur i Hordaland utanom Bergen.

Faktaboks: Rapportar og kkartleggingar

- Knutepunkt i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov (2014).
- Kartlegging av universell utforming på ferjekaier i Hordaland (2015).
- Rapport om kollektivtiltak:
 - Nordhordland (2014)
 - Askøy (2015)
 - Kvam (2016)
 - Kvinnherad (2016)

I nye bompengepakkar er det sett av midlar til kollektivtiltak. Eldre pakkar har ikkje desse definerte midlane. Fylkeskommunen har tatt initiativ til å gjennomføre kartlegging av behov for kollektivtiltak i samband med nokre eksisterande og reviderte/nye pakkar. Desse kartleggingane har hatt som siktemål å kartlegge behovet for mindre infrastrukturtiltak. Kartleggingane har synleggjort at det er eit stort dekket behov for mindre kollektivtiltak i områda utafor Bergen. Fylkeskommunen vil arbeide for at det i framtidige bompengepakkar skal settast av midlar til kollektivtiltak, og at det skal gjennomførast kartleggingar av behovet for kollektivinfrastrukturtiltak. Prioritering av kollektivinfrastrukturtiltak vert omtalt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

6.3.3.1 Knutepunkt

Kollektivterminalar og bytepunkt bind saman kollektivnettet og leggje til rette for omstiging mellom ulike transportformer. Dei skal i tillegg fungere som endepunkt for ulike linjer. «Knutepunkt i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov» (2014) viser det store behovet for opprusting. I dei fleste tilfelle vil mindre tiltak som til dømes skilting og informasjon ha stor effekt, men det er likevel peikt på at meir enn halvparten av knutepunkta har behov for større tiltak. Knutepunkt som ligg til riksveg og kommunal veg gir utfordringar i høve til naudsynte oppgraderingar.

Som ansvarleg for kollektivtrafikken arbeidar fylkeskommunen med å leggje til rette for eit heilskapleg og godt tilbod til alle kollektivreisande i fylket. Fylkeskommunen har difor gode kunnskap om behovet for oppgradering og utforming av knutepunkt som ligg til kommunale vegar og riksveg. Her rår ikkje fylkeskommunen over verkemidlane som skal til, på same måte som for anlegg som ligg til fylkesveg. Fylkeskommunen bør i desse tilfella ta ei offensiv haldning og ta initiativ til å gjennomføre naudsynt oppgradering av desse anlegga, samt sikre gode løysingar for nye anlegg.

6.3.3.2 Haldeplassar

Det føreligg ikkje ei utømande kartlegging av behov for oppgradering av haldeplassar i fylket. Då dei 10.400 haldeplassane i fylket har svært ulik funksjon, frå store byttepunkt til haldeplassar som ikkje er skilta eller markert på anna måte, er det ikkje føremålstenleg å gjennomføre ei slik kartlegging. Det er samstundes til ei kvar tid store endringar i behovet for oppgradering, t.d. grunna endringar i skulestrukturen. Standarden varierer frå haldeplassar som er universelt utforma, med sanntidsinformasjon, og til haldeplassar som ikkje er skilta. Det føreligg enkelte utgreiingar for Nordhordland, Askøy og Kvam.

6.3.4 Reiseliv og kollektivtransport

Hordaland er eit stort reiselivsfylke og reiselivet er eit satsingsområde for fylkeskommunen. I Regional Næringsplan for Hordaland 2013-2017 er næringslivet peikt på som ei næring med særskilt merksemd og ein bransje der fylket har særlege føremoner knytt til vekstpotensial, innovasjonsevne og internasjonal konkurransekraft. Fylkesutvalet i Hordaland har slutta seg til ein felles reiselivsstrategi for Vestlandet, der eit av hovudgrepa er enklare kommunikasjon inn til landsdelen, og meir saumlause reiser internt i fylka og over fylkesgrensene. Tilgjengelegheit og fysisk infrastruktur vert ofte trekt fram som viktig for ei konkurransedyktig reiselivsnæring i Norge. For destinasjonsutvikling er viktige faktorar reisetid, regularitet, og kvalitet på reisa. Tilgjengelege kollektivtilbod, marknadsført gjennom digitale kanalar, er avgjerande for vekst og verdiskaping i reiselivsnæringa.

Faktaboks: Reiselivsnæringa

Reiselivsnæringa er ei samlenemning på næringer der sal av varer og tenester til turistar og andre reisande utgjer ein vesentleg del av omsetnaden. Reiselivsnæringa omfattar transport, overnatting, servering, formidling/museum og opplevingar. Som reisande reknar ein både personar som er på ferie- og fritidsreise, og personar på forretnings- og tenestereise, men som ikkje normalt ferdist i området.

Det er vanskeleg å skilja ut turistar frå dei ordinære passasjerane, og å berekna kva verdi det ordinære rutetilbodet har for reiselivet – og omvendt. Særleg etterspurde samband er busstilbodet Gudvangen-Voss som inngår som del av «Norway in a nutshell» og turistbåt på Hardangerfjorden, mellom Norheimsund og Eidfjord. Ekspressbussane fraktar reisande ut og inn av fylket, og utgjer eit viktig alternativ til fly og tog.

Utvikling av kollektivtilbodet utanfor Bergensområdet må skje innanfor dei til ei kvar tid fastsette økonomiske rammer. Gjennom RTP og Kollektivstrategien er fokus på å sikre mobilitetsbehovet for innbyggjarane, noko som i stor grad vil vere eit grunntilbod som dekker skule- og arbeidsreiser. Det inneber også eit redusert tilbod på sommaren. Eksisterande tilbod, utanfor Bergensområdet, er ikkje i samsvar med ønsket frå reiselivsnæringa. Det skal gjennomførast ei kartlegging av behov og potensiale for å legg til rette for reiselivet sitt behov for kollektivtransport. Ein del av arbeidet er å vurdere skilje mellom ordinær kollektivtransport og særskilte tilbod som er retta mot reiselivet.

6.3.5 Drosje

Drosjenæringa er eit viktig supplement til den ordinære kollektivtransporten. Det er politisk vedteke at drosjar skal reknast som kollektivtransport. Per 31.12.2016 var det totalt 931 drosjar i Hordaland, 705 drosjar i Bergen køyreområde og 226 distriktdrosjar. Drosjane driv konkurranseutsett persontransport. Dei konkurrerer med kvarande og med andre løyvetypar. I tillegg har drosjane store utfordringar med aktørar som driv ulovleg persontransport, såkalla piratverksemd. Drosjane har driveplikt heile døgnet heile året. Dette gjev drosjenæringa særskilte driftsutgifter, som gjer næringa sårbar i konkurransen.

Medan drosjane i Bergensområde får hovudvekta av inntekta frå private transportoppdrag, er offentlege transportoppdrag største inntektskjelda for distriktdrosjane. Mange stader i distrikta utgjer offentlege transportoppdrag mellom 90 og 100 % av all køyring. Innbyggjarane i distrikta må ha eit tenleg drosjetilbod, ikkje minst av omsyn til beredskapen. Til transportoppdrag der det ikkje er hensiktsmessig å nytte den ordinære kollektivtransporten; – skulekøyring, TT-køyring, arbeidskøyring for funksjonshemma og helsekøyring - er distriktdrosjane viktige. Føreseielege driftsvilkår, som sikrar drosjetilbodet i distrikta, er viktig.

Drosjenæringa arbeider mot ein meir miljøvenleg bilpark i takt med at utvalet av miljøvenlege biltypar veks. I samarbeid med drosjenæringa arbeider Hordaland fylkeskommune med å utvikla lade – og fylleinfrastuktur for både el- og hydrogenbilar. Hordaland fylkeskommune skal gjennomføre ei evaluering av pågåande arbeid med å innføre nullutsleppsilar i drosjenæringa.

6.3.6 Transportordninga for funksjonshemma

Transportordninga er innretta for personar som på grunn av funksjonshemming ikkje er i stand til å nytta det ordinære kollektivtransporttilbodet. Transportordninga skal dekke fritidsreiser, og skal vera til erstatning for bruk av kollektivtransport. Det er omlag 13.700 brukarar i Hordaland, og brukartalet er nokså stabilt. Brukarane er inndelt i tunge brukarar (rullestolbrukarar og blinde/sterkt svaksynte) og andre brukarar. Dei tunge brukarane har høgast kvote, medan det er flest brukarar i gruppa andre brukarar. Årskvotane varierar mellom kr 4.500 og kr 9.500 alt etter alder og funksjonshemming.

Brukarane nyttar drosje til TT-turane, og det inneber at midlane vert nytta til individuelle transportopplegg med liten grad av samordning. For mange brukarar er brukarkvotane for små i forhold til dei behova ein har til fritidsreiser. For å kunna frigjera midlar som kan nyttast til å auka brukarkvotane kan det vera tenleg å i større grad integrera transportordninga med den ordinære kollektivdrifta. For å få til dette trengst det særskild tilrettelegging av infrastruktur og ruteopplegg.

6.4 TILTAK

- Tiltak 6.1: Reiseliv og kollektivtransport.
- Tiltak 6.2: Utgreiing – betre samordning mellom TT-ordninga og kollektivtransport.
- Tiltak 6.3: Evaluere nullutsleppsilar i drosjenæringa.

7 Transport i Bergensområdet

Kapittelet presenterer mål og strategiar for utvikling av transportsystemet i Bergensområdet. Mål og strategiar er i tråd med kapittel 4.3, Regionalt transportsystem, i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet²¹.

7.1 MÅL

Hovudmål

Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

Delmål

Kollektivtransportsystemet skal vere kapasitetssterkt og attraktivt, med full utbygging av Bybanen til alle bydelar i Bergen.

Sykkelvegnettet skal vere attraktivt, framkomeleg og trafiksikkert. Byutviklinga skal legge til rette for at sykkel og gange tar ein større del av transportveksten.

Transportsystemet skal vere robust og påliteleg med redusert sårbarheit for hendingar i trafikken.

Nullvisjon - eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Redusere utslepp av klimagassar frå transportsektoren, i tråd med Klimaplan for Hordaland, mellom anna gjennom å auke delen av låg/nullutsleppskøyretøy.

7.2 OM BERGENSOMRÅDET

Bergensområdet er her definert som kommunane Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås og Bergen. Området har til saman 405.000 innbyggjarar.



Figur 19 Kart over Bergensområdet

Kriterier for områdeavgrønsing²²:

- Kommunar som utgjer ein felles arbeids-, bu- og serviceregion
- Kommunar med mindre enn ein times reisetid til Bergen sentrum
- Kommunar med pendlingsdel til Bergen på over 20 %

²¹ Planforslaget skal ut på høyring på same tid som planforslaget til RTP.

²² Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Bergensområdet – Kjuagut og stril.

For å utvikle Bergensområdet på en berekraftig måte, er det naudsynt med god tilgjengelegheit og effektiv transport. Det er behov for å redusere sårbarheita i vegsystemet, redusere klimagassutslepp og redusere lokal luftforureining, samstundes som ein utviklar eit system som betrar framcome og styrkar kollektivtransporten.

Bergensområdet må kunne tilby sine innbyggjarar og næringsliv eit effektivt transportsystem. Med omsyn til folkehelse, luftkvalitet, arealknappheit og klimagassutslepp, er det naudsynt å ivareta mobiliteten på ein ny måte, med dei miljøvenlege transportmidla, og ikkje privatbilen. For å nå klimamålet, må store delar av den resterande personbil- og næringstransporten gå over til låg- eller nullutsleppsteknologi i løpet av planperioden.

7.3 NULLVEKST I PERSONBILTRANSPORTEN

Nullvekstmålet for persontransporten er forankra i gjeldande NTP og i grunnlagsdokumentet til kommande NTP, samt at det ligg til grunn for Klimaforliket på Stortinget. Nullvekstmålet inneber at veksten i persontransporten i Bergensområdet skal takast med dei miljøvenlege transportformene. Målet er definert som at talet på personbilreiser ikkje skal vekse.

For Bergensområdet inneber nullvekstmålet at om lag 350.000 fleire daglege reiser²³ i 2040, skal takast av dei miljøvenlege transportformene. Bergen kommune har i tillegg eit eige mål om å redusere personbiltrafikken med minst 10 prosent innan 2020, og 20 prosent innan 2030²⁴. Gjennomgangstrafikk og nærings-/nyttetransport er ikkje ein del av målet om nullvekst i personbiltransporten. Nærings-/nyttetransport omfattar transport knytt til offentleg og privat tenesteyting, vare- og godstransport.

