

Hordaland fylkeskommunehfk@hfk.no

Dykkar ref. 2015/10633

Knarvik, 7. april 2017

Uttale til Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Planforslag

Regionrådet i Nordhordland vil gje ein samla uttale til Regional transportplan Hordaland. I høyringsbrevet er det peika på at Fylkeskommunen ønskjer i særleg grad innspel på mål, strategiar, overordna prioriteringar og tiltak.

Fylkesvegnettet**Målet er:**

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

Vedlikehaldsetterslepet og naudsynt oppgradering er berekna til 7,3 mrd. kr. I 2017 er midlane til drift og vedlikehald 500 mill. kr, men behovet er 1 000 mill. kr for å stoppe det årleg forfallet (sjå kap. 4.1).

Målet om å stoppe veksten i forfallet er difor ei stor utfordring, men Regionrådet i Nordhordland kan ikkje sjå at ein har råd til å la vere. Nordhordland har dei lengste samanhengande strekningane med einfelt køyrebane og med mykje dårleg vegstandard. Dersom forfallet får fortsette som no, vil det gje dårlegare rammer for vekst og utvikling i fylket. Det har vi ikkje råd til i ei tid med krav til stor omstilling i næringslivet, og næringslivet vil bli mindre konkurransedyktig dersom vegnettet vert dårlegare. Midlane til vedlikehald må difor aukast.

Samstundes som det bør setjast av meir midlar, må det sjåast på korleis midlane til vedlikehald og oppgradering kan nyttast på ein kostnadseffektiv måte som gjer at ein får mest mogeleg igjen for midlane.

Dokumentet viser til tunnelføresegna og til pålegg om utbetringar som ein har søkt om utset frist til 2025. Hordaland er eit fylke med svært mykje tunnelar og ein har difor mykje kunnskap om drift og vedlikehald av dei. Fylket (eventuelt i samarbeid med andre fylke) bør gjere ei vurdering om det kan vere krav i føresegna eller tolking av denne, som medfører stor ressursbruk som ikkje står i forhold til den effekten ein oppnår. Finn ein her krav som gjer at midlane ikkje kan prioriterast til dei områda som faktisk gir størst effekt i bruken av midlar? Ein bør også sjå nærare på andre område både når det gjeld oppgradering og investering, noko som er omtalt i «5.2.5 Ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane». Det må kunne gå an å avvike frå føresegna/krav når det fører til at den samla effekten av gjennomførte tiltak vert lågare enn det ein kan oppnå med gode faglege vurderingar og ei anna prioritering.

RTP og forholdet til NTP

Nordhordland er i dag avhengig av eit svært sårbart statleg vegsystem over Hagelsundbrua, Nordhordlandsbrua og gjennom Åsane. E39 har her ingen brukbare omkjøringsvegar på fylkesvegnettet, noko ein har i mange andre deler av Hordaland. For vårt område vert det vist til at ei «full krise» må løysast med ferje/båt. Her burde RTP-rammetillegget vore langt tyngre i si oppbygging mot prioriteringane i Nasjonal transportplan, NTP.

Investeringar og bompengar – finansiering

Me saknar ei vurdering av korleis finansiering med hjelp av bompengeneinnkreving skal fungere i framtida samstundes med målet om mindre biltrafikk og større andel EL-bilar.

I 4.2.7 står det følgjande:

«Hordaland har eit betydeleg omfang av bompengeneinnkreving 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.»

Det er vist til at Stortinget har bedt regjeringa etablere ein bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn 50 % av takstane for konvensjonelle køyretøy når det gjeld bompengar, ferje og parkering. I dag er taksten null. Andelen av EL-bilar i bomringen i Bergen har auka frå 0,35 % i 2012 til litt over 10 % i 2016 og i januar 2017 var andelen nesten 13 %. Salet av EL-bilar tilseier at andelen i framtida også vil auke, noko som er ønskjeleg ut i frå mål om reduserte utslepp.

