

Etat	Merknad oppsummert	Fylkesrådmannen si vurdering
Askøy kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Er samd i at trafikkveksten bør takast av kollektivtrafikken, men peiker på behovet for å få støtte til finansiering av tiltak, som innfartsparkering, sykkelveggar og utvikling av kollektivterminaler, tiltak som er nødvendige for å realisere mål om nullvekst i personbiltransporten. • Kap. 9 Statlege ansvarsområde må vere meir tydelig på behovet for opprusting av fylkesvegnettet i Hordaland, og behovet for støtte til utvikling av kollektivtransport. • Peike på behovet for at fylkesvegane på Askøy vert forvalta på linje med det overordna fylkesvegnettet og behovet for punktutbetring av flaksehalsar. • Positivt at skulevegane skal prioriterast for trafikksikring, mellom anna gjennom etablering av «Hjertesone».. • Planen bør vere meir tydeleg på utvikling av kollektivtransport på sjø som ein del av det framtidige kollektivtransportsystemet. • Planen bør vere tydelegare på kva krav som vert stilt til beredskapsnivået ved langvarig stenging av fastlandsforbindelsen til kommunen. Peiker på Sambandet Vest som eit prosjekt som bør inn i NTP. • Bompengar; peiker på målkonflikten mellom denne måten å betale for investeringar og intensjonene med planen som er nullvekst i personbiltrafikken, økt kollektivandel og tilrettelegging for at flere skal gå og sykle. • Askøy kommune har forventning til at byvekstavtalene vil bidra til utvikling av kollektivtrafikk, sykkelveier og trafikksikringstiltak i omegnskommunene til Bergen. • Askøypakken – ønskje om at andelen av fylkeskommunale midler blir høgere enn i dagens Askøypakke. For å styrke økonomien i Askøypakken, støtter Askøy kommune forslaget om at elbiler skal betale halv bompengavgift i Askøypakken fra det tidspunktet nasjonale fritaksregler opphører. Understrekar behovet for vedlikehald og oppgradering av fylkesvegane i kommunen, utover det som ligg inne i Askøypakken. • Ved rekkefølgekrav til gang- og sykkelveg som går langs fylkesveg, bør alternative løysingar vurderast så lenge dei tilfredstillar krav til tryggleik. • Konkrete innspel til sentrale moment for at Kleppstø skal utvikle seg til eit attraktivt sentrum. Stikkord er satsing på å kollektiv, sykkel og gange for å begrense biltrafikken, innretting avkollektivtilbodet internt på Askøy, etablering av kollektivterminaler må kunne anlegges utanfor sentrumsområdet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaaden er omtalt i politisk sak.
Austevoll kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Austevoll kommunestyre ber om at fv 546 frå Storebø til Bekkjarvik, og fv 151 frå Bekkjarvik til Salthella vert omklassifisert til overordna fylkesvegnett. • Austevoll kommunestyre ber om at RTP heimlar krav til kvalitet på ferjetilbodet og at rutetilbodet skal justerast i tråd med trafikkutvikling, og ikkje berre der det skjer «større endringar i infrastruktur eller reisemønster». Vidare må RTP sikre beredskap og tilgjenge ved driftsavbrot, med beredskap slik som for vegnettet. Austevoll kommunestyre nyttar samstundes høve til å krevje at det frå 1.1.2018 vert minst éin ny avgang i Hufthamar-Krokeide, der det aller viktigaste er ein ny rundtur med avgang frå Hufthamar kl. 01.00, og at siste avgangen i Husavik-Sandvikvåg vert utsett til seinare på kvelden, kring kl. 22.00. • Ber om at Austevollpakken vert vurdert som aktuelt i planperioden. • Peike på behovet for ytterlegare styrking av snøggbåt i fylket. Austevoll kommunestyre ser fram til arbeidet med ny trafikkplan for båttilbodet i fylket og ber om at kommunar og brukarar får høve til å medverke i planarbeidet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaaden er omtalt i politisk sak.

	<ul style="list-style-type: none"> • Austevoll kommunestyre ber om at Hordaland fylkeskommune sikrar at det er korrespondanse mellom ulike transporttilbod, ikkje minst mellom buss, ferje og snøggått. • Austevoll kommunestyre ber om at Hordaland fylkeskommune sikrar at rasutsette stader og strekningar vert kartlagt langs fylkesvegane i kommunen, at desse følger RTP-en, og at det vert gjennomført sikringstiltak. • Austevoll kommunestyre viser til at prosjekt ny Torangsvågbru er omtalt i gjeldande RTP som aktuelt prosjekt i neste RTP. Tiltaket er ferdig regulert og viktig å få realisert som standardshevingstiltak. • Austevoll kommunestyre viser til at samfunnsbåten for øyane i Austevoll ligg i ro 20 av 24 timar. Det er sløsing av ressursar når det er stort behov for fleire ruter Hufthamar-Flesland kai. Kommunestyret ber om at meir ruteproduksjon der blir prioritert. • Austevoll kommunestyre spelar inn at fastlandsforbindelse som ferjeavløysingsprosjekt må med som framtidig tiltak. 	