Vegdirektoratet har etablert eit felles indikatorsett for måling av nullvekstmålet (til bruk i byvekstavtala):

- Utvikling av persontransport med bil, målt ved
 - Endring i talet på køyretøykilometer med personbil i byområdet (kjelde nasjonal reisevaneundersøking RVU)
 - Endring i årsgogntrafikk for lette køyretøy i byområda (kjelde Vegtrafikkindeksen)
- Supplerande indikatorar:
 - Endring i transportmiddelfordeling (kjelde RVU)
 - Endring i tal på kollektivreiser (kjelde SSB, kollektivselskapa, fylkeskommunane)
 - Utvikling i klimagassutslepp målt i CO₂-utslepp frå veg i byområdet (kjelde SSB)

7.4 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET

Mål for transportsystemet i Bergensområdet legg opp til ei markant endring i reisemiddelfordeling. Mobiliteten til persontransporten skal vere den same som i dag, men med kraftig auke i bruken av dei miljøvenlege transportformene. Omlegginga vil kunne betre framkomsten for næringstransporten og hindre ei ytterlegare auke i klimagassutslepp. Eit transportsystem som i større grad er orientert mot gange og sykkel, i kombinasjon med kollektivtransport, vil legge til rette for auka fysisk aktivitet og betre folkehelse.

I løysinga av korleis ein skal nå nullvekstmålet blir det viktig med ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken, og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange. I tillegg er det viktig å ha god kunnskap om effekt og kostnad av ulike tiltak. Arbeidet med Byutgreiing for Bergen er eit sentralt tiltak for ytterlegare kunnskap om korleis ein skal nå nullvekstmålet.

Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet

- Nullvekst i personbiltransporten: Innanfor tiltaksområde for nullvekst kan det vere nødvendig å opne for ulike verkemiddel på ulike områder.
- Samordna areal- og transportplanlegging
 - Styrke samarbeidet med Bergen kommune og regionsenterkommunane i Bergensområdet

²³ Basert på 100.000 nye innbyggjarar som i gjennomsnitt gjennomfører 3,5 turar per dag.

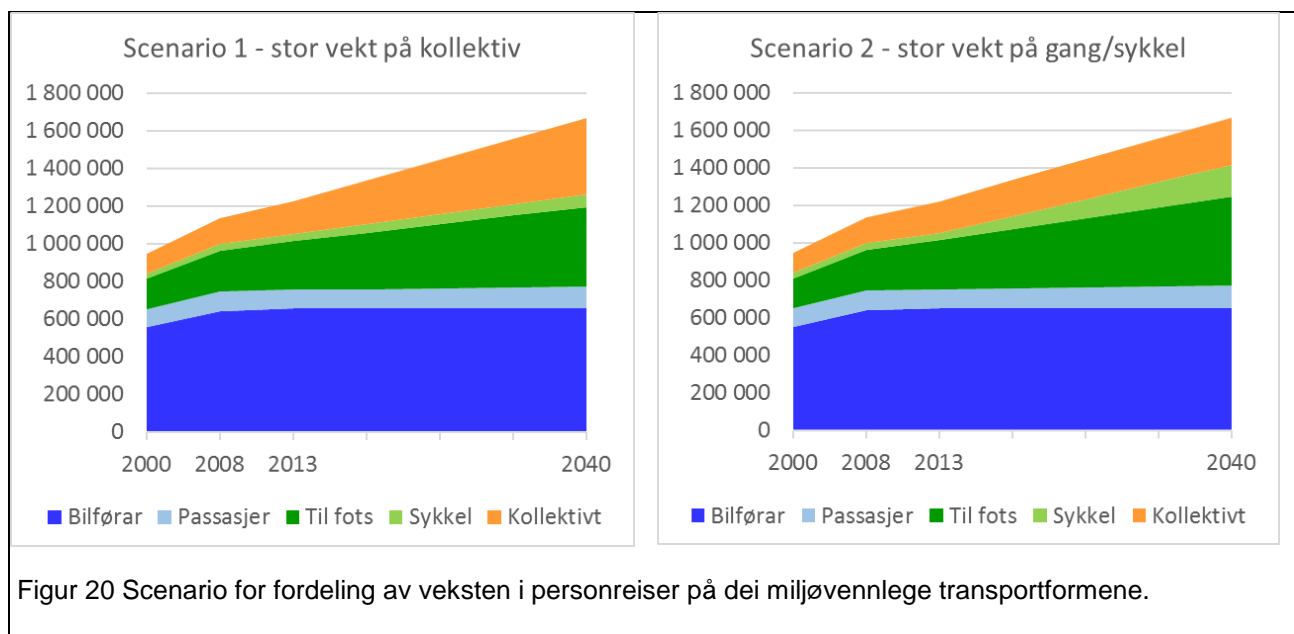
²⁴ Grønn strategi, klima- og energihandlingsplan for Bergen 2016.

- Bidra til ei arealutvikling, med eit klima- og helsevenleg utbyggingsmønster, som fremjar fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga må skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet.
- Frigjere sentrale terminalområde til byutvikling.
- Styrke miljøvennlege transportformer
 - Full utbygging av bybane til alle bydelar
 - Etablere kollektivprioritering på vegsamband som har ein viktig funksjon i hovudstrukturen for kollektivsystemet
 - Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
 - Fokus på effektivt og attraktivt gangnett.
 - Vurdere vidare utvikling av bybåtsambanda gjennom ein strategi for kollektivtrafikk på sjø
- Redusere sårbarheita i transportsystemet:
 - Etablere ringvegsystem og regionale samband
 - Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.
 - Utbygging av eit ringvegsystem som leier gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum
- Avgrense personbiltransporten
 - Restriktive tiltak som til dømes tids- og miljødifferensiering av bompengesystemet.
- Satsing på lågutsleppsteknologi
 - Auke delen av låg- og nullutsleppskøyretøy
 - Stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje)
 - Tilby klimavenlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper

7.4.1 Samordna areal- og transportplanlegging

Vekst i folketal skaper arealbehov, og korleis og kor arealbehovet blir dekket, har konsekvens for transportetterspørsel og reisemiddelfordeling. Samstundes er transportsystemets oppbygging og utvikling avgjerande for kor det er interessant å ta i bruk areal til ulike utbyggingsformål. Tett arealutvikling og rett lokalisering» bidreg til kortare avstandar mellom ulike målpunkt. Dette kan bidra til at fleire vil velje å sykle eller gå, og til at områda kan dekkast meir effektivt med kollektive transportmidlar.

Det er stor uvisse om korleis veksten i personreiser fram mot 2040 vil fordele seg på dei ulike transportformene. Følgjande to scenarier tek utgangspunkt i nullvekstmålet og er begge basert på trafikkveksten som er modellert i KVVU for Bergensområdet. Scenario 1 er veksten i personreiser fordelt utover dei miljøvennlege transportformene i samsvar med dagens reisemiddelfordeling. Dette blir ei stor utfordring for kollektivtrafikken, som må vekse med bortimot 200%. Scenario 2 er basert på at stor del av dei nye reisene er korte, og at det er mogleg å oppnå målsettingar som 10% sykkelandel og 28% gåandel. I dette perspektivet kan det vere tilstrekkeleg å auke kapasiteten i kollektivsystemet med 40-50% i høve til 2013-nivå. Ei utvikling i samsvar med scenario 2 vil vere det mest samfunnsøkonomisk lønsame.



Nasjonale og regionale reisevaneundersøkingar viser at bilandelen er høg på alle reiselengder i Bergensområdet, og sjølv på korte reiser under 3 km er bilbruken dominerande. På reiser under 1 kilometer er det i Bergensområdet ein bilandel på heile 15 prosent. Det er difor stort potensial for at gange og sykkel bør kunne ta ein vesentleg del av transportveksten. For å få dette til vil det vere avgjerande å sikre ein arealpolitikk som bidrar til fortetting i vekstsoner som bygger opp under og styrkar konkurransekrafta til dei miljøvennlege transportformene.

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP)²⁵ vert det satsa på konsentrert utvikling i regionale vekstsoner²⁶, som eit viktig grep for å redusere transportbehovet og utvikle ein bystruktur som let seg dekke med kollektiv, sykkel og gange. I eit slikt perspektiv fører den forventa veksten til eit utviklingspotensial, i retning av eit meir berekraftig og samordna utbyggingsmønster.

7.4.2 Tiltaksområde for nullvekst

Nullvekst i personbiltransporten representerer eit trendbrot i bruk og tilgjenge for privatbilen. Ei slik omlegging av reisevanene vil vere krevjande og vil innebere ei endring av folk sin kvardag. Sentrale deler av Bergensområdet har allereie begynt på dette trendbrotet gjennom suksessen til Bybanen og andre bystamliner for kollektivtrafikken. På sentrale strekningar er kollektivtilbodet allereie av ein slik kvalitet at det er konkurransedyktig med privatbilen.

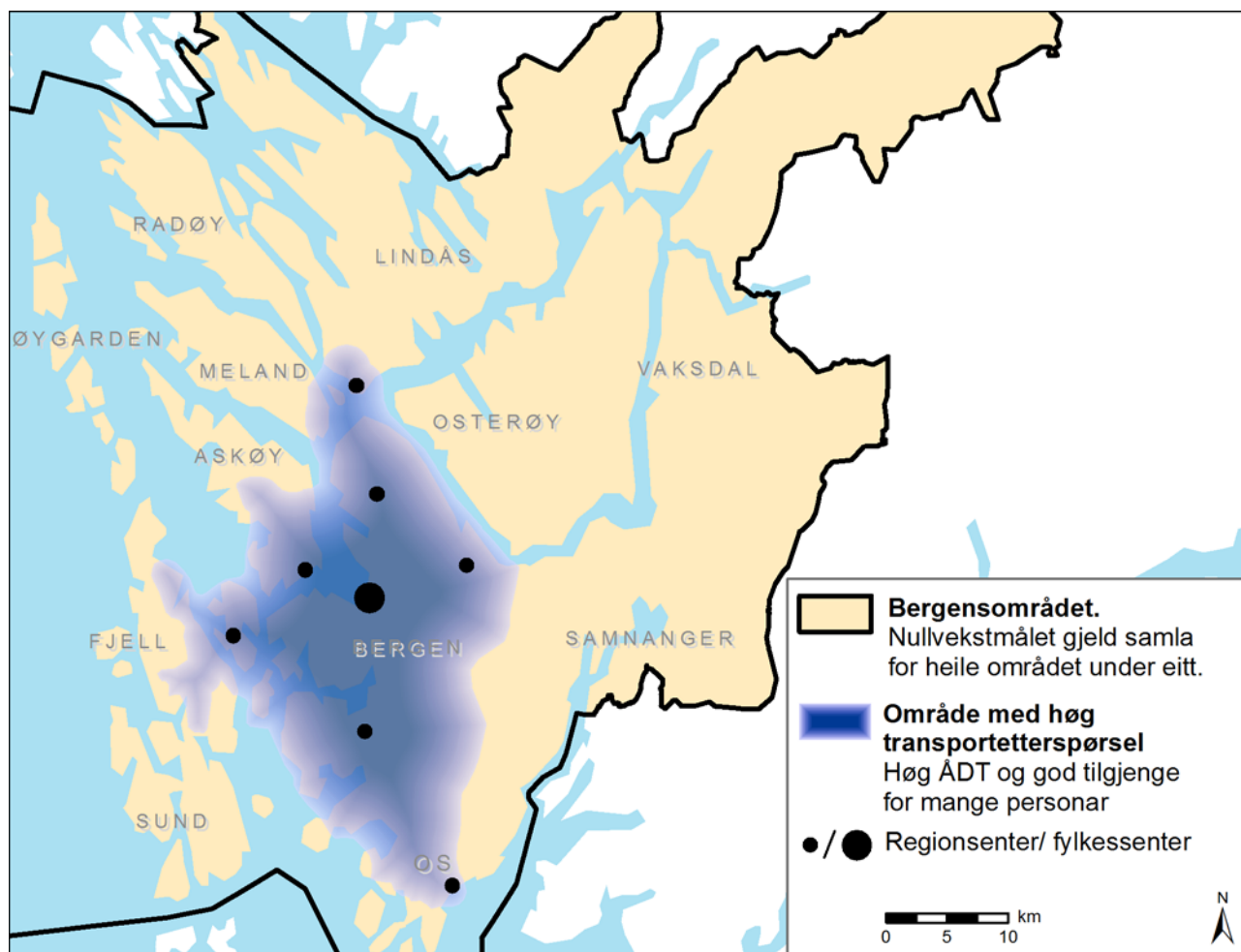
For å nå mål om eit berekraftig transportsystem i Bergensområdet og nullvekst i personbiltransporten vil det vere naudsynt å ta kraftige grep sentralt og samstundes tillate noko auke i personbiltransporten i dei ytste områda. Ved å målrette tiltak og verkemiddelbruk til området med høgast transporttetterspurnad²⁷ vil ein kunne oppnå stor effekt på reisemiddelfordelinga for Bergensområdet samla sett. 81 % av transportarbeidet²⁸ skjer innanfor området som vist i figur 21.

²⁵ Planen er på høyring våren 2017 med sikte på vedtak i Fylkestinget i juni 2017.

²⁶ Definert i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

²⁷ Område som har «høg transporttetterspørsel» er definert ved at trafikkbelastninga er høg (meir enn 10.000 ÅDT), eller at området ligg sentralt i utbyggingsmønsteret, med god tilgjenge (meir enn 50.000 personar kan nå området innan 20 minuttar køyring).