Auka andel EL-bilar vil endre finansieringa med bompengar framover. Regionrådet saknar ei meir grundig og realistisk vurdering av korleis nye vegprosjekt skal finansierast når grunnlaget for inntekter frå bompengar vert endra. Forslaget gir ikkje ei samla framstilling av framtidige inntekter frå bompengar, redusert biltrafikk og auka andel EL-bilar.

Fylkesvegnettet - overordna fylkesveger

- Regionrådet ber om at fylkesvegen frå Årås i Austrheim via Radøy vert klassifisert som ein overordna fylkesveg. Den er einaste mogelege omkøyring dersom vegen fylkesveg 57 mellom Knarvik og Mongstad skulle bli stengt.
- Fylkesveg 564 i Meland må vere overordna fylkesveg frå Frekhaug til Rossland. Strekinga er viktig for næringslivet og utviklinga av lokalsamfunnet - og den har høg trafikk.
- Fylkesveg 570 fram til Masfjordnes er overordna fylkesveg, den må forlengast frå Duesund og fram til fylkesgrensa til Sogn og Fjordane slik at dette vert samanhengande.
- Fylkesveg 57 frå Knarvik til Mongstad må bli omklassifisert til riksveg, dette har Regionrådet bedt om i mange år.

Sambandet Vest

Regionrådet viser til Regional Transportplan 2013-2024, handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden / Askøy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Eit interkommunalt selskap, Sambandet Vest AS, arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

I pågåande kommunesamanslåingsprosess mellom Radøy, Meland og Lindås, er dei tre kommunane tildelt midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal målrettast mot infrastrukturtiltak som kan binda dei tre kommunane tettare saman. Ytterlegare midlar vert omsøkt, og midlane skal nyttast til planprosessar knytt til Sambandet Vest AS, og då med samanbinding av Radøy og Meland spesielt.

Sambandet Vest vert ein viktig omkøyringsveg og eit viktig trafikkisikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland. Sambandet Vest bør takast med i RTP Hordaland 2018 – 2029.

Ferjer – miljøkrav og finansiering

I nye ferje anbod skal det vera strengare krav til klimagassutslepp og 25 % energieffektivisering. Det er forventa at det vil gi høgare kostnader (3.1.1.2) Samstundes vil høgare andel med EL-bilar med null eller redusert ferjetakst i framtida gi lågare inntekter.

Regionrådet sin haldning er at dagens ferjetilbod (rutefrekvens) ikkje må reduserast, men aukast. Ferjene må også vere attraktive å bruke t.d. med at det er gode fasilitetar som salong over dekk, og kafé og kiosk om bord. Dette må sjåast i samanheng med den satsinga som er på turisme og reiseliv her i landet – ikkje minst på Vestlandet – og som også er eit satsingsområde for Hordaland fylkeskommune.

Regionrådet ber om at ferjesambandet Valestrand – Breistein vert del av dei fylkeskommunale ferjestrekningane, me viser til kor viktig ferjesambandet er for Osterøysamfunnet og for aksen mot Bergen nord / Nordhordland.

Ferjeavløysingsprosjekt

Det er viktig at ferjeavløysingsprosjekt kjem inn i handlingsprogrammet til RTP og det må følgjast opp i planperioden. Det er tre ferjeavløysingsprosjekt i Hordaland som er realistiske og gjennomførbare i planperioden, og dei bør bli omtalt i RTP i denne prioriterte rekkefølge:

1. Masfjordsambandet – erstatta kabelferja i Masfjorden med bru.
2. Bru mellom Skorpo i Tysnes kommune og Huglo i Stord kommune.
3. Fjellbergsambandet i Kvinnherad kommune.

Det må og koma med i RTP at sambandet i Masfjorden vil vera med å styrka samferdsla og næringslivet i ytre deler av Sogn og Fjordane, og at dette samferdselstiltaket vil byggja opp under den nye regionen «Vestlandet».