Bergen kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kap. 3. Ber om ein tydeligare omtale av klima- og miljøutfordringane og sentrale avtalar; frå Paris-avtalen til Bergen kommune sin klima- og energihandlingsplan – «Grønn strategi». Ber om at dekkulturen vert tydelegare omtalt i planforslaget. Ber om ein meir presis og nyansert omtale av lokal luftforureining i Bergen.. • Bergen kommune oppfordrar Hordaland fylkeskommune til å slutte seg til Bergen kommune og Bergen Næringsråd sitt ambisjonsnivå, og leggje til grunn målsetting om fossilfri transport i Bergensområdet innan 2030. • Kap. 4. Bergen kommune er tilfreds med at det fylkeskommunale tilskotet til Bergensprogrammet vert vidareført inn i arbeidet med byvekstavtalen. På same tid viser Bergen kommune til formuleringar i planforslaget om at det fylkeskommunale bidraget til Bergen også skal kunne benyttes til eventuelle utbedringstiltak på fylkesvegnettet i Bergen som ikke inngår i byvekstavtalen. Bergen kommune vil fraråde en todeling av satsingen på infrastruktur i Bergen, der noe holdes utenom byvekstavtalen og en ny bypakke. • Peike på at ny takst- og sonestruktur vil medføre ei sterkare subsidiering av kollektivtrafikken utenom Bergen, og understreker at finansieringa av ei slik endring ikkje må gå utover satsinga på kollektivtransport i Bergen. • Kap. 7. Det bør kome tydeligare fram at Hordaland fylkeskommune tilrår ei differensiert tilnærming for å nå nullvekstmålet i Bergensområdet. Inviterar fylkeskommunen til å slutte seg til vedtatt mål i bystyret om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innan 2020 og 20 % innan 2030. • Restriktive tiltak på personbiltransporten. : Bergen kommune slutter seg til omtale av restriktive tiltak. For å avgrense personbiltransporten er det viktig at investeringer i nye vegsamband i og rundt Bergen bygger opp under målet om redusert bruk av personbiltransport. • Planen må vere meir tydeleg på behovet for å styrke drift av kollektivtransporten for å nå mål i planen (nullvekstmålet). • Bergen kommune slutter seg ikke til forslaget om at elbiler skal betale inntil halv takst i bompenger så snart Stortinget åpner for dette. Etter Bergen kommunes vurdering bør betaling for elbiler i bomringen først skje når el-bil andelen passerer 20 %. • Kap. 9. 4. Ber om ei omskriving av strategien for å bygge opp under overordna mål om trafikkreduksjon og at det blir samsvar med øvrige strategiar i planforslaget, til dømes sterkare fokus på behovet for å drift og vedlikehald. • Ber om å få gje innspel til handlingsprogram for Kollektivstrategi for Hordaland før vedtak i fylkestinget. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkningen, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merkningen er omtalt i politisk sak.
Bømlo kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Bømlo kommune legg til grunn at fylkeskommunen tek sitt avtalte økonomiske ansvar i Bømlopakken, også den utvida pakken som skal handsamast våren 2017. • Det må vere ein ambisjon at vedlikehaldsforfallet blir redusert i planperioden og at dette også skal gjelde den delen av 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av

	<p>fylkesvegnettet som ikkje har regional funksjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bømlo er glad for at planen legg opp til å prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak og at den legg opp til auka gange og sykling. «Nullvisjonen» for drepte og skadde i trafikken må haldast høgt. • Dagens ferjetilbod i sambandet Langevåg- Buavåg er eit minimumstilbod. Av omsyn til næringslivet er det viktig at både opningstid, frekvens og kapasitet minst blir lagt på dagens nivå. • Planen må ha klåre føringar på snøggbåttilbodet i Sunnhordland si rolle med omsyn på å sikre gode snøggbåttilbodet internt i regionen og inn mot regionsenteret spesielt, men planen må også ha ambisjonar om vidareutvikle snøggbåttilbodet mellom regionen og Bergen/Flesland. Dette blir spesielt viktig når vi kan konstatere at realisering av ferjefri E 39 mest sannsynleg ikkje er realisert i planperioden. • Bømlo kommune er glad for at planen tydeleg peikar på trongen for å realisere Bømlo fiskerihamn. Sjølv om dette er eit statleg prosjekt legg Bømlo kommune til grunn at fylkeskommunen arbeider aktivt for å få realisert dette prosjektet. • Planen må ha klårare føringar på målet om universell utforming av alle terminalar og transportmidlar og overgangen mellom desse. 	<p>denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.</p>
CargoNet as	<ul style="list-style-type: none"> • Viktig å legge til rette for effektive omlastingspunkter. Planforslaget er uklart og defensivt i forhold til tiltak på næringstransportområdet. Det er vanskelig å se at planen gir tilstrekkelig støtte til en miljøvennlig transportstruktur der togløsninger med Bergensbanen inn og ut av regionen knyttes sammen med behovet for distribusjon og næringstransporter i Bergensregionen. Utvikling av knutepunkt (som et av tiltaksområdene 8.3) kan være en naturlig inngang for slike tiltak. • Knutepunktutvikling gjennom en intermodal togterminal med omlasting mellom bil og bane, bør kombineres med tiltak for å underlette eller drive frem utviklingen av mer miljøvennlig transportløsninger for næringslivet. Dagens intermodale knutepunkt på Nygårdstangen i Bergen er allerede en flaskehals for vekst i miljøvennlige næringstransporter med tog. • Vi registrerer at det legges opp til at transporten i Bergensområdet skal være effektiv miljøvennlig og trygg. Imidlertid oppfatter vi at godstransporten og næringstransporten i liten grad er bygd inn i strategien for å styrke miljøvennlige transportformer. Jernbane er en naturlig del av oppbyggingen i strukturen, der volumstrømmer mellom Østlandet og Hordaland kan skje med togløsninger inn og ut av regionen. • Eksempelvis kan distribusjon til og fra jernbaneterminaler støttes spesielt gjennom intensivordninger for å unngå større langtransporter inn i sentrum av Bergensområdet. Dette kan også bidra til å støtte opp under utviklingen og bruk av lavutslippsteknologi og kjøretøy med klimavennlige drivstoffløsninger, gjennom at teknologien trolig vil være tilgjengelig på mindre kjøretøy først. • Kap. 3.1.6 – Det er viktig at det legges til rette for effektive godsterminaler i Bergensområdet. Godsterminalen på Nygårdstangen har ikke mulighet for å ta den forventede veksten i godstransporten på bane. Det er viktig at det legges til rette for effektive omlastingsmuligheter mellom bil og bane. I så måte må det ivaretas tilgang på tilstrekkelig areal for brukerne av jernbanen til å etablere seg i umiddelbar nærhet til en fremtidig jernbaneterminal. • Kap. 4.1 – Det bør vurderes om fylket kan investere i prosjekter som i større grad kan spores mot å redusere negative påvirkninger av godstrafikk på vei. Dette øker troverdigheten av planen på miljøområdet. • Investeringer i fylkesveier er åpenbart tiltak som bidrar positivt for godstrafikken på vei. Imidlertid er det vår oppfatning at det bør være en større binding mellom de utfordringene som beskrives med hensyn til ulykker og klimaeffekter av godstrafikken på vei og 	<p>Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.</p>

	<p>tiltakene og investeringene som gjøres for å unngå videre vekst på dette området. Å investere i en ny godsterminal for jernbane er sentralt i å styrke satsingene og etableringene av infrastruktur og materiell for å nyttiggjøre seg tjenestetilbudet på jernbanen. Det er også vesentlig for konkurransekraften for jernbane at omlastingsterminalene er så effektive som mulig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kap.7.1 – Det er ikke tydelig hva og hvordan HFKs mål for vekst i næringstransporten skal være. Det bør tydeligere defineres mål for dette, som igjen bidrar til mulighet for å utforme tiltak. Med de store utfordringene som ligger i næringstransporten, både med tanke på pålitelighet og kostnader i kombinasjon med sikkerhet og miljøpåvirkning, er det oppsiktsvekkende at HFK ikke har adressert disse utfordringene nærmere i sin transportplan. • Kap.7.4.3.1 – Kapitlet om tog fokuserer utelukkende på persontog og –forflytning. Dette er åpenbart svært sentralt, men vi oppfatter det likevel som en stor feiltakelse at næringstransporten, samvirke mellom vareflyten generelt og togtransport på lengre og kortere strekninger er viktig miljø og fremtidsrettet måte å løse næringslivets transportutfordringer på. Bindingen mellom lokaldistribusjon og transportflyter bør etter vår mening være nevnt i en strategisk ramme for transportsystemet i Bergensområdet. • Kap.7.4.7 – Det vises til planlagte investeringer i godsterminal, og ønske om å frigjøre arealet for byutvikling. Selv om det er uvisst hvor en fremtidig godsterminal skal ligge, så bør dette ikke være årsak til at det i transportplanen uteblir mål og tiltak for godstransporten. I lys av innretningen på persontransport med utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt, kan dette være en mulig inngang og tankegang for godstransportens innfart/utfart til/fra Bergen. • Kap.9 – Vi støtter engasjementet rundt utvikling av Bergensbanen, det tilsvarende for utvikling av nytt logistikknutepunkt i Bergen. Imidlertid bør ikke dette hemme regionalt engasjement for gode og miljøvennlige logistikk løsninger for næringslivet. 	