²⁸ Målt i årstdøgntrafikk (ÅDT) for veglenkene i området er basert på trafikkregistreringar i enkelte punkt, som grunnlag for årleg beregning i trafikkdatabanken til Statens vegvesen, NorTraf)



Figur 21 Område med høg transportetterspørsel sett i forhold til heile Bergensområdet.

7.4.3 Attraktivt kollektivtransporttilbod

Kollektivstrategi for Hordaland fastset sentrale prinsipp og mål for utvikling av kollektivtransport i Hordaland²⁹. Suksessfaktorar for kollektivtransporten er høg frekvens, god framkome og god kapasitet. Tilbodet skal utviklast gjennom å styrke dei store reisestraumane, vidareutvikle stamlinjer og utvikle eit enklare og meir effektiv linjenett. Full framkomst langs dedikerte kollektivtrasear i hovudkorridorane er prioritert. Vidare vert det satsa på lågutsleppsteknologi for buss- og båttrafikk.

For at kollektivsatsinga skal gje best mogeleg tilbod til flest mogleg, er det definert ein hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergensområdet; med bystamliner i Bergen kommune og regionale stamruter til regionsentera i Bergensområdet, som vist i figur 22. Hovuddelen av investeringar i kollektivsystemet i Bergensområdet vert prioritert innanfor denne hovudstrukturen. For omtale av hovudlinjenett for kollektivtrafikk i Hordaland, sjå kap. 6, Kollektivtransport utenom Bergensområdet og anna offentleg transport.

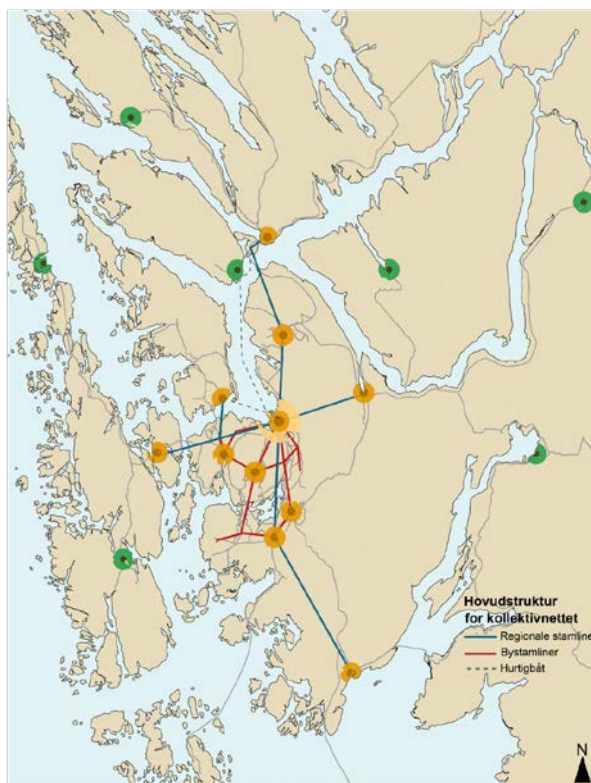
²⁹ Fylkestinget stilte seg bak Kollektivstrategi for Hordaland gjennom vedtak i sak 30/2014, juni 2014.

Bystamliner er liner med høg frekvens og stive ruter; minimum 10-minutt på dagtid, og 20-minutt på kveld og helg.

Bystamlinene skal vere eit føreseieleg tilbod med høg frekvens og god kapasitet over store deler av døgnet. Linene skal driftast av Bybane eller låg-golvsbussar. Stamlinenettet kan bli utvida med nokre strategisk viktige busskorridorar ved behov. Investeringar som betrar framkome i desse korridorane er viktig for å sikre driftsstabilitet og redusert reisetid.

Regionale stamliner er liner som følgjer hovudkorridorane i Bergensområdet og går mellom Bergen og regionsentera Klepppestø, Straume, Indre Arna, Knarvik og Os.

Dei regionale linene skal gå alle dagar frå tidleg til seint, og ha ein frekvens på minimum 30 min. i høgtrafikk. Linene skal ha færre stopp inn mot sentrum for å gje raske reiser i hovudkorridorane i Bergensområdet. Det er viktig med fokus på framkome som sikrar driftsstabilitet og kort reisetid.



Figur 22 Hovudstruktur for kollektivnettet i Bergensområdet.

Faktaboks om Bybanen – vår fremste stamline

Første byggjetrinn for Bybanen opna for trafikk mellom Bergen sentrum og Nesttun i 2010. Etablering av Bybanen har vore eit løft for kollektivtrafikken i Hordaland, og har bokstaveleg tala «bana veg» for nye løysingar for kollektivtrafikken. Per i dag har Bybanen om lag 40.000 til 50.000 daglege passasjerar. I 2017 opnar siste byggjetrinn for Bybanen fram til Flesland. Vidare planlegging for Bybanen til Fyllingsdalen pågår, med mål om vedtak av reguleringsplan i 2017 og oppstart av bygging i 2018. Planlegging til Åsane er og starta opp, med mål om planvedtak i 2018, slik at det ligg til rette for kontinuerleg utbygging.

Bybanen har mange kjenneteikn som forklarar suksessen, kjenneteikn som Hordaland fylkeskommune, med Skyss, og vektlegg i utviklinga av dei andre stamlinene;

- Høg frekvens og stor kapasitet
- God og føreseieleg framkomst
- Rask av- og påstigning
- Høg kvalitet på haldeplassar
- Tydeleg plass i bybiletet
- Strukturereffekt på byutviklinga

I tillegg til bystamlinene og regionale stamliner vil det og i framtida vere behov for ei lang rekkje liner som dekker transportbehov utanfor hovudstrukturen. I planlegging av lokal kollektivtransport er det viktig å legge til rette for enkle og effektive bytter.

7.4.3.1 Tog

Toglina austover utgjer i dag eit godt tilbod, særleg mellom Bergen og Arna. Strekinga har 40 daglege avgangar i kvar retning, og inngår som regional stamlinje i kollektivnettet i Bergensområdet. Dobbeltsporet gjennom Ulriken, med to parallelle tunellar, vil vera i drift frå 2022. Prosjektet opnar for eit stort potensial for å knytte kommunane i aust enno tettare til Bergensområdet sin felles bu- og arbeidsmarknad, og leggje til rette for pendling frå kommunane i aust med eit effektivt og miljøvenleg transportalternativ. Tilrettelegging for ein frekvens på 15 minutt eller oftare, vil gjere Bergen-Arna aktuell som bylinje.

7.4.3.2 Strategi for båt

Kollektivstrategi for Hordaland (2014) gir overordna føringar for utvikling av båttilbodet som ein integrert del av kollektivtilbodet. Her vert det peika på at båt særleg vil ha fortrinn der det ikkje finst reisealternativ, der båten gir stor innsparing i reisetid samanlikna med bil, buss eller ferje, og der båttilbodet spelar ei spesielt viktig rolle for reiselivsnæringa. Eksisterande båruter er vist i figur 22, hovudstruktur for kollektivnettet.

Gjennom Miljøstrategi for Skyss (2014) er det og lagt grunn ei målsetting om å redusere miljøbelastninga frå båt ved å redusere utslepp gjennom fornying av materiell, miljøvenlege drivstoffløyser og i større grad tilpasse tilbodet til trafikkgrunnlaget. Det er vist til at fornying av båtar er kostnadskrevjande og må gå føre seg over lengre tid. Vidare er det vist til at så lenge utsleppa og kostnadane med båt er høge som i 2014, vil Skyss vere restriktiv med å tilrå nye båruter der ein har eit konkurransedyktig alternativ med buss.

Det er fleire pågåande prosjekt i fylket for tida, med mål om i større grad å nytte sjøen som transportåre. Maritime CleanTech har fått forskingsmidlar til miljøvenlege hurtigbåtar og byorienterte løysingar, med Askøy-sentrum som døme. Askøy kommune arbeidar med «Fjordbybane» for å utvide båttilbodet til Askøy, med fleire mogelege landingsplassar. I tillegg vil dei nye ferjeamboda gje store (nesten 90 %) reduksjonar i CO₂-utslepp, og ferja til Osterøy blir vurdert for hydrogendrift.

Ei vidare konkretisering av dei strategiske føringane vil bli utgreidd i ein Trafikkplan for båttilbodet i fylket (forventa vedtak hausten 2017). Trafikkplanen vil gi tilråding om framtidige båtsamband i fylkeskommunale regi, der også omsynet til reduksjon av klima- og miljøutslepp inngår i vurderingane³⁰. Det skjer store endringar på motor og teknologi som kan endre omfang av framtidig rutetilbod på sjø.

7.4.3.3 Innfartsparkering

Rammene for innfartsparkering er lagt i Strategi for innfartsparkering fram mot 2030³¹, som er vedtatt av Fylkestinget i Hordaland. For å oppnå ønska effekt må innfartsparkering lokaliserast opp mot hovudstrukturen for kollektivsystemet. Utgangspunkt for lokalisering og vidare utvikling av innfartsparkering vil i hovudsak vere by- og regionstamlinenettet i Bergen og Bergensområdet. Alle innfartsparkeringsområde bør leggje til rette for rikeleg med kapasitet for sykkelparkering, for å stimulere til at fleire nyttar sykkel i kombinasjon med kollektivtransporten.

Innfartsparkering som tiltak vil ikkje ha større innverknad på årssdøgntrafikk og miljøutfordringar. Det er likevel ein målsetnad at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene. At det er mogeleg å skifte frå bil til kollektivtransport på reisa, vil dempe negative effektar for dei som er avhengige av bil i område der kollektivtilbodet ikkje er godt utbygd. Kollektivdekning og tilgjenge aukar gradvis frå periferien i planområdet og inn mot Bergen sentrum. Eit skilje går ved regionsenter kring Bergen som vil ha god kollektivdekning inn til sentrum, og som kan fungere som bytepunkt mellom bil og kollektivtransport. Eit anna skilje går ved bydelssenter der bystamlinene skal bidra med svært god kollektivdekning. Desse sentera kan nytte kombinert innfartsparkering og besøksparkering til tenester og handel. I tillegg er det nødvendig å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplassar, med behovet for anna bruk av verdifulle areal sentralt i eit regionsenter.

For å følgje opp vedtatt strategi for innfartsparkering skal det utarbeidast ein eigen handlingsplan for innfartsparkering.

7.4.4 Sykkel og gange på korte og mellomlange reiser

Sykkel og gange må spele ei sentral rolle for å handtere transportveksten og bidra til meir aktive og helsevenlege personreiser. Svært mange daglege reiser er korte og mange blir gjennomført med bil. Av alle bilreier i Bergensområdet er nærmare en tredjedel under 3 km lange. Dette er reiser som i nokre tilfelle kan bli erstatta av sykkel og gange og viser at det er eit vesentleg potensiale for endring av dagens reisevanar. I tillegg kan ein arealstrategi som legg til rette for fleire korte reiser ytterlegare bidra til å auke potensialet.

Gode gangsamband mellom viktige målpunkt i kvardagen må prioriterast. Reiser som består av kjeder med ulike transportmiddel har stort potensiale for at ein større del kan takast til fots eller sykkel, gjerne i kombinasjon med kollektivtransport. Det bør leggjast til rette for attraktive og trygge gangveggar som heng saman og leier til viktige målpunkt. Tett utbygging omkring sentre og funksjonar er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å leggje til rette for fleire gåande. Likevel er ikkje avstand i seg sjølv alltid nok til at det blir

³⁰ Tekst må justeres etter vedtak av Trafikkplan for båttilbodet.

³¹ Vedtatt av Fylkestinget 11. mars 2015.

opplevd som attraktivt å gå. I byutviklinga er det viktig å setje fokus på å skape attraktive og trygge gangveggar.

Det er særleg på reiser under 5 km at sykkel er aktuelt. Auka bruk av elsyssel vil og bidra til at sykkel blir meir relevant og kan dekkje eit større område med lengre reiseveg og større høgdeforskjellar. Eit samanhengande og godt utbygd sykkelvegnett med høg kvalitet er viktig for å påverke talet på sykkelreiser. Det same er høg kvalitet på vedlikehald og drift heile året. Felles for byar som har lukkast med å oppnå høge sykkeltal er eit omfattande nettverk av sykkelinfrastruktur som er separert frå motorisert trafikk. Det er viktig å leggje til rette for gange og sykkel i og i tilknytning til senterstruktur og kollektivsystem.