Kollektivtrafikk

Målet er:

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

Framleis er det bare innanfor sone Bergen at det kan nyttast mobilapplikasjonen «Skyss Billett». Forenkling av soner må gjennomførast slik planen er, slik at ein kan få til eit enklare system og meir framtidretta system for kjøp av billett i heile fylket. Kollektivsatsinga utanfor Bergensområdet må styrkast, den er for svak slik den no er presentert. Nabo fylket Sogn og Fjordane har betre og breiare satsing på kollektivtrafikk. Det må også sjåast i samanheng med at desse to fylka etter kvart vert ein region.

Innfartsparkering – knutepunkt

I distrikta vil det ofte vere naturleg å kombinere bil med kollektivtrafikk. For å få til dette, må det leggst til rette for innfartsparkering der bussane raskt kjem inn og ut. I strategi for innfartsparkering som fylket vedtok i 2015 er det planar for ny kollektivterminal og innfartsparkering på Flatøy. Regionrådet i Nordhordland ser det som svært viktig at den planen vert følgt opp framover. Det same gjeld for Arna og innfartsparkering der. Kapasiteten på innfartsparkeringa må vere høg nok, det er ei utfordring i dag i aksene Knarvik – Frekhaug. Der det er innfartsparkering må det også leggst godt til rette for sykkelparkering, det er fram til no lite prioritert.

Hurtigbåt

Hurtigbåten som går mellom Knarvik-Frekhaug- Bergen er eit viktig supplement i kollektivtilbodet i Nordhordland. Det må kome tydelegare fram i plandokumentet at dette er eit godt tilbod og at det er noko ein vil satse på og leggje til rette for i framtida. Sjøen må i større grad sjåast på som ein framtidretta ferdseveg. Det sparer areal på land og det er utvikling av null-utsleppsåtar som gjer at dette er ein miljøriktig veg å tenke samferdsel på. Det må også sjåast på andre ruter enn det ein gjer i

dag. Det i dag også ruter som går gjennom vår region t.d. Sognabåtane som kunne vore utvikla og nytta på ein betre måte.

Ny teknologi

Me ser at nye teknologiske løysingar kjem som mellom anna autonome køyretøy, og me tenkjer at me må vera villige til å prøve ut og teste nye løysingar. Dette kan etter kvart gje rom for å effektivisere ressursbruken og frigi ressursar som kan nyttast på andre område ved å gi nye tilbod eller auka omfang.

Gående og syklande

Målet er innanfor Bergensområdet: «Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.»

Me saknar ein meir konkret og tydelegare prioritering av sykkel og gåande innanfor dei korte transportavstandane. Hordaland ligger under det som er gjennomsnittet for landet når det gjeld sykkelreisande, det gjeld også for Bergensområdet som t.d. ligg langt under det som er målsetjinga for landet og det ser ut til å vera fallande trend.

Planen peikar også på at andelen som nyttar sykkel må aukast for dei som nyttar bil til reiser under 5 km. Det same må også gjelde for kollektivt innanfor dei korte avstandane. For dei korte avstandane må det vere eit mål at fleire nyttar sykkel eller går framfor kollektiv transport. Utleige av bysyklar bør bli vanleg (sjå til København som eit døme), slik at sykkel og kollektivt kan kombinerast på ein god måte.

I kap 5.2.9 står det følgjande:

«Utanfor byar og tettstader kan det vere aktuelt med brei vegskulder i staden for adskilt gang/sykkelveg.»

Regionrådet meiner at dette er eit kostnadseffektivt tiltak som bør nyttast i mykje større grad enn i dag.

Det er mange vegar som med ei brei vegskulder vil bli oppfatta som mykje meir attraktiv å vere syklande og gåande på. Dette vil vera kostnadseffektivt og mykje mindre arealkrevjande enn dagens krav til gang- og sykkelstiar på steder med forholdsvis lite trafikk. Vi ser det som viktig å nytte differensierte verkemidlar for å fremme meir sykkel og gange.

Med venleg helsing

Alle ordførarar i Regionrådet Nordhordland (9 kommunar)



Karstein Totland

Leiar

Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit

Dagleg leiar

Nordhordland Utviklingsselskap IKS

Kopi: Kommunane i Region Nordhordland

Sakshandsamar: Bent Gunnar Næss | e-post: bgn@nordhordland.net | mobil 481 24 623