Eidfjord kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Eidfjord kommune støtter strategien for drift og vedlikehold av fylkesvegane i Hordaland fram mot 2029, men meiner at hovudmålet for fylkesvegnettet må vera å fjerna forfallet gjennom styrka vedlikehald slik at heile fylkesvegnettet får ein akseptabel standard. Det er ikkje offensivt nok berre å stoppa veksten i forfallet. Eidfjord kommune støtter formuleringane i planen vedr. tilrettelegging for reiselivets behov for kollektivtilbod. Det er viktig at haldeplasstruktur vert tilpassa reiselivets behov. Billettsystemet som skal nyttast i kollektivtrafikken må vera tilpassa «dagens» betalingssystem. • Eidfjord kommune forventar at det vert avsett midlar til rassikring av Fv 103 i første del av planperioden til RTP 2018 – 2029. • For å auka trafikktryggleik for gåande og syklende bør gang- og sykkelvegen etablerast til Stavanen i samsvar med Kommunedelplan for trafikkisikring. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Etne kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Etne kommune krev at Fv48 Håland – Skånevik vert ein del av det overordna fylkesvegnettet. • Ber om fokus på pkt. 6 i handlingsprogrammet slik at kollektivtilbodet vert styrka ved å syte for korresponderande buss- og snøggbåttilbod i området vårt. • Etne kommune ønskjer at planarbeidet som er sett i gang for ein del av Fv 48 – mellom Skånevik og Tungesvikstranda – vert prioritert med løyvingar. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av

		merkna den er omtalt i politisk sak.
Evensen, Hans Olav	<ul style="list-style-type: none"> Fylkesveg 404, kvamsliane/kvamsbrekko er ein særlig farlig skoleveg. Det ligg no føre godkjent reguleringsplan og utbetring av vegen må prioriterast. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merkna den at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Fikse Næringsutvikling	<ul style="list-style-type: none"> Ber om stadfesting av at Fikse Næringsutvikling står på adresselistene til høyringa i Hordaland fylkeskommune eller grunngjeving for kvifor me ikkje gjer det. FV 48 mellom E134 og Husnes/Sunde må løftast opp som overordna fylkesveg. Statlege ansvarsområde: Kva kriterie har ein nytta som har resultert i fylkestinget sin uttale til NTP (figur 27)? Netto samfunnsnytte må leggjast til grunn for prioritering av samferdselsprosjekt. E134 Røldal-Seljestad er del av eitt av dei mest lønsame prosjekta i NTP, jfr. aust-vest-utgreiinga og må vera Hordaland sitt prioriterte innspel til NTP. Felles innspelsdokument har ei falsk forankring: Felles innspelsdokument til NTP skal tilsynelatand sjå ut til å vera sendt frå eit samla "Hordaland". Bergen næringsråd og NHO Hordaland er ikkje ei samansetning som er representativ for næringslivet i Hordaland. Denne slagsida er Hordaland fylkeskommune sitt ansvar som koordinator av prosessen. Næringsalliansen eller den enkelte næringsorganisasjon må involverast dersom det skal gjevast fellesuttalar på vegne av næringslivet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merkna den at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Fitjar kommune	<ul style="list-style-type: none"> Under strategiar for utvikling av fylkesvegnettet bør ein ta med at nye investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet også skal gjelde investeringar for å redusere reisetida. I tillegg til å bli tatt inn som ein strategi, bør ei utgreiing av kva for investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet som mest kostnadseffektivt kan redusera reisetida, inkluderast som eit tiltak på handlingsprogrammet. Det er satt av om lag like store andelar av midlane for dei fire neste åra til Bergenspakken og det øvrige fylkesvegnettet, om lag MNOK 1 100 til kvar. Ein større del av desse midlane burde vore sett av til fylkesvegnettet utanfor Bergenspakken. Under strategiar for kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport bør ein opprette eit eige punkt for snøggbåt, med mål om å etablere nye ruter til og frå regionsentra og mellom tettstadane i regionen. I handlingsprogrammet bør ei utgreiing med fokus på pendling og reiseliv bli tatt inn som eit tiltak. Under strategiar for kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport bør ein opprette eit eige tiltak i handlingsprogrammet for utgreiing av kostnaden og samfunns- og miljøgevinsten ved å oppretthalde kollektivtilbodet på pendlarrutene utanfor skuleferiane. I handlingsprogrammet bør det inkluderast eit tiltak om utgreiing av kollektivtransporttilbod for arbeidande. Utgreiinga bør gjelde både rutetilbod i skuleferiar og reiser til og frå regionsentra og mellom tettstadane i regionen og kommunesenter. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkna den, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merkna den er omtalt i politisk sak.