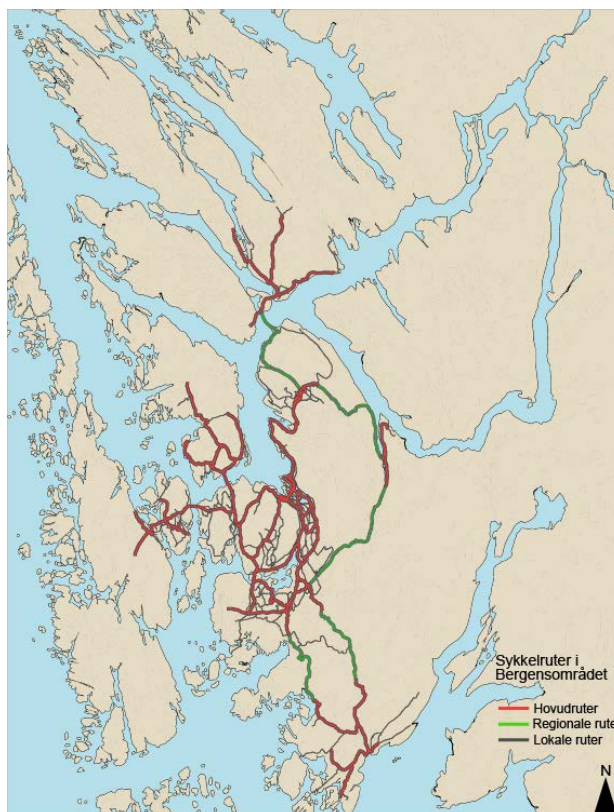
Basert på kartleggingar i kommunane er det teikna opp sykkelruter i tre nivå³².

Regionale ruter skal binde saman regionsentera og bydelssentera i Bergensområdet. Dei skal leggje til rette for pendling, turisme og trening. Dei bør ha jamn og god standard over lengre strekningar og i kryss.

Kommunale hovudruter skal vere samanhengande med jamt god standard over lengre strekningar og i kryss. I Bergen skal hovudrutenettet skape effektive samband frå bydelane og til Bergen sentrum.

Lokale ruter skal tene lokale reiser og fungere som tilkopling til hovud- og regionruter. Dette omfattar og lokale ruter i andre kommunar enn dei som er kartlagt.

Det er lagt opp til ei tredelt prioritering av sykkel i Bergensområdet (sjå tabell 24). I tillegg skal høg standard på sykkelveggar og trafikktryggleik leggjast til grunn.



Figur 23 Sykkelruter i Bergensområdet.

| Prioritet | Ruter |
|-----------|--|
| 1 | Alle hovudruter i Bergen kommune Hovudruter innanfor regionale vekstsonar Andre ruter som er knytt til skule og fritidstilbod for barn og unge |
| 2 | Øvrige hovudruter og lokale ruter |
| 3 | Regionale ruter som knyt regionen saman |

Figur 24: Tredelt prioritering av sykkel i Bergensområdet.

Kommunane med regionale vekstsoner³³ bør utarbeide ein strategi for å auke andelen sykkel og gange. I utbyggingsprosjekt er det viktig å setje fokus på å skape attraktive og trygge gang- og sykkelveggar. Dette er viktig både som klima- og folkehelseiltak. Gode gangsamband mellom viktige målpunkt i kvardagen og godt tilrettelagte gang- og sykkelruter bør ha høg prioritet i planperioden.

Faktaboks: Sykkelstrategi for Bergen

I Bergen er tilbod og utfordringar for sykkel godt kartlagt i «Sykkelstrategi for Bergen», med målet om å etablere eit samanhengande gang- og sykkelvegnett. Bergensprogrammet prioriterer utbetring på fem hovudsykkelruter som går inn i hovudrutenett for transportsyklistar.

³² Nasjonal Transportplan har retningslinjer for at i alle tettstader med fleir enn 5000 innbyggjarar skal vere ei plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk. Det er med dette utgangspunkt gjennomført kartlegging i Bergen, og tettstadene Kleppstø, Straume, Osøyro og Knarvik.

³³ Som definert i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

- Landåsruta (Birkelundsbakken-sentrum)
- Fjøsangerruta (Fjøsangerkrysset-sentrum)
- Sandviksruta (Handelshøyskolen-sentrum)
- Laksevågruta (Nygård-sentrum)
- Fyllingsdalsruta (Oasen-sentrum)

Disponible midlar til gang- og sykkeltiltak i Bergensprogrammet har lagt på rundt 100 mill. i investeringar dei siste åra ³⁴.

7.4.5 Ringvegssystem og regionale samband for å redusere sårbarheit

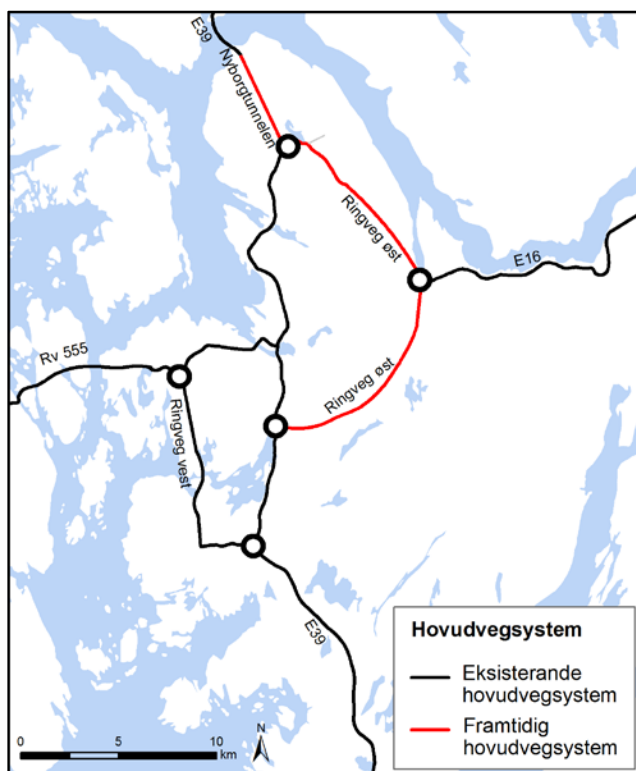
Veginfrastrukturen skal leggje til rette for effektiv og sikker framkome for nærings-, teneste- og kollektivtransport. Hovudvegssystemet i Bergensområdet er innretta med Nygårdstangen som nav i eit radielt system, noko som gjer det svært sårbart for hendingar i trafikken.

Konklusjonane i KVV for transportsystemet i Bergensområdet peikar på at nye regionale samband er viktige for å redusere sårbarheita, men at det ikkje vil vere føremålstenleg å auke kapasiteten for personbiltransporten utover firefelts bilveggar på innfartsårene til Bergen, både fordi det vil gje uakseptable konsekvensar for nærmiljø og fordi det vil føre til uønska vekst i biltrafikk og utslepp.

Eit fullt utbygd ringvegssystem vil kunne bidra til å avlaste dei indre byområda. Det er viktig med omsyn til arealknappheit og bymiljø. Utgreinga av Ringvei Øst og E39 nord i Åsane viser til dømes at Ringveg øst vil flytte trafikk frå indre til ytre byområde, og isolert sett gje noko meir trafikkarbeid totalt. Utbygging av Ringvei Øst er dermed ikkje eit klimatiltak åleine, men må bli kombinert med andre verkemiddel for å bidra til måloppnåing.

Utbygging av Ringvei Øst må skje i kombinasjon med restriktive tiltak på eksisterande vegnett. Det er ein føresetnad for prosjektet at det vert opna opp for ytterlegare prioritering av kollektivtransporten i det sentrale byområdet og på eksisterande innfartsårer.

Tidligere vedteken trasé for Nyborgtunnelen let seg ikkje kombinere med tilrådde alternativ for Ringvei Øst på ei god måte. Ein bør starte ein planprosess for ei ny vegløyseing for E39 nord for Åsane. I dette arbeidet bør ei vurdering av dagalternativ bli inkludert i tillegg til ulike tunellalternativ.



Figur 25: Eksempel på eit fullt utbygd ringvegssystem i Bergensområdet.

Nytt Sotrasamband vil betre framkomst og kapasitet både for kollektiv- og biltrafikk i vestre innfartsåre, og gjere sambandet frå vest meir robust.

Auka bompengeretakstar og andre restriksjonar i sentrale byområde verkar dempane på trafikken, men kan også bidra til ei auke i trafikk i dei ytre byområda. Konkret utforming av restriksjonspakkar og plassering av innkrevjingspunkt er difor sentralt for vidare planlegging av dei ulike regionale sambanda.

³⁴ Årsmeldingane for Bergensprogrammet 2013, 2014 og 2015.

7.4.6 Restriktive tiltak på personbiltransporten

Restriktive tiltak på personbiltransporten er avgjerande for å nå nullvekstmålet. I tillegg til verkemiddel som er retta direkte mot bruk av privatbilen, har mange tiltak for å betre konkurransekrafta til dei miljøvennlege transportformene, ein restriktiv karakter. Døme på dette er betre framkome for kollektivtransporten gjennom kollektivfelt og kantstopp. For å hindre unødige trafikkvekst tilrår KVVU for Transportsystemet i Bergensområdet varig trafikantbetaling som trafikkreduserande tiltak, supplert med andre restriktive tiltak for personbiltransporten. 1. februar 2016 vart tidsdifferensierte bompengar innført i bompengeringen i Bergen og effekten har vore god, sjå kap. 3.1. for nærare omtale.

I tillegg vert det jobba med å kunne få på plass miljødifferensierte bompengar. Stortinget har bedt regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 % av takstane for konvensjonelle køyretøy når det gjeld bompengar, ferje og parkering. Fylkeskommunen og kommunane kan påverke overgangen til nullutsleppskøyretøy gjennom miljødifferensierte bompengar. Dagens fritak frå bompengar for elbilar bør difor vidareførast som ei halvering av bompengar når den nasjonale fritaksregelen opphøyrer. Ved fastsetting av takstnivået må ein ta høgde for innfasing av nullutsleppsbilar i tråd med klimastrategien i Nasjonal Transportplan.

Faktaboks: Tidsdifferensierte bompengar

Tidsdifferensierte bompengar har juridisk sett hatt finansiering som hovudmål, men frå politisk hald har tidsdifferensierte bompengar ofte langt på veg blitt sett på som eit trafikkregulerande verkemiddel, som skal redusere bilbruken og betra luftkvaliteten i byområdet. Samferdselsdepartementet har no foreslått å endra heimelen for bompengerekreving i veglova (§27). Det er foreslått at bompengar også kan nyttast til trafikkregulering gjennom å tidsdifferensiere og å miljødifferensiere takstane. Departementet kan fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einstilte området, ut frå omsyn til transportløyningane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande.

Utanom prising og avgifter er regulering av parkeringstilbodet det mest effektive verkemiddelet for å få overgang frå bil til miljøvennlege transportformer. Folk sine reisevanar og val av transportmiddel blir påverka av tilgang til parkering, uavhengig av reiseføremål, men det er arbeidsreiser som i størst mogeleg grad let seg påverke av slike tiltak. Kommunane bør utarbeide føresegner for parkering i kommuneplanen sin arealdel. Desse bør vere differensiert ut i frå tilgjenge til kollektivtransport og type arealføremål.

7.4.7 Logistikknutepunkt

Godsterminalen på Nygårdstangen har i dag avgrensa areal og kapasitet til å møte den forventa og ønska veksten i godstransport på jernbanen. Med planlagte investeringar, vil godsterminalen ha tilstrekkeleg kapasitet fram mot år 2040. Terminalen bandlegg sentrale areal for byutvikling i Bergen og det er eit mål å flytte terminalen av omsyn til vidare byutvikling.

Tilsvarende situasjon gjeld for dagens hamn på Dokken, sjølv om kapasitetsutfordringane ikkje er så prekære som for jernbaneterminalen. Det er mogleg å vidareutvikle Dokken slik at kapasiteten held fram mot 2050. Lokaliseringa på Dokken er likevel ikkje i tråd med behovet for byutvikling.

Hausten 2016 danna Bergen kommune eit nytt regionalt hamnesamarbeid saman med omlandskommunane. Dette erstattar tidlegare Bergen og omland hamnevesen.

Det er gjennomført eit KVVU-arbeid for framtidig lokalisering av logistikknutepunkt i Bergensområdet. Denne ligg til handsaming i regjeringa. Fylkestinget i Hordaland har fatta vedtak i juni 2016 om å vurdere vidare planprosess for *Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet* etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal.

7.4.8 Mobilitetsrådgjeving

Mobilitetsrådgjeving er eit «mjukt» verkemiddel i arbeidet med å auke delen av reiser med dei miljøvennlege transportformene. Målsettinga er at folk gjennom ulike kampanjar og informasjon skal få auka medvit kring sine val av transportmiddel. Arbeidet med mobilitetsrådgjeving er delt mellom ulike aktørar og skjer på ulike arena. Det er eit supplement til all øvrig politikk knytt til endring av reisevanar og er ressurskrevjande. Eit av samarbeidsprosjekta mellom Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Bergen kommune er

gjennomføring av Europeisk Mobilitetsveke (EMU) kvart år i september. Vidare satsing på mobilitetsrådgeving vert avklart i samband med byvekstavtale og revidering av Bergensprogrammet.