Fjell kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunestyret er positive til mykje av intensjonane og innhaldet i Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Kommunestyret ber om at det vert nærare gjort greie for verknad av planen og kap. 1.2. sin omtale av at planen er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag. Kommunestyret varslar at ein vil vurdere å fremje motsegn mot planen etter § 8.4.2 i Plan- og bygningslova om ein ikkje kjem til ei sams forståing om dette. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkna den,

	<ul style="list-style-type: none"> Ber om at fylkeskommune tek initiativ til å starte eit arbeid, saman med primærkommunane, for å sjå nærare på kva situasjon som vil gjelde når ei rekkje av kommunane i Hordaland om kort tid går saman i nye og vesentleg større einingar. Det er bra at fylkeskommunen vil arbeide aktivt i høve sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt, som til dømes Sotrasambandet. Peike på at det og er viktig å prioritera fylkesvegane Fv 561 og Fv 555 frå Kolltveit til Øygarden og Sund kommunar. Fjell kommune ønskjer å delta i arbeidet med mange av tiltaka i handlingsprogrammet. Igangsetting av arbeidet med ein handlingsplan for innfartsparkering er særleg viktig at vert høgt prioritert. 	saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Forsvarsbygg	<ul style="list-style-type: none"> Forsvaret har anlegg og verksemd i Hordaland fylke, men er ikkje nemnt i høyringsdokumenta. Vi føreset likevel at Forsvarets arealbruksinteresser blir ivaretatt vidare. Utover dette har ikkje Forsvarsbygg nokre marknader til saken. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Funksjons-hemmedes Fellesorganisasjon	<ul style="list-style-type: none"> Regjeringa har lenge hatt ein plan om at Noreg skulle vere universelt utforma innan 2025. Virkar som om fylket, med utarbeiding av denne planen, har gått vekk i frå denne målsettinga. FFO Hordaland mener at fylket bør ha ein meir offensiv strategi for å planlegge universell utforming i enhetlige reisekjeder som innebefatter, holdeplasser, knutepunkt (regionsentre) enn beskrevet i planen. Kap. 2. FFO Hordaland mener at universell utforming og tilgjengelighet må prioriteres og være et hovedmål som løftes tydeligere frem i planen. Pkt. 3.1.3 Sykkel og gange. Her vert det peikt på store utfordringar knytt til sykkel og gange, men det vert ikkje vist til at fylket ønskjer å gjennomføre ei ny kartlegging i samarbeid med Statens Vegvesen. Under siste avsnitt henvises det til at vekst «i de miljøvennlige transportformene er behovet for en forsterket satsning for tilrettelegging stor» uten lovnader i forhold til strategi. Pkt. 5.2.9 Auke satsing på gange og sykkel bør sjåast i samanheng med pkt. 5.1 i handlingsprogrammet; Gjennomgang av behovslistar for rassikring. Det bør utarbeidast ein konsekvensutgreiing for dei strekningane der veg vert erstatta av tunnel. Utgreiingar bør sjå på konsekvensane for mjuke trafikantar; t.d. rullestolbrukarar. I eit framtidsperspektiv bør det vurderast å bygge eigne tunneløp der rullestolbrukarar og andre myke trafikantar vert ivaretatt. Pkt. 6.3.6. Transportordningen for funksjonshemmede. FFO Hordaland mener at TT ordningen må videreføres og styrkes for alle brukergrupper i ordningen. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Fusa kommune	<ul style="list-style-type: none"> «Det overordna fylkesvegnett skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard.» Det er deler av både Fv 48 frå Mundheim til Holdhus og Fv 552 frå Eikelandsosen til Os, som ikkje oppfyller dette. Fusa kommune vil difor be om at fylgjande vegstrekningar vert prioritert i planperioden. Utbetring av desse to strekningane vil underbyggja målsetjingane i planen om eit godt overordna fylkesvegnett og satsing på kollektivnettet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Fylkeseldrerådet	<ul style="list-style-type: none"> Fylkeseldrerådet er positive til at RTP 2018- 2029 vektlegg gode og tenelege kollektivtilbod med eitt breitt rutenett og god korrespondanse, innfartsparkering og gang/sykkel langs fylkesveg. Gang- og sykkeltraséa må vera så breie at gåande og syklande kan passera kvarandre utan problem. Helst burde det vera skilte 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje

	<p>”filar” merka for syklende og fotgjengarar.</p> <ul style="list-style-type: none"> Rutetilbod (6.3.1 og 6.3.1.1). Under punkt 6.3.1 vert det sagt at ”skuleskyssen så langt som mogleg (skal) inngå i det ordinære kollektivtilbodet.”. Betyr denne formuleringa at det ikkje skal vera egne skulebussar, men at elevane skal nytta seg av det ordinære rutenettet? Betyr det i sin tur at det ordinære rutenettet vil bli styrka med midlane ein sparar på ikkje å ha egne skulebussar? Fylkeseldrerådet er usikker på korleis punktet skal tolkast. Dersom punktet betyr styrka ordinært rutenett på den strekninga det gjeld,, så er Rådet positiv dersom det vil føra til ordinært rutetilbod også etter skuletid og utanom skuleferiane. Rådet meiner at særleg knutepunkt og byttepunkt må ha ein god standard både når det gjeld estetikk, skilting og informasjon på staden. Det må vera god le for vér og vind, men samtidig må det vera mogleg å følgja med på om buss/ ferje kjem. For eldre er det viktig at alle haldeplassar har benk, slik at ein kan sitja ned mens ein ventar. Kap. 6.3.6. Fylkeseldrerådet ber om at eventuelle nye reglar for tildeling av TT-kort vert førelagt rådet før dei vert vedtekne. Ber og om å bli involvert i arbeidet med tiltak 6.2 ”Utgreiing– betre samordning mellom TT-ordninga og kollektivtransport”. Fylkeseldrerådet meiner at servicelinjenettet i Bergen, som Skyss har ansvaret for, bør vere nemnt i planen, til dømes under pkt 7.5.2: Byutgreiing for Bergen. 	merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Fylkesmannen i Hordaland	<ul style="list-style-type: none"> I framlegg til plan går det klårt fram at tilstanden på mest heile samferdsleinfrastrukturen er relativt dårleg og etterslepa er særskilt høge (7,3 mrd. kr). Fylkesmannen er samd i prioritering av midlar til vedlikehald og opprusting, før nye større vegprosjekt. I kap. 5 er mellom anna rassikring omtala. Det går fram at Hordaland har særskilt mange rassutsette strekningar. Vi meiner at rassikring også bør prioriterast framfor investering i nye større vegprosjekt. Det går fram av omtalen av innfartsparkering at målsetnaden med tiltaket er å bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene. Vi meiner det er eit særskilt lite kostnadseffektivt tiltak. Trafikkplan for båttilbodet i Bergensområdet; båtsamband som kan gje kollektivtransporten konkurransefordel i forhold til bil bør prioriterast og søkast oppgraderast og eventuelt utvidast. Til dømes vil båtsambandet Askøy – Vågen og snøggbåtruta til Nordhordland kunne avlaste overordna vegnett. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkna den, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merkna den er omtalt i politisk sak.
Granvin herad	<ul style="list-style-type: none"> Granvin herad støttar det overordna målet med transportplanen og er særleg glad for at den inneheld mål knytt til sikkerheit og omstilling til lågutsleppssamfunnet, men mål og strategi knytt til fylkesvegnettet meiner me ikkje bygger godt nok opp under det overordna målet om eit sikkert transportsystem. Granvin herad meiner rassikring av vegnettet må inn som konkret mål med tydelege strategiar i planen. Granvin herad ber difor om at fylgjande delmål frå RTP Hordaland 2013-2024 blir vidareført: «Overordna vegnett skal prioriterast med tiltak som aukar framkome og trafikktryggleik. Skredutsette strekningar skal prioriterast særskilt». Me ser også at vatn i veg kan vere utfordrande, men det er ras frå fjellsidene ned på/over vegen som er den største trusselen for dei vegfarande. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merkna den at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Hardangerrådet et IKS	<ul style="list-style-type: none"> Hardangerrådet meiner at hovudmålet for fylkesvegnettet må vera å fjerna forfallet gjennom styrka vedlikehald slik at heile fylkesvegnettet får ein akseptabel standard. Det er ikkje offensivt nok berre å stoppa veksten i forfallet. Hardangerrådet støttar formuleringane i planen vedr. tilrettelegging for reiselivets behov for kollektivtilbod. Det er viktig at haldeplasstruktur vert tilpassa reiselivets behov. Billettsystemet som skal nyttast i kollektivtrafikken må vera tilpassa «dagens» betalingssystem. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkna den, saman med andre, at

		det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Hardangervid datunnelene AS	<ul style="list-style-type: none"> • Pkt. 1.1.1 «KVU Voss-Gol» og «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» er omtalt her. Vedtak som er fatta i samband med desse vert ikkje gjenspeila i kapittel 9 slik det naturleg burde ha gjort. • Planforslaget er konsentrert i stor grad om fylkeskommune sitt eige ansvarsområde, og i mindre grad om fylkeskommunen sin rolle inn mot det statlige transportansvaret. Når statlig ansvar etterlyses ser det i stor grad ut til å være konsentrert om byområdenes behov. HVT AS mener det kan argumenteres sterkt for påstanden om at HFK sitt arbeid opp mot statlig transportmyndigheter er noe av og kanskje det viktigste som dette forvaltningsnivået gjør på vegne av fellesskapet i Hordaland. Dette bør også gjenspeiles i ambisjonene i dette kapitlet og gjennom plasseringen av denne sentrale strategien/målet i planen. • I pkt. 3.1.1.3 slås det fast at særlig riksveien i øst-vest-korridorene er viktig for næringslivet, også i Hordaland. HVT AS deler dette synet, men savner en vektlegging av denne korridorens viktighet også for reiselivsnæringen i fylket. • I pkt. 3.2.3. gjeld næringslivets transportbehovet, men mangler en moderne forståelse av transportintensive næringer. Transport av fysisk gods er viktig, men for næringsutvikling i Hardanger er også transport av mennesker (les: turister) et vel så viktig grunnlag for lokal næringsutvikling som transport av skog, fiskeprodukter, råolje, osv. • Tiltak 5.6 HVT AS ser det som mer naturleg at prosjektet omfatter alle deler av den reiselivsrelaterte infrastrukturen i fylket, og at man således ikke avgrensar prosjektets virkeområde utelukkende til tiltak som knyter seg til definerte fylkesveier. • HVT AS vil imidlertid påpeke at oppstillingen av prioriterte prosjekter under pkt. 9.3 og figur 27 ikke tar opp i seg Fylkesutvalgets vedtak i sak 270/16 fra 17.11.2016 hvor HFK avgav høringsuttale om Konseptvalgutredning (KVU) for Rv.7 og Rv.52, Gol-Voss. HVT AS vil påpeke at uavhengig av hvilke vei som gis status som hovedveiforbindelse mellom øst og vest så har Fylkesutvalget forpliktet seg til å jobbe for en tunnelløsning på Rv.7 Hardangervidda. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Haukanes og Bjelland Grendalag	<ul style="list-style-type: none"> • Det er svært ynskjeleg at heile eller delar av Fv. 546 på Austevoll blir definert som del av det overordna fylkesvegnettet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Havforsknings instituttet	<ul style="list-style-type: none"> • Vi viser til innspel til trafikksikring for FV 546 på strekninga Austevoll ungdomsskule – Haukanes. Trafikktilhøva er forverra dei seinare åra og dei innspela vi da kom med, er minst like gjeldande i dag. Med bakgrunn i ei framleis veksande årdsøgntrafikk og tilhøvet for også for dei mjuke trafikkantane, ber vi om at tiltak for utbetring av vegstrekninga får høg prioritet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Jernbanedirek	<ul style="list-style-type: none"> • Indre Arna er i planframlegget definert som eitt av 12 regionsenter i fylket. Jernbanedirektoratet minner om at Indre Arna, 	Etter

toratet	<p>gjennom utbygging av dobbeltspor Arna – Bergen og hyppigare avgangsfrekvens, vil utviklast til eit attraktivt regionsenter . Indre Arna vil, med eit forbetra kollektivtilbod, fungera som eit senter med regionale funksjonar både for austlege delar av Bergen, men også for eit større omland. Me minner om at det må leggjast til rette for ein arealbruk og ein knutepunktsutvikling som støttar opp om regionsenteret.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegging for syklende og gåande er avgjerande for å nå 0-vekstmålet i byområda. Ein høgare andel gåande og syklende har også klåre positive føringar på folkehelse og trafikktryggleik. Jernbanedirektoratet ser det difor som svært positivt at satsing på sykkel og gange er grundig omtalt i planframlegget, men er ikkje nøgd med at planframlegget omtalar transportformene samla. Etter vårt syn er det viktig å skilja desse to transportformene, både i høve til arealbruk, infrastruktur og måloppnåing. Først då vil ein oppnå attraktivitet i høve til privatbilen og såleis måloppnåing i form av 0-vekst, folkehelse og miljø. 	fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Jondal kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Vi vil og peika på at gjennom kommunereformarbeidet, vil vegen fram til kommunesenter verta ny og lengre mange stader i fylket. Slike nye interne samband har i dag varierende kvalitet i våre område. Frå statleg hald er det avsett midlar, hovudsakleg planleggingsmidlar, til utbetring av kommunikasjonar internt i samanslåtte kommunar. Det er viktig at ein tek høgde for å kunne følgja opp slike samband i dei tilfelle vegane ligg under fylkesvegnettet. Eit slikt døme er Fv107 mellom Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen. • Nye ferjeambod og fornying av ferjeflåten vil og påverka infrastruktur på land. Vi vil understreka behovet for opprusting av ferjekaiene i denne samanhengen, spesielt i samband med elektrifisering av ferjeflåten, men og for å kunne ta i mot større ferjer som på strekningen Jondal-Tørvikbygd. • Prioritera utbetringar i fylkesvegnettet som søttar opp om nasjonale strategiar. Ivareta skjæringspunktet mellom nasjonale og regionale satsingar. For vår del gjeld det som tilførselsveg til E134 som prioritert stamveg mellom aust og vest. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Jondalstunnel en AS	<ul style="list-style-type: none"> • Styret for Jondalstunnelen AS har teke opp spørsmålet om å få bruka det auka bompengepotensiale i Jondalstunnelen til å få gjort parsellen på Fv. 107 Nordrepollen og Austrepollen trafikksikker og ber om at det vert teke inn i Regional transportplan Hordaland 2018-2029. • Vidare er det viktig for styret for Jondalstunnelen AS å få understreka behovet for ei toferjeløysing på sambandet Jondal-Tørvikbygd. Trafikkutviklinga på dette sambandet er i ferd med å nå eit punkt der ei ferje ikkje greier ta unna utan lange ventetider. Dette er negativt for sambandet og vil få ein klart trafikkavvisande effekt. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Kvam herad	<ul style="list-style-type: none"> • Slik hovudmålet vert lagt fram, er det for mykje merksemd rundt «transport», og for lite merksemd rundt «regional utvikling». Kvam herad har fylgjande forslag til målsetjing; «Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som fremmar regional utvikling, som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstillinga til lågutsleppssamfunnet.». • At vegen til Bergen er trygg er eit sentralt mål for å oppnå vekst og utvikling i vår kommune. Kvam herad er glad for at arbeidet med kommunedelplan for Fv-7 for Tokagelet, tek opp i seg alternative løysingar med rassikring i Tokagelet, samstundes som lang tunnel under Kvamskogen, jf. Hardangertunnel er eit av alternativa som skal utgreiast. Kvam herad ber om at dette også vert lagt til grunn i det vidare arbeidet med regional transportplan. • Kvam herad ber om at Fv- 7 som ein del av det overordna fylkesvegnettet, og omkøyingsveg for E16, vert oppgradert til å ta i mot trafikken i frå E-16 når den er stengt, og at det samstundes vert gjennomført ein grundig gjennomgang av behovsliste for rassikring, jf. pkt 5.1 i handlingsplanen. • Kvam herad ber også om at Fv- 48 og Fv -49 vert tatt inn under arbeidet med behovsliste, jf. pkt 5.1 i handlingsprogrammet. Kvam 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.

	<p>herad meiner det er særskilt viktig at Mundheim- Oma vert prioritert på strekninga.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kvam herad ber om at Norheimsund vert tatt inn under kapittel 5, jf. punkt 5.6, kapittel 6, jf. punkt og kapittel 8, jf. punkt 8.1. – 8.3, og at det det vert sett i gang planlegging eit framtidig knutepunkt, som involverer kollektivtransport, reiselivet, vidaregåande skule og gang/sykkelvegløysingar inn i mot knutepunktet. • Kvam herad ber også om at gang- og sykkelvegløysingar vert sett på dagsorden i Øystese og Ålvik. I Øystese burde prinsippa i punkt 5.3 om trygge skuleveggar og prinsippa i punkt 8.2 om gang og sykkelvegtiltak i sentrum, også takast med i planen. Tiltaka er prioritert i Kvam herad sin trafiksikringsplan. På strekkja frå Vikedal til Ålvik manglar det i dag gang og sykkelveg. Kvam herad ber om at den strekkja vert vurdert under pkt 5.2.-«etablera eit program for trygg skuleveg». Tiltaket er prioritert i Kvam herad sin trafiksikringsplan. • Kvam herad ber om at «enklare standard på gang og sykkelvegnett», vert tatt inn som eit eige punkt i handlingsprogrammet, jf. kap. 5. Gang og sykkelveg på Kvamskogen vil vera eit viktig prosjekt i eit slik handlingsprogram. • Kvam herad ser det som svært positivt at Kvammapakken vert vidareført i regional transportplan. 	
Kystverket Vest	<ul style="list-style-type: none"> • Sjøtrafikken og tilrettelegging for maritim næring er godt handtert i denne planen. Kystverket har ingen ytterlegare merknader. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Lindås kommune	<ul style="list-style-type: none"> • RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan når det gjeld ny E39 gjennom nordre Åsane. • RTP må i samarbeid med Staten ta på seg ansvar for å framskande utviklinga av ein framtidretta kollektivtransport på fjordsystemet i Bergensområdet. • RTP må sterkare definere punktutbetingsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysingar, for å auka trafikktryggleiken. • RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod til og frå distrikta utanfor kommunesentra. • RTP må ta større omsyn til forskjell mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» kor vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommunar med mykje distrikt og lange avstandar vil ikkje kunne skje kun med etablering av gang- og sykkelveggar. • Strekninga Lunde - Årås på Fv 565 og strekninga Vågseidet - Eikangervåg Fv399 og 396 og 397 må leggjast inn som veg på det overordna fylkesvegnettet i punkt 5.5.2 i RTP, - med bakgrunn i kriteria i punkt 5.5.1. i planprogrammet. • Ein mogleg samlokalisering av E39 og Fv 57 gjennom regionsenteret Knarvik må innarbeidast i planen. • Lindås kommune vil ha støtte for å gjera om Fv57 Knarvik - Mongstad til riksveg. Grunngeving er at på denne vegen er det stor trafikk i samband med industrien i Mongstadorrådet. • Ein ønskjer å styrke universell tilkomst til kollektivtilbod og helsefremjande samfunnsplanlegging. • 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 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.