7.4.9 Drosjehaldeplassar

For omtale av drosje sjå kapittel 6, Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport. Kommunane er vegeigar og har i utgangspunktet ansvar for haldeplassar for drosje. Hordaland fylkeskommune er løyvmeynde for drosje, og har eit medansvar i å sikre nødvendig tilrettelegging for drosjenæringa. I tillegg har fylkeskommunen ansvar for kollektivtransporten, og skal i samarbeid med den einskilde kommune, sikre at det vert lagt til rette for drosjeverksemda ved planlegging av trafikknutepunkt for kollektivtrafikken.

Kartlegging av haldeplassituasjonen i Bergen sentrum i 2016 viser at det berre er 10 fungerande drosjehaldeplassar i Bergen sentrum, med totalt 58 oppstillingsplassar. Kapasiteten på haldeplassane er ikkje tilfredstillande, og toalett- og serviceanlegg er fråverande. I tillegg er ansvaret for tilrettelegging og utbetring av haldeplassar og serviceanlegg uklart. Det skal difor gjennomførast eit prosjekt for å klargjere ansvarstilhøve og verkemiddel for å betre kapasiteten og kvaliteten på haldeplassane for drosje i Bergensområdet.

7.4.10 Energiforsyning for alle køyretøygrupper

Klimagassutsleppa frå privatbilar var i 2015 over 500 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Ved sida av teknologitvillinga på køyretøysida er framtidig ladekapasitet og brukaråtfærdar avgjerande for kva rolle batteri- og hydrogenelektriske bilar vil ha i den vidare overgangen til låg- og nullutsleppskøyretøy. Eventuelle tilskot bør tilpassast kontinuerleg til situasjonen i marknaden for lade- fylleroperatørar.

Næringstransporten i Hordaland stod for kring 300 000 tonn CO₂-ekvivalentar i 2015. Tungtransporten slepp framleis ut lokale utslepp, sjølv om nye køyretøy, med Euro VI-standard, innfrir strenge krav til NO_x- og partikkelutslepp. For å fremje låg- og nullutsleppsteknologi i nærings- og godstransport må ein leggje til rette for både elektrifisering og bruk av biodrivstoff. Utbygginga av lade- og fyllerinfrastruktur må skje mest mogleg i tråd med innføringa av ny køyretøyteknologi. Tilskot til tilrettelegging og utprøving av ny teknologi kan sjåast i samanheng med andre verkemiddel, som kommunale låg- og nullutsleppssoner og miljøkrav ved innkjøp.

Ambisjonsnivået for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken vert nærare vurdert av Skyss i trafikkplanen for båt og i heilskapleg plan for innføring av låg- og nullutsleppsbussar.

7.5 VIDARE ARBEID OG PROSESSAR

7.5.1 Byvekstavtale

NTP 2014-2023 og grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029 presenterer bymiljøavtale og byutviklingsavtale som to viktige verktøy for å nå nullvekstmålet. Regjeringa fatta i desember 2016 avgjerd om at bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen skal samkøyrast til ein felles avtale; byvekstavtale. Avtalen skal innehalde mål og verkemiddel for auka kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordna arealføringar som bygger opp under miljøvenleg transport.

Staten har gjennom Nasjonal transportplan sett av rammer til infrastruktur og drift av kollektivtransporten, i tillegg til tiltak for gang- og sykkel. Statlig delfinansiering av kollektivinfrastruktur vil i første generasjons byvekstavtale i hovudsak gå til Bybanen i Bergen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen.

Hordaland fylkeskommune vil i kommande Investeringsprogram for Fylkesvegnettet sette av rammer til kollektivtiltak i dei andre kommunane, i tillegg til gang- og sykkeltiltak i regionen. Her skal prioriteringane i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional transportplan Hordaland bli lagt til grunn.

7.5.2 Byutgreiing for Bergen

Grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029 peika på behovet for utarbeiding av ei byutgreiing som skal belyse kva tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i dei største byområda i Noreg. Det er Statens vegvesen som har ansvar for gjennomføring, og arbeidet skal skje i tett samarbeid med Jernbanedirektoratet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Byutgreiinga vil vere viktig for utforming av den samla verkemiddelpakken for nullvekstmålet i Bergen og Bergensområdet.

Faktaboks: Byutgreiing for Bergen - oppfølging av Konseptvalutgreiinga for Bergensområdet (KVU) «Kjuagutt og stril».

Byutgreiinga skal vere eit felles fagleg grunnlag som skal ligge til grunn for forhandlingar om 2. generasjons byvekstavtale. Byutgreiinga må ta omsyn til trafikken som vert skapt i heile det funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsområdet og skal omhandle kva konsekvensar nullvekstmålet for Bergen har for tilstøytande kommunar og viktige regionale knutepunkt, og kva konsekvens utvikling i omlandskommunane har for nullvekstmålet i Bergen. Byutgreiinga er eit krav for å inngå byvekstavtalar som er basert på NTP 2018-2029, men den skal også vera eit bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033).

Analysane i byutgreiinga skal bygge på arbeidet som er gjort i samband med KVU'en og Bergensprogrammet. I byutgreiingane skal det gjerast analyser av effekten av ulike verkemiddelpakkar. Den konkrete samansettinga av verkemiddelpakkane skal avgjerast av partane i samarbeid. Pakkane kan til dømes ha ulik «dosering» av sykkeltiltak, kollektivtiltak, bilregulerande tiltak og infrastrukturinvesteringar, og ulike innfasing av tiltak over tid. Det vert lagt til grunn at totalmobiliteten vert oppretthalde.

7.5.3 Bergensprogrammet

Utbygging av Bybanen, Ringveg vest og ei rekke mindre tiltak innanfor kollektiv, gange og sykkel, trafikksikkerheit og miljø er finansiert gjennom Bergensprogrammet og er forankra i lokalpolitiske vedtak og godkjent i Stortinget. Siste proposisjon frå 2013 har mellom anna gitt grunnlag for Bybanens etappe 3 til Flesland og sluttfinansiering av andre byggetrinn for Ringveg vest. Stortinget har seinare opna for å nytte bompengar til planlegging og prosjektering for byggetrinn 4 til Fyllingsdalen innanfor gjeldande ordning. Denne har ein tidshorisont til 2025, men det ligg ikkje inne midlar til nye tiltak.

Bergen kommune tek sikte på å vedta reguleringsplan for Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen i bystyret i juni 2017. For å få til samanhengande utbygging av bybane til alle bydelar, er det naudsynt med anleggsstart for byggetrinn 4 i 2018. Det er difor naudsynt å fremja ny bompengesøknad til Stortinget og arbeidet med denne vil gå parallelt med forhandlingar om byvekstavtale, med lokalpolitisk behandling mai/juni 2017 og ambisjon om handsaming i Stortinget i løpet av haustsesjonen 2017. Dette vil gi grunnlag for midlar til Bybanen over statsbudsjettet for 2018.

7.6 TILTAK

- Tiltak 7.1: Byutgreiing for Bergen.
- Tiltak 7.2: Byvekstavtale for Bergen.
- Tiltak 7.3: Heilskapleg plan for låg- og nullutslepp i bussar i Bergen.
- Tiltak 7.4: Trafikkplan for båttilbodet i fylket.
- Tiltak 7.5: Handlingsplan for innfartsparkering.
- Tiltak 7.6: Avklare ansvarstilhøve for fysisk tilrettelegging for drosjenæringa i Bergensområdet.
- Tiltak 7.7: Infrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy

8 Regionsenter

Kapittelet omhandlar korleis Regional transportplan Hordaland 2018-2029 skal følgje opp Regional plan for attraktive senter i Hordaland– senterstruktur, tenester og handel (Senterplanen), og vedtatt satsing på dei 12 regionale sentera i Hordaland.

8.1 MÅL

Hovudmål

Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum.

8.2 REGIONSENTER I HORDALAND

Regionsenter er ein tettstad eller by som har eit breitt tilbod av tenester, handel, arbeidsplassar, utdanningstilbod, kulturtilbod, idretts- og aktivitetstilbod, møteplassar og bustader, og med gode transport og kollektivtilbod. Regionsenteret skal vera attraktivt i seg sjølv og for eit omland, og ved det gi grunnlag for næringsliv og busetjing, og for ei miljømessig utvikling. Regional plan for attraktive senter i Hordaland – senterstruktur, tenester og handel³⁵ (Senterplanen) gjev bakgrunn og føringar for utviklinga av regionsentera i fylket.

Regional plan for attraktive senter i Hordaland

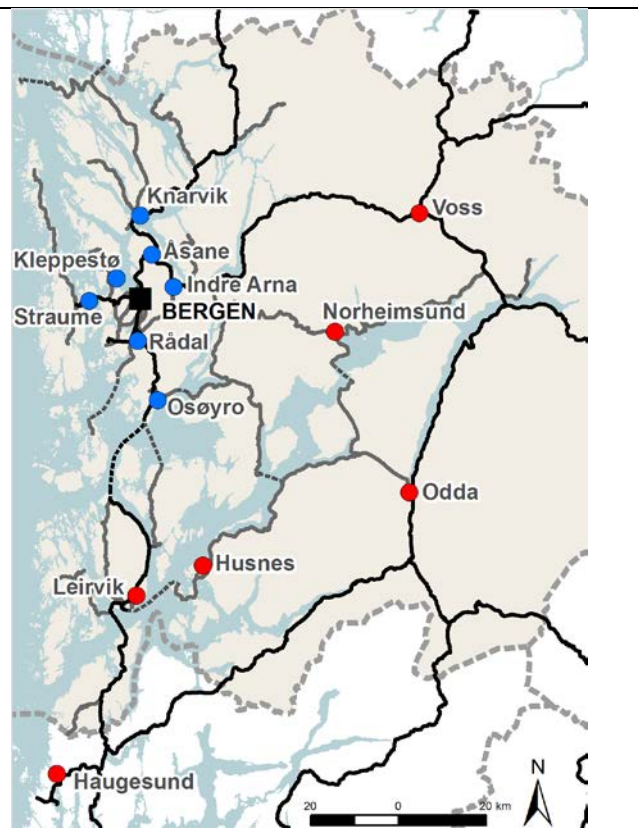
- senterstruktur, tenester og handel

HORDALAND
FYLKESKOMMUNE



³⁵ Vedtatt 10. desember 2014 av fylkestinget (sak 83/2014).

Det er definert regionsenter i 10 kommunar i Hordaland. Av dei 12 regionsentera ligg 7 i Bergensområdet; Knarvik, Kleppestø, Straume, Osøyro, Indre Arna, Rådalen og Åsane. Bergen er definert som fylkessenter (Bergen sentrum) og har 3 bydelssenter som skal ha regionale funksjonar, Åsane, Arna og Rådalen. Dei 5 resterande regionsentera er Vossevangen, Norheimsund, Leirvik, Odda by og Husnes.



Figur 26 Kart over dei 12 regionale sentra i Hordaland som definert i Regional plan for attraktive senter.

8.2.1 Kva er eit regionsenter?

Regionsentera skal leggja til rette for vekst i heile fylket. Regionsentera skal difor dekkja heile fylket, og kvart av dei har eit definert omland med ei reisetid på maks 1 time til regionsenteret, og med eit minimum befolkningsgrunnlag. Befolkningstettleiken varierer mykje innan fylket. Difor er det sett ulike vilkår for etablering av regionsenter; 25 000 innbyggjar i nærområdet til Bergen, og 10 000 elles i fylket.

Faktaboks: **Levande by- og tettstadssenter**

Utdrag frå "Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging", (KMD 2015)

Nærleik til marknader, kompetansmiljø og kvalifisert arbeidskraft gjer at byane og tettstadene får ei stadig viktigare rolle i næringsutvikling og verdiskaping. Byane og tettstadene har og funksjon som knutepunkt for omlandet rundt, og som motor for regional utvikling. Samtidig kjem fleire til å bu i byar og tettstader. Vi må derfor utvikle stader som både er attraktive for næringslivet, og som er sunne og gode å bu i.

Eit levande sentrum med eit variert tilbod av bustader, handel, tenester og kultur er viktig for at byar og tettstader skal vere attraktive og ha konkurransekraft. Mange sentrumsområde har i dag lite liv og aktivitet, samtidig som sentrumshandelen taper marknadssdelar. For å styrkje by- og tettstadssentera er det derfor viktig at kommunane har ein aktiv og heilskapleg sentrumspolitik, og legg til rette for etablering av både bustader, arbeidsplassar, handel og servicefunksjonar i sentrum. Kompakt by- og tettstadsutvikling vil bidra til auka aktivitet i sentrum, samtidig som korte avstandar mellom bustad og daglege gjeremål gjer kvardagen enklare. God tilrettelegging for gåande vil og gi auka aktivitet i sentrum. Kommunane og det private næringslivet blir oppmoda om å samarbeide om sentrumsutviklinga.