	<p>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. Ytterligere 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 omkjøringsveg og eit viktig trafiksikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland. Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029. Ein ber også fylkeskommunen merka seg at Radøy kommune har fatta positivt vedtak for oppstart av naudsynte planprosessar knytt til samanbinding av Meland og Radøy. Meland kommunestyre har i samband med igangsetting av arbeidet med planprogram for rullering av kommuneplan sin arealdel peika ut Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland som eit av dei prioriterte tiltaka.</p>	
Masfjorden kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Masfjorden kommune meiner at RTP-dokumentet må endrast slik at målet med å realisera Masfjordbrua i denne RTP perioden vert ivareteke. • 3 ferjeavløysingsprosjekti Hordaland som peiker seg ut som realistiske og gjennomførbare i planperioden, og at ein difor ønskjer at følgjande prosjekt blir omtalt i RTP i denne prioriterte rekkefølge: Masfjordsambandet—Erstatta kabelferja i Masfjorden med bru, Bru til Huglo-Bru mellom Skorpo i Tysnes kommune og Huglo i Stordkommune og Fjellbergsambandet i Kvinnherad kommune. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Meland kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunestyret i Meland oppfatar Regional transportplan for Bergensområdet 2018 – 2029 som eit godt plandokument når det gjeld tilstanden på fylkesvegnettet og stragegiar for å oppgradere / trygge trafikksituasjonen. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetringar, investeringsprogrammet for fylkesvegar og trafikkplan for båttilbodet blir viktige politiske saker som det er naturleg at kommunen blir trekt inn i. • Handlingsprogrammet må oppdaterast slik at kommunane blir teke inn som samarbeidspartar i tiltak 7.4 (båttilbod) og 7.5 (innfartsparkering). Dette gjeld også tiltak 5.6 (fylkesvegnettet og reiseliv) i den grad det er aktuelt for kommunane å vere med på finansiering. • Fv. 564 i Meland frå Frekhaug til Rosslund må få status som overordna fylkesveg. Vegen har stor trafikk og er viktig for lokalsamfunnsutviklinga. • Fv. 57 frå Knarvik til Mongstad må igjen få status som riksveg. Denne vegen har stor trafikk i samband med industrien i Mongstadorrådet. • RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan gjeldande ny E39 nord i Åsane (Vågsbotn-Nordhordlandsbrua). • Viser til Regional Transportplan 2013-2024 – Handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askoy 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 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.

	<p>fylkeskommunale midlar. Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029.</p> <ul style="list-style-type: none"> RTP må ta større omsyn til forskjellar mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» der vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommunar med mykje distrikt og lange avstandar vil ikkje skje berre med gang- og sykkelveg. 	
Modalen kommune	<ul style="list-style-type: none"> Målet om å stoppe veksten i forfallet er ei stor utfordring. Modalen kommune har fv569 frå Romarheim til Dale og fv345 frå Mo til Steinsland. Begge vegane lir av det manglande vedlikehaldet. Slaghol og slitasje på vegane gir dårlegare rammer for vekst og utvikling i kommunen. Tilstanden på fv345 er i dag til fare for trafikantane. Vegdekket har ein standard som er langt under det ein bør forvente av ein fylkesveg, og vegen blir forverra frå år til år. Midlane til vedlikehald må difor aukast. Modalen kommune ønsker å gjere merksam på ein del av fv569 frå Slottsport tunnelen til Mo. Her er det om lag 300 meter uoversiktleg veg der to bilar ikkje kan møtast. Ein møteplass midt på strekket bør utgreiast. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
NAF avd. Bergen og Omegn	<ul style="list-style-type: none"> Da planen er en rullering av RTP 2013-2024 ønsker vi å poengtere at det må være et ufravikelig krav at trafiksikkerhet for myke trafikanter fortsatt har høy prioritet når planen blir vedtatt. Sikring av trygge skoleveier er en forutsetning for å lykkes med deler av planen. Da ansvaret for dette ligger til tre forskjellige forvaltningsnivåer, mener NAF avd. Bergen og omegn at Hordaland fylkeskommune må påta seg en større rolle og et selvstendig ansvar for å påse at det blir trygge skoleveier på alle fylkets riksveier. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Naturvernforbundet	<ul style="list-style-type: none"> Vegtrafikk: Nullvekstmålet er, slik det er formulert i NTP og Klimaforliket, på langt nær godt nok. Alvoret i klimasituasjonen krever at det må presiseres i RTP at de totale klimagassutslippene fra vegtrafikken i fylket må kraftig ned. Økt veikapasitet gir økt bruk av personbil i byområder. Derfor må alle veiutbygginger som gir økt kapasitet ikke bygges ut. Side 13: Redusere sårbarheita i transportsystemet: Foreslår å ta ut: - Etablere ringvegssystem og regionale samband - Utbygging av eit ringvegssystem som leier gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum. Side 58: 7.1 MÅL Hovudmål Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Forslag til endring: Personbiltrafikken i Bergensområdet skal reduserast med minst 5 prosent kvart år til 2030. Tiltak som stimulerar til bildeling, kollektivtrafikk, sykkel og gange, skal gis førsteprioritet. 7.3.Utslipp fra vegtrafikken må reduseres med 80% innen 2029. Det totale antall bilreiser i Bergensområdet må reduseres kraftig. Gjennomgangstrafikk og nyttenæringstransport skal ikke lenger utelates fra de restriktive målene. Forslag til endring: Alt drivstoff som gir klimagassutslipp i produksjon eller forbruk må fases ut. Side 64: 7.4.3.3 Innfartsparkering: Innfartsparkering som tiltak vil ikkje ha større innverknad på årsgntrafikk og miljøutfordringar. I litteraturen er det vist at innfartsparkering i noen tilfeller kan medføre at bilbruken øker (Meek m fl 2008, 2011, Parkhurst og Meek 2014). Også i Hanssen m fl (2014) er denne problemstillingen tatt opp. Forfatterne anbefaler at effektene av hvert forslag til ny innfartsparkering vurderes nøye med sikte på hvordan tiltaket kan påvirke bilbruken og klimautslipp. Det gjelder også påvirkning på framtidig utbyggingsmønster og eventuell svekkelse av lokal kollektivbetjening. (Sitat 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.