8.2.2 Utvikling av regionsentra

Utvikling og utforming av regionsentera er dei aktuelle kommunane sitt ansvar, men kommunane er avhengig av ein god dialog med andre sentrale aktørar for å få til ei ønska utvikling. Senterplanen legg føringar for korleis regionsenter bør utviklast og for at regionsenter skal prioriterast når det gjeld spørsmål om lokalisering av offentlege tenester og servicetilbod og ressursbruk. Kommunane skal i si planlegging og

drift leggja til rette for utvikling av regionsentera. Det same gjeld og for staten og dei ulike statsetatane, og for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har mange ansvarsområder som påverkar regionsentra og er såleis ein viktig bidragsytar og premissgjevar for dei lokale prosessane; vidaregåande skuler, tannhelse, samferdsel, kultur- og idrett, samt rolla som samfunnsutviklar, og å legge til rette for næringsutvikling og berekraftig forvaltning av naturressursar. Hordaland fylkeskommune har ein vedtatt politikk på å samordna all sin aktivitet for å bidra i utviklinga av regionsentra i fylket.

Faktaboks: Kvifor er regionsentera relevant for Regional transportplan Hordaland?

- Regionsentera er viktige reisemål for innbyggjarane i fylket
- Regionsentera er knutepunkt i transportsystemet, for alle transporttypar
- Regionsentera er stader der folk bur tett, med potensiale for at ein større del av reisene vert gjort med gange, sykkel og kollektivtransport
- Regionsentera er stader der omlegging av transportsystemet kan bidra til auka aktivitet og betre folkehelse
- Regionsentera er stader der tiltak på transportsystemet vil gje effekt for mange personar, og påverke overordna målsetjingar for transportfeltet
- Regionsentra har ofte mykje gjennomgangstrafikk

8.3 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV REGIONSENTER SOM TRAFIKALE KNUTEPUNKT

Utviklinga av regionsenter som trafikale knutepunkt er viktige for transportsystemet i heile fylket. Det enkelte regionsenter skal fungere både for dei som er busette i og rundt regionsentre, og for tilreisande. Regional transportplan legg til grunn mål, strategiar og retningslinjer i Senterplanen. Følgjande strategiar er føringar, frå eit transportfagleg perspektiv, som skal ligge til grunn for vidare arbeid med oppfølging av Senterplanen gjennom Forum for regionsenterkommunar.

Strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt

- Styrke samarbeidet med regionsenterkommunane i fylket gjennom Forum for regionsenterkommunar
- Koordinere fylkeskommunale ansvarsområde inn mot regionsentra i fylket, til dømes gjennom etablering av Forum for regionsenterkommunar og Regionsenterringen.
- Hovudlinje for kollektivtransport mellom regionsentera i fylket
- Knutepunkt som sikrar enkle byte mellom ulike transportmiddel, inkludert innfartsparkering for regionsentra i Bergensområdet.
- Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
- Prioritere skuleveggar for å sikre mjuke trafikantar
- Invitere alle regionsentra til å inngå sykkelbyavtale
- Overordna vegsystem skal ikkje vere til hinder for mjuke trafikantar, og internt vegsystem skal prioritere dei mjuke trafikantane
- Energiforsyning for låg- og nullutsleppskøyretøy

8.3.1 Samordna areal- og transportplanlegging

Det er store variasjonar mellom dei 12 regionsentera i fylket. Det mest sentrale skilje går mellom regionsentra i Bergensområdet og regionsentra utanfor Bergensområdet. På bakgrunn av skilnad i storleik, geografisk plassering, topografi, næringsstruktur og historisk utvikling, vil det einsskildige regionsenter ha ulike utfordringar.

Alle regionsenter skal ha eit definert sentrumsområde. Det er kommunane sjølv som skal fastsetja sentrumsutstrekninga³⁶. Handel, kulturtilbod, besøksintensive tenester, arbeidsplasskrevjande næringer, bustader, kollektivknutepunkt skal i størst mogeleg grad lokaliserast innanfor sentrumsområdet.

³⁶ Senterplanen gjev rettleiing for utstrekning av sentrum.

Å få til gode transportløyningar til og i sentrum kan vere ei kompleks oppgåve. Det kan oppstå arealkonfliktar mellom ulike trafikantgrupper, med konkurrerende behov. Det er ei viktig planleggingsoppgåve å vekte interessene mot kvarande. Dette føreset at planarbeidet byggjer på tilstrekkeleg analysegrunnlag, og at alle relevante transportaktørar blir tatt tidleg med inn i planprosessen; til dømes organ for kollektivtransport, taxinæringa, varetransportbransjen og representant for dei mjuke trafikantane.

Faktaboks: Straume i Fjell kommune – eksempel på omforming av eit regionsenter
Gjennom vedtak av Sotrasambandet kjem eit prosjekt som vil omforme tettstaden Straume. I tillegg til sjølve brusambandet, skal det etablerast ein ny kollektivterminal for bussar til Straume og gjennomgåande liner, samt kopling mot andre reisemiddel (gåande, syklande, innfartsparkering). På same tid legg skulebruksplanen opp til flytting av vidaregåande skule til området. Nærområda tett opptil Straume har dårleg gang- og sykkeltilbod inn mot senterområdet. Samordning i planprosessar og i gjennomføring er viktig for at senterområdet skal bli bra, og at dei fylkeskommunale investeringane gjev gode resultat.

8.3.2 Sentralt lokalisert knutepunkt for kollektivtransport

Regionsentra i Hordaland skal ha eit sentralt lokalisert knutepunkt for kollektivtransport som gir god tilkomst til viktige reisemål som skule, arbeid, tenestefunksjonar, og som gjer det enkelt å byte mellom ulike transportalternativ; personbil, buss, tog og snøggått. Den viktigaste funksjonen for kollektivknutepunktet er å binde kollektivnettet saman til eit nettverk, slik at dei reisande ved hjelp av tilrettelagt byte kan nå sin endelege destinasjon. Knutepunktet skal vere universelt utforma, og kan med fordel samlokaliseras med andre funksjonar, som til dømes kiosk og liknande som er open på kveldstid. Ved bytepunktet bør det vere tilgang til fasilitetar som venterom og toalett. Drosjehaldeplass bør og ha ein nærliggjande plassering.

8.3.2.1 Innfartsparkering i regionsenter i Bergensområdet

Rammene for innfartsparkering er lagt i Strategi for innfartsparkering fram mot 2030, som er vedtatt av Fylkestinget i Hordaland³⁷. For regionsentera i Bergensområdet er det viktig å etablere innfartsparkering med god kapasitet både for bil og sykkel. Lokale forhold som geografi, hyppigheit på kollektivtilbodet, om dette er knytt til større terminalar eller mindre haldeplassar, tilseier at innfartsparkeringsanlegg vil varierer mykje i storleik og tilpassing. Sentralt i dette arbeidet er at dei framtidige anlegga skal gjere overgangen til kollektivnettet smidig, og vere lokalisert slik at det vert attraktivt å nytte kollektivtransport. I tillegg er det nødvendig å avvege behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplassar, med behovet for anna bruk av verdifulle areal sentralt i eit regionsenter.

8.3.3 Legge til rette for sykkel og gange

God tilrettelegging for gåande og syklande gir auka aktivitet i sentrum. I Nasjonal sykkelstrategi og Nasjonal gåstrategi (NTP 2014-2023) er det synleggjort kva verkemiddel som skal til for å få fleire til å velje sykkel og gange som transportmiddel. Det handlar både om kommunikasjon, fysisk tilrettelegging og om utbyggingsmønster. Ein konsentrert by- og tettstadstruktur gir generelt betre vilkår for sykling og gåing enn ein utflytande arealbruk. For å bidra til endra transportmiddelfordeling er det ofte behov for å prioritere meir plass til gåande og syklande i sentrale byområde, og ved viktige haldeplassar og knutepunkt.

Utanfor Bergen kommune vil det største potensiale for å auke delen av reiser med sykkel og gange vere i regionsentera. Eit viktig prinsipp er å utvikle samanhengande hovudnett for sykkel. Hovudnettet må vere godt utbygd inn mot sentrum, gjennom sentrum, og til viktige målpunkt som skular og fritidstilbod. Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 oppmodar til at tettstadar med over 5000 innbyggjarar skal ha ein plan for samanhengande sykkelvegnett. For å utvikle levande lokalmiljø og nå mål om betre miljø og betre helse, er utarbeiding av lokal gåstrategi også eit mogleg grep³⁸.

Ei kartlegging og behovsvurdering for samanhengande sykkelvegnett i regionsentra Straume, Kleppestø, Knarvik og Osøyro vart utarbeidd i regi av Statens vegvesen og i samarbeid med kommunane i 2010/2011. I tillegg har Bergen kommune og Fjell kommune sin eigen sykkelstrategi. I dei strekningsvise utgreiingane for fylkesvegnettet er behovet for gang- og sykkeltiltak i dei største tettstadane og i regionsentra skissert. Det er behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for dei fire største regionsentra, samt kartleggje behovet for gang- og sykkeltiltak i dei resterande regionsentra som grunnlag for prioritering av tiltak og gjennomføring.

³⁷ Vedtatt av Fylkestinget 11. mars 2015.

³⁸ TØI – portalen Tiltakskatalog.no.

Fylkeskommunen bør vidare dyrke fram konkrete prosjekt der trafikktryggleik, gange, sykkel og folkehelse vert sett i samanheng. Ein viktig premis vert òg at dette er prosjekt som er økonomisk gjennomførbare. Fylkeskommunen vil arbeide vidare med prosjektet «enklare standard på gang- og sykkelveg», og nytte mogelegheitene for å fråvike normalane i vegvesenet sine handbøker. Det vil leggest vekt på å etablere forenkla løysingar utanom regionsentera, der fokus vil vere å trygge skulevegane.

8.3.4 Vegsystem og biltrafikk

Ei overordna vurdering av vegsystemet rundt regionsenteret må leggje premissane for val av løysingar på detaljnivå. Fleire av regionsentera arbeider med planar om å leggje gjennomgangstrafikken utanfor kjernen av regionsenteret. Det vil kunne gje ei god og langsiktig løysing, men vil i mange tilfelle vere utfordrande å finansiere. Om det ikkje er grunnlag for å leggje gjennomgangstrafikken utanfor kjernen av regionsenteret, må det eksisterande vegsystemet sikre at gjennomgangstrafikken ikkje er til hinder for dei mjuke trafikantane.

Miljøgate er ein veg med gjennomkøyring, men som med ulike fartsreducerande tiltak gjer vegen meir attraktiv for dei mjuke trafikantane. Innføring av miljøgate kan betre framkomsten for lokaltrafikk, gåande og syklande, på bekostning av motorisert og gjennomgangstrafikk. Vanlige tiltak i miljøgater er redusert kjørebanebreidde over lengre strekningar, andre fartsreducerande tiltak som for eksempel humpar og/eller opphøgde gangfelt eller vekselvise innsnevringar av kjørebana (siksakmønster) og gang- og sykkelveggar.

8.4 VIDARE ARBEID OG PROSESSAR

8.4.1 Forum for regionsenterkommunar

For å kunne realisere satsinga på regionsentra i fylket skal Hordaland fylkeskommune etablere eit Forum for regionsenterkommunar. Forumet skal legge til rette for kunnskaps- og erfaringsdeling, samt koordinera og samordna bruk av verkemiddel og ressursar knytt til regionsenter. Hordaland fylkeskommune vil ha sekretariat for «Forum for regionsenterkommunar».

Faktaboks: Samansetjing av Forum for regionsenterkommunar

- Regionsenterkommunane
- Regionsenterringen
- Statens vegvesen
- Fylkesmannen

I tillegg skal det, internt i fylkeskommunen, etablerast ein Regionsenterring. Føremålet med Regionsenterringen er å samordne og representera Hordaland fylkeskommune sine ressursar og interesser relatert til dei 12 regionsentera. Regionsenterringen skal ha representant frå kvar av desse einingane: Opplæring, tannhelse, samferdsel, Skyss, kultur og idrett, regional og eigedom. Planseksjonen har sekretariatet.

Det skal opprettast eit arbeidsutval i Forum for regionsenterkommunar samansett av representantar frå Regionsenterringen, frå regionsenterkommunane og sekretariatet. Representasjonen i arbeidsutvalet skal gå på omgang. Arbeidsutvalet skal førebu og organisera arrangement og aktivitetar for Forum for regionsenterkommunar.

8.4.2 Sykkelbyavtaler

Ein sykkelbyavtale er eit trepartssamarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om å, i ein definert periode, satse ekstra på tilrettelegging for sykkel som framkomstmiddel. Sykkelbyavtaler er ein viktig del av det nasjonale arbeidet for å auke bruken av sykkel, og byggjer på Nasjonal transportplan 2010-2019. Hordaland fylkeskommune har saman med Statens vegvesen inngått Sykkelbyavtale med to kommunar; Stord kommune og Bergen kommune.

Faktaboks: Føremål og krav for å inngå ein Sykkelbyavtale

- Etablere eit felles grunnlag for partane sitt arbeid med tilrettelegging og promotering av sykkel som reisealternativ
- Definere felles mål og innsatsområder

- Avtalen sikrar at partane deltek med ressursar og kompetanse
- Kommunen må ha vedtatt plan for eit hovudnett for sykkel

Ein sykkelbyavtale gir fleire fordelar. Samarbeidet bidreg til ein felles definisjon av utfordringar og viktige oppgåver, samt føremålstenlege samarbeidsformer. Sykkelbyar er prioritert ved tildeling av ekstra statlege midlar. Begge sykkelbyane i Hordaland har motteke tilskott til å gjennomføre viktige prosjekt gjennom ordninga «*Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommunar og fylkeskommuner.*»

Hordaland fylkeskommune vurderar sykkelbyavtalene som eit viktig grep for å koordinere satsinga på sykkel mellom ulike offentlege aktørar.

8.5 TILTAK

- Tiltak 8.1: Forum for regionsenterkommunar.
- Tiltak 8.2: Gang- og sykkeltiltak i regionsentera.
- Tiltak 8.3: Utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera.

9 Statlege ansvarsområde

Det statlege ansvaret for transport i regionen omfattar riksvegar, jernbane, luftfart og sjøtransport. Regional transportplan Hordaland, er ein plan som omhandlar heile transportsystemet i fylket, og har difor ein eigen omtale av dei statlege ansvarsområda. Kapitlet presenterer innspel til Nasjonal transportplan 2018-2029 og gjev ei omtale av fylkeskommunen sin rolle som regional utviklingsaktør inn mot dei statlege ansvarsområda.

9.1 MÅL

Hovudmål

Hordaland fylkeskommune skal aktivt fremje regionale interesser inn mot dei statlege ansvarsområda.

9.2 REGIONALE UTFORDRINGAR OG BEHOV KNYTT TIL STATLEG TRANSPORTPOLITIKK

9.2.1 Regionbygging og verdiskaping

Vestlandet er eitt av dei mest ressursrike områda i Europa og ei drivkraft i norsk eksport og verdiskaping. Regionen er rik både på naturressursar og human kapital. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur, langs heile Vestlandet, gjer at regionen spelar ei nøkkelrolle for nasjonal verdiskaping. Utbygging av dei nasjonale transportårene innan veg, jernbane, fly, hamn og terminalar/logistikknutepunkt vil ha ei avgjerande rolle for å utnytte potensialet i regionen.

9.2.2 Transporttryggleik og beredskap

Det statlege transportnettet i Hordaland har store utfordringar når det gjeld transporttryggleik og beredskap:

- Låg vegstandard og mange tunnelar med manglar knytt til tryggleik.
- Tungt trafikkerte og rasutsette vegstrekningar med høge ulukkestat (E16, E39 m.fl.).
- Manglande vintersikkert samband mellom aust-vest.
- Sårbart transportnett i Bergensområdet med få omkøyringsvegar.
- Bergensbanen er sårbar med eit stort behov for fornying og vedlikehald.

Mange tiltak og verkemidlar må takast i bruk for å betre tryggleik og transportberedskap. Dei viktigaste er utbygging og modernisering av transportnettet, trafikksikringstiltak, rassikring og auka innsats på vedlikehald.

9.2.3 Bymiljø og klima

Bergen er motoren for regional utvikling i Hordaland og det er viktig at byen er attraktiv for busetting og næringsutvikling. For at Bergen skal kunne halde fram som ein motor for regional utvikling må transportsystemet i Bergensområdet sikre god framkomst for ulike trafikantgrupper, på same tid som det vert tatt omsyn til trafikktryggleik, klima, miljø og folkehelse.

For å oppnå mål om nullvekst i personbiltransporten i Bergensområdet, samt behovet for god framkomst og mobilitet, er det behov for omfattande tiltak for å utvikle kollektivtransporttilbodet og leggje til rette for ei auke i delen av reiser med sykkel og gange.

9.3 FELLES INNSPELSDOKUMENT TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

Det er viktig at den nasjonale transportpolitikken heng saman med regionale prioriteringar og utviklingsbehov. For å sikre ei breiast mogleg forankring av innspel frå Hordaland til grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP), vart det etablert eit regionalt partnerskap som utarbeida eit felles innspelsdokument til NTP ³⁹.

Faktaboks; Felles innspelsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2023

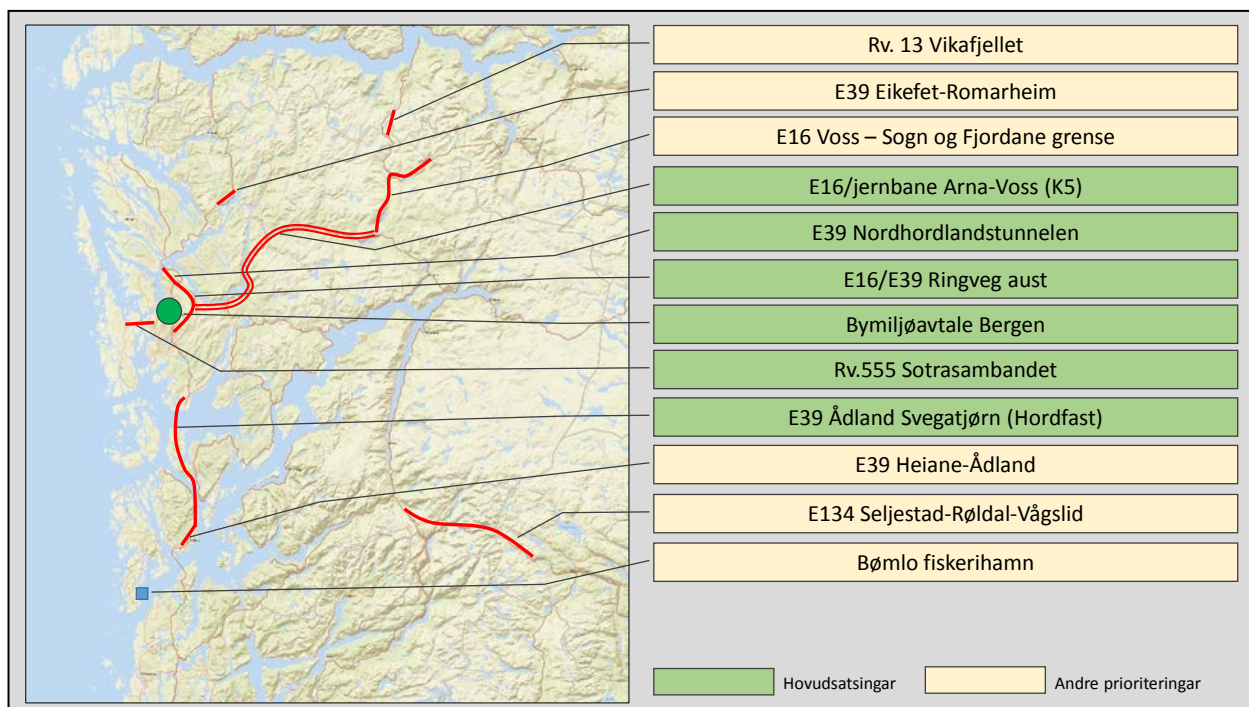
Felles innspelsdokument til NTP som peikar på utfordringar og behov for vår region, og dei viktigaste, strategiske prioriteringane som partnerskapet står samla om. Endeleg handsaming av Nasjonal transportplan skjer i Stortinget våren 2017. Det regionale partnerskapet hadde følgjande medlemmar:

- Hordaland fylkeskommune
- Bergen kommune
- Bergen Næringsråd
- NHO Hordaland
- LO Hordaland

Hordaland har gjennom det strategiske partnerskapet framheva fire likestilte hovudsatsingar:

- Ferjefri E39
- Bysatsing/bymiljøavtale (endra til byvekstavtale)
- Sotrasambandet
- E16/Vossebana (K5)

Dei aktuelle prosjekta innanfor desse fire hovudsatsingane er, saman med dei andre prioriteringane som fylkestinget la til grunn i sin uttale til NTP, illustrert på kartet, figur 27.



Figur 27. Prioriterte prosjekt i fylkestingets uttale til NTP 2018-29.

Det er dei fire strategiske hovudsatsingane som er viktigast for vår region og der den største, statlege innsatsen må gå. Når det gjeld E39, syner kartet dei tre prosjekta som fylkestinget har prioritert høgast for handlingsplanperioden 2018-2021.

I Fylkestingets vedtak om uttale til NTP er òg andre viktige prioriteringar og satsingar, omtalt:

- Auka innsats på rassikring.

³⁹ Fylkestinget vedtok uttalen til NTP i juni 2016.

- Auka rammeoverføringar til drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet.
- Nytt logistikknutepunkt i Bergen.
- KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet.
- Statleg strategi for fornybar energi i transportsektoren.
- Nasjonalt løft for trafikksikre skulevegar.

9.4 FYLKESKOMMUNEN SI ROLLE INN MOT DET STATLEGE TRANSPORTANSVARET

Som regionalt folkevald nivå er fylkeskommunen tildelt ei rolle som samfunnsutviklar, mellom anna for å medverke til at statlege transportetatar sitt virkemiddelapparat i størst moglege grad vert prioritert og utforma i tråd med regionalpolitiske interesser. Dette omfattar å syte for at fylkesvegnettet og statleg infrastruktur fungerer godt i ein heilskap, at omsyn til kollektivtransport blir ivareteken, at utbygging av transportkorridorar støtter opp om regional- og lokal utvikling, og at arealdisponeringa er i tråd med regionale interesser, slik dei er uttrykt i regionale planar.

I arbeidet inn mot store statlege samferdselsprosjekt er det viktig at fylkeskommunen sine transportpolitiske strategiar og prioriteringar blir ivareteke på ein god måte i kontakt med dei statlege transportetatane, Samferdselsdepartementet og Stortinget. Prosessane knytt til utforming og vedtak av NTP og dei årlege statsbudsjetta, er sentrale arenaer for påverknad og samhandling.

Strategiar for fylkeskommunen si rolle inn mot det statlege transportansvaret

- Arbeide aktivt inn mot sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt i Hordaland.
- Utvikle dialog med viktige aktørar.
- Ta ein sterkare posisjon i utvikling av Hordaland og Vestlandet.

Fylkeskommunen medverkar i dag innanfor ulike arenaer i arbeidet med å synleggjere behov, effektar og finansieringsløyseringar i samband med aktuelle prosjekt og tiltak innanfor det statlege transportområdet i Hordaland.

| Namn | Mandat | Representasjon |
|--|--|---|
| Kontaktutval for E39 Hordfast | Å sikre at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet får den beste og raskaste utbygginga av E39 mellom Bergen og Stavanger, med særleg fokus på strekninga mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland | Hordaland fylkeskommune, 11 kommunar, næringsråd, LO og NHO |
| Kontaktutval for E16 Bergen-Voss/Vossebanen | Å sikra at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet snarleg får ein ny trygg trase for E16 og jernbane mellom Bergen og Voss | Hordaland fylkeskommune, 3 kommunar, representantar for næringsliv, LO og NHO |
| Kontaktutval for finansiering av Sotrasambandet | Utarbeide finansieringsgrunnlag/bompengesøknad for sambandet | Bergen kommune, Fjell kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens Vegvesen |
| Stamvegutvalet E16 | Få ei raskast mogleg opprusting av E16 mellom Sandvika og Bergen til stamvegstandard | Oppland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar, 16 kommunar |

| | | |
|-------------------------------|---|---|
| IS Fjordvegen | Arbeida for utbygging av fylkesveg/riksveg 13 slik at denne blir ein trygg veg med gjennomgåande høg standard og gul midtstripe for heile strekninga. Å marknadsføra vegstrekninga som ei effektiv og vakker transportåre og som den indre stamvegen frå Nord – Jæren til Sunnfjord | Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar, 12 kommunar, diverse næringsforeiningar og verksemder |
| IS Rv7 | Få ei miljømessig og samfunnstenleg utvikling av Rv7, i tråd med innbyggjarane, kommunane og næringslivet sine prioriteringar. | Hordaland fylkeskommune, 12 kommunar, diverse næringsorganisasjonar og verksemder. |
| Haukelivegen A/S | Å arbeide for utbygging og standardheving av E134 Haukelivegen og RV23. I tillegg kan selskapet arbeide for å fremje interessene til viktige sidegreiner til denne transportkorridoren. | Rogaland, Hordaland, Telemark og Buskerud fylkeskommunar, 34 kommunar og verksemder. |
| Odda Vegfinans A/S | Bompengeselskap for utbygging av nye tunnelar på E134 Haukelivegen (Seljestad – Haukelifjell). | Hordaland fylkeskommune, 12 kommunar |
| Forum Nye Bergensbanen | Arbeide for modernisering av Bergensbanen og bygging av Ringeriksbanen | Hordaland, Buskerud og Akershus fylkeskommunar, 13 kommunar. |

Utanom desse selskapa har Vestlandsrådet arbeida for realisering av ferjefri E39.

Som tabellen over viser, deltar fylkeskommunen i utviklinga av store samferdselsprosjekt gjennom ulike type fora, som til dømes pådriverselskap eller kontaktutval. Det er behov for å kvalitetssikre fylkeskommunen sin praksis for medverknad og deltaking i utforming av slike større statlege samferdselsprosjekt. Etter initiativ frå fylkesutvalet⁴⁰, skal det gjennomførast ei kartlegging av korleis dei ulike fasane i utviklinga av store samferdselsprosjekt vert organisert. I ein slik gjennomgang vil det kunne vere aktuelt å foreslå endringar i eksisterande organisering og praksis for fylkeskommunen sin deltaking.

9.4.1 Etablering av regionalt partnerskap

Det er etablert eit regionalt partnerskap for samordning av regionale synspunkt inn mot NTP. Arbeidet med dette vert leia av ei styringsgruppe, leia av fylkesordføraren, med medlemmar frå sentrale aktørar som Bergen kommune, Bergen næringsråd, LO og NHO. Det regionale partnerskapet har eit ansvar for å vere pådrivar og koordinere arbeidet med å fremje dei regionale interessene for store samferdselsprosjekt i Hordaland. Regionråda i fylket vert konsultert gjennom faste møte.

Styringsgruppa vil i tillegg kunne ha eit ansvar for å drive fram søknadsarbeidet for finansieringsløyving, inklusiv bompengesøknader. Ansvaret for innhald og avgjerd av søknader ligg likevel til dei aktuelle kommunestyra og til fylkestinget.

Det skal vurderast om dei ulike kontaktutvala for store riksvegprosjekt i fylket skal vidareførast eller om arbeidet inn mot dei statlege ansvarsområda i større grad skal skje innanfor det regionale partnerskapet.

9.4.2 Deltaking i pådrivarselskap

Hordaland fylkeskommune vil vidareføre si deltaking i ulike pådrivarselskapa for fylkeskryssande prosjekt der andre fylkeskommunar, samt aktuelle kommunar og representantar for næringslivet deltek. Unntaket er Odda Vegfinans as, som opphavleg var tiltenkt ei rolle som bompengeselskap. Dette selskapet blir difor føreslått lagt ned. Dei kommunane som er med i Odda Vegfinans as er også med i Haukelivegen as, og arbeidet med bompengesøknad vert vidareført som eige prosjekt med Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, samt Odda og Vinje kommune.

⁴⁰ Vedtak i møte i fylkesutvalet 20. oktober 2016.

9.5 STORD LUFTHAMN SØRSTOKKEN

Sunnhordland lufthamn AS, som er eigd av Hordaland fylkeskommune (21 %) og Stord kommune (79 %), er ansvarleg for drifta ved Stord lufthamn Sørstokken. Danish Air Transport (DAT) flyg rute til Oslo lufthavn, Gardermoen. Det er i tillegg chaterflyvingar, sist til Molde i samband med Ormen Lange prosjektet på Aukra. Flypassen blir i tillegg nytta til treningsflyging med fly og helikopter samt småflytrafikk (GA-trafikk). Vidare er lufthamna viktig for den lokale beredskapen i Sunnhordland med fly og helikopter som utfører søk- og redningsaksjonar samt ambulanseflyging. Stord lufthamn har ei viktig næringspolitisk rolle, særleg for den sørlege delen av fylket.

Lufthamnselskapet har inngått avtale med Samferdselsdepartementet om økonomisk kompensasjon på 19,7 mill kr. i driftsstøtte for perioden 2016-2020.

Det er behov for å utforme ein nærare eigarstrategi saman med Stord kommune for Stord lufthamn Sørstokken. Målet er å sikre fortsett drift og statleg kompensasjon til drift av flyplassen.

9.6 TILTAK

- Tiltak 9.1: Vurdere vidareutvikling av eit regionalt partnerskap for store statlege samferdselsprosjekt.
- Tiltak 9.2: Stord lufthamn Sørstokken – eigarstrategi.

Vedlegg – Handlingsprogram 2018-2021

Kap. 5 Fylkesvegnettet

| | |
|------------------------|---|
| Tiltak 5.1. | Gjennomgang av behovslistar for rassikring |
| Innhald | Gjennomgang av behovslistar på rassikring, prioritere kva rassikringstiltak det er mest aktuelt å starte planlegging av. Skal og vurdere om det er mindre tiltak som kan gjennomførast utan plan. Politiske sak i fylkestinget i juni 2017, som vil vera grunnlag for prioriteringar i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet 2018-21. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Statens vegvesen |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2017 |
| Tiltak 5.2. | Etablere eit program for trygg skuleveg |
| Innhald | Etablere eit program for tiltak til trygg skuleveg. Skal vere ein del av Investeringsprogram for Fylkesvegnettet. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Statens vegvesen og kommunane |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2017 |
| Tiltak 5.3. | Klima- og miljøbudsjett for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren |
| Innhald | 12. desember 2016 vedtok fylkestinget at det skal tas i bruk klimabudsjett i samanheng med utbyggingsprosjekt i vegsektoren. Det skal utarbeidast eit arbeidsopplegg for å berekne miljøkonsekvensar av nye vegprosjekt |
| Ansvar | Statens vegvesen |
| Samarbeidspartar | Hordaland fylkeskommune |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2017 |
| Tiltak 5.4. | Gjennomgang av standard i forkant av nye driftskontraktar |
| Innhald | I forkant av nye driftskontraktar skal standarden avklarast gjennom politisk handsaming. Ein av målsetningane frå Strategi for drift og vedlikehald er at ein skal halde fast på dagens driftsnivå i kontraktane. Døme på vurdering av driftsnivå er frekvens på brøyting og drift av vegar. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Statens vegvesen |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | I forkant av kvar driftskontrakt. |
| Tiltak 5.6. | Reiseliv og tiltak på fylkesvegnettet |
| Innhald | Det skal etablerast eit prosjekt som skal sjå på tiltak på fylkesvegnettet, som er kopla opp mot reiselivet. Døme på tiltak er rasteplassar, offentleg toalett, ferjekaiar, knutepunkt, skilting og utsikt. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Statens vegvesen og reiselivsnæringa. |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune, kommunar, stat, private |
| Oppstart/framdrift | 2017 |

Kapittel 6 Kollektivtransport utanom Bergensområdet

| Tiltak 6.1. | Reiseliv og kollektivtransport |
|------------------------|---|
| Innhald | Reiseliv og kollektivtransport; kartlegge behov og potensiale for å legge betre til rette for reiselivet sitt behov for kollektivtransport. Vurder å sjå på skilje mellom ordinær kollektivtransport og særskilte tilbod som er retta mot reiselivet. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Reiselivsnæringa og aktuelle kommunar |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2018 |

| Tiltak 6.2 | Utgreiing – betre samordning mellom TT-ordninga og kollektivtransport |
|------------------------|--|
| Innhald | Utgreiing av alternativ organisering av transporten for å sikre ei betre samordning innan TT-ordninga og på same tid gje meir rasjonelle transportløyningar for andre kollektivreisande, til dømes bestillingstransport. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2018 |

| Tiltak 6.3. | Evaluerer nullutsleppsbilar i drosjenæringa |
|------------------------|--|
| Innhald | Det vert lagt til rette for både el- og hydrogenbilar i drosjenæringa i Bergensområdet. Tiltaket er å evaluere forsøk med nullutsleppsbilar i to drosjeverksemder. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Drosjenæringa |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune og Enova. |
| Oppstart/framdrift | 2018 |

Kapittel 7 Transport i Bergensområdet

| Tiltak 7.1. | Byutgreiing for Bergen |
|------------------------|---|
| Innhald | Grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029 peika på behovet for utarbeiding av ei byutgreiing som skal belyse kva tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i dei største byområda i Noreg. Byutgreiinga vil vere viktig for utforming av den samla verkemiddelpakken for nullvekstmålet i Bergen og Bergensområdet. |
| Ansvar | Statens vegvesen |
| Samarbeidspartar | Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Jernbanedirektoratet. |
| Ressursar/finansiering | Statens vegvesen |
| Oppstart/framdrift | 2017 |

| Tiltak 7.2. | Byvekstavtale for Bergen |
|------------------------|--|
| Innhald | Byvekstavtalen skal innehalde mål og verkemiddel for auka kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordna arealføringar som bygger opp under miljøvenleg transport. |
| Ansvar | Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. |
| Samarbeidspartar | |
| Ressursar/finansiering | Avtalepartane |
| Oppstart/framdrift | 2017 |

| Tiltak 7.3 | Heilskapleg plan for låg- og nullutslepp i bussar i Bergen |
|------------------------|--|
| Innhald | Ambisjonsnivået for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken vert nærare vurdert av Skyss i trafikkplanen for båt og i heilskapleg plan for innføring av låg- og nullutsleppsbussar. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune, ved Skyss |
| Samarbeidspartar | |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | Er under utarbeiding. |

| Tiltak 7.4 | Trafikkplan for båttilbodet i fylket |
|------------------------|---|
| Innhald | Trafikkplanen vil gi tilråding om framtidige båtsamband i fylkeskommunale regi, der også omsynet til reduksjon av klima- og miljøutslepp inngår i vurderingane. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune, ved Skyss |
| Samarbeidspartar | |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | Er under utarbeiding – forventa vedtak hausten 2017. |

| Tiltak 7.5. | Handlingsplan for innfartsparkering |
|------------------------|---|
| Innhald | Utarbeide ein handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for innfartsparkering for bil og sykkel, deretter setje i verk tiltak. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2017 |

| Tiltak 7.6. | Avklare ansvarstilhøve for fysisk tilrettelegging for drosjenæringa i Bergensområdet |
|------------------------|--|
| Innhald | Prosjekt for å klargjere ansvarstilhøve og verkemiddel for å betre kapasiteten og kvaliteten på haldeplassane for drosje i Bergensområdet. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Aktuelle kommunar |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2018 |

| Tiltak 7.7. | Infrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy |
|------------------------|--|
| Innhald | Det er vesentleg å nytte eigne midlar og tilgjengelege støtteordningar frå Enova optimalt for å byggje ut ladeinfrastrukturen i fylket i tråd med Regional plan for attraktive senter. Utbygginga av offentleg tilgjengeleg ladeinfrastrukturen vil skje skrittvis gjennom utlysingar og i tråd med tilgjengelege midlar. Tiltak i hp for Klimaplanen. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2014-2020 |

Kapittel 8 Regionsenter

| Tiltak 8.1 | Forum for regionsenterkommunar |
|------------------------|---|
| Innhald | For å kunne realisere satsinga på regionsentra i fylket skal Hordaland fylkeskommune etablere eit Forum for regionsenterkommunar. Forumet skal legge til rette for kunnskaps- og erfaringsdeling, samt koordinera og samordna bruk av verkemiddel og ressursar knytt til regionsenter. Hordaland fylkeskommune vil ha sekretariat for «Forum for regionsenterkommunar». |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Aktuelle kommunar |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2017 |

| Tiltak 8.2 | Gang- og sykkeltiltak i regionsentera |
|------------------------|--|
| Innhald | Oppdatere kunnskapsgrunnlag og sette i gang planarbeid på gang- og sykkeltiltak i regionsentra Straume, Kleppestø, Knarvik og Osøyro og deretter utvide til å gjelde dei resterande regionsentra. Vurdere å inngå sykkelbyavtaler med regionsentera. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Statens vegvesen og aktuelle kommunar |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune, stat og kommune |
| Oppstart/framdrift | 2018 |

| Tiltak 8.3 | Utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera |
|------------------------|--|
| Innhald | Bidra til å utvikle plangrunnlag for utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera, og har ein aktiv rolle i å sikre finansiering av prosjekta. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Kommunar, Statens vegvesen, private |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune, stat. kommune og private |
| Oppstart/framdrift | 2018 |

Kapittel 9 Statlege ansvarsområde

| Tiltak 9.1 | Vurdere vidareutvikling av eit regionalt partnerskap for store statlege samferdselsprosjekt |
|------------------------|---|
| Innhald | Det skal vurderast om dei ulike kontaktutvala for store riksvegprosjekt i fylket skal vidareførast eller om arbeidet inn mot dei statlege ansvarsområda i større grad skal skje innanfor det regionale partnerskapet. Vurdere å ta ein sterkare rolle inn mot ulike statlege prosessar. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Statens vegvesen, Bergen kommune, Bergen Næringsråd, LO, NHO. |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2017 |

| Tiltak 9.1 | Stord lufthamn Sørstokken - eigarstrategi |
|------------------------|---|
| Innhald | Etablere ein eigarstrategi, samen med Stord kommune, for vidare drift av Stord lufthamn Sørstokken. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune |
| Samarbeidspartar | Stord kommune |
| Ressursar/finansiering | Midlar Hordaland fylkeskommune |
| Oppstart/framdrift | 2018 |



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