	<p>fra: http://www.tiltakskatalog.no/b-2-4.htm). Forslag til endring: Må derfor undersøke om innfartsparkering faktisk bidreg til redusert bruk av personbil i kvart enkelt tilfelle. Gjer det ikkje det, må det heller ikkje etablerast fleire innfartsparkeringar. Derimot må det etablerast trygg sykkelparkering under tak med mogelegheit for å lade elektriske sykklar..</p> <ul style="list-style-type: none"> • Side 66: Konklusjonane i KVVU for transportsystemet i Bergensområdet pekar på at nye regionale samband er viktige for å redusere sårbarheita, men at det ikkje vil vere føremålstenleg å auke kapasiteten for personbiltransporten utover tofelts bilvegar 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. På dagens firefelts innfartsårer bør eitt felt i kvar retning omgjerast til kollektivfelt. Naturvernforbundet Hordaland peker på at dette betyr stans av nye veiprosjekter som vil øke trafikken. Hordfast er et slikt prosjekt. Alle planer om nye firefelts motorveier bør strykes. En del av de innsparte midlene bør settes inn på sikring og utbedring av eksisterende veianlegg mtp å redusere ulykkesrisiko (midtdeler osv) og rassikring. Eksisterende fergestrekninger bør for det meste videreføres og snarest mulig opprustes med utslippsfrie og støyfrie ferger med økt regularitet og komfort for de reisende. • Sykkel: Side 66: Mangler kart som viser tredelt prioritering av sykkel i Bergensområdet. • Luftfart: RTP må slå fast at videre økning av passasjertallet på Flesland er i strid med våre klimamål, og derfor uønsket. Rullebane 2 skrinlegges. • Sjøtransport: Naturvernforbundet Hordaland viser til den gode satsingen på renere båtteknologi som Hordaland står i spissen for, og mener at det må gjøres tydeligere at Hordaland skal prioritere arbeidet for mer statlig støtte til dette arbeidet. Her har Vestlandet mulighet til å bli verdensledende og legge grunnlaget for ny eksportindustri. Det samme gjelder etablering av landstrøm i viktige havner. 	
NHO Hordaland	<ul style="list-style-type: none"> • NHO Hordaland stiller spørsmålsteget ved om prioriteringen av vedlikeholdsbehovet er stramt nok, dersom ambisjonen til fylkeskommunene er fjerne vedlikeholdsetterslepet. Med den skisserte årlige rammen til drift og vedlikehold på kun 500 mill. kr, frykter NHO Hordaland en ytterligere vekst i forfallet på fylkesvegnettet. • Vestlandsregion; Sett i lys av det pågående arbeidet med regionreform, stiller NHO Hordaland spørsmålsteget ved i hvilken grad denne planen for perioden 2018 – 2029 passer inne planleggingen av den nye regionstrukturen. Vi etterspør informasjon om hvilke hensyn som tas i planarbeidet for perioden, og hvordan den nye Vestlands-regionen sine behov og prioriteringer vil være førende for store deler av planperioden. NHO Hordaland etterlyser derfor informasjon om planlagt revisjon eller harmonisering av planene for en ny region. • Byveksttale; NHO Hordaland mener samferdselsprosjekter som sikrer gode koblinger mellom bo- og arbeidsmarkedsregioner krever større grad av tydelig prioritering. Dette gjelder også for tiltak som sikrer og bedrer framkommelighet for kollektiv- og næringstransport i byområder. • NHO Hordaland mener planleggingstiden på prosjekter må kortes ned. Dette vil kreve ulike grep som for eksempel økt innslag av statlig plan og bedre koordinering av planarbeidet i fylkeskommunene. Gjennom å benytte finansierings- og gjennomføringsmodeller som stimulerer til økt gjennomføringskraft vil planleggingstiden reduseres og gjennomføringsevnen øke. Investeringsbeslutningene må ta høyde for næringslivets konkurranseforhold, befolkningsvekst, innovasjon og teknologisk utvikling og klima. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krever deler av denne merkningen, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merkningen er omtalt i politisk sak.
Norges Lastebileierfo	<ul style="list-style-type: none"> • Varetransporten i dag har utfordringer knyttet til framkommelighet i og rundt Bergen. Dersom varetransporten hadde adgang til kollektiv- og sambruksfelt, ville dette gitt en stor samfunnsøkonomisk gevinst i og med at kjøring hadde blitt sterkt redusert. I 	Etter fylkesrådmannen sitt

rbund	<p>tillegg kan unødig kjøring i Bergen sentrum unngås da gater ville blitt tilgjengelig for varetransporten. I tillegg ville dette gitt en stor miljøgevinst ved mindre utslipp.</p> <ul style="list-style-type: none"> • NLF er skeptisk til stadig økt bruk av bompengefinansiering, siden dette i stor grad svekker næringslivets konkurransevne. Varetransporten og næringslivet må sikres rammebetingelser som stimulerer til fortsatt drift og nyinvesteringer. Varetransporten må i størst mulig grad skjermes for økte bomutgifter. • NLF støtter selvsagt nullvisjonen. Forebyggende arbeid og trafiksikkerhet er prioriterte arbeidsområder. NLF kjører jevnlig trafiksikkerhetskampanjer. NLF deltar gjerne i kampanjer for økt trafiksikkerhet dersom det er ønskelig. NLF mener derfor at varetransporten må skjermes for tidsdifferensierte bompenger. • NLF støtter tanken om nullutslippsbiler. Men innen den teknologien er utviklet og klar til bruk, må en ved bruk av avgifter som et «reguleringsiltak» skåne varetransporten. I tillegg må en tilpasse/ planlegge veistandarder slik at tunge biler som eksempelvis benytter Hydrogen som drivstoff lovlig kan benytte seg av veinettet. I dag har slike kjøretøy en lengde og en vekt som overstiger tilsvarende kjøretøy som benytter fossilt brennstoff. Elektriske lastebiler benyttes i dag til nærddistribusjon i bynære områder. Denne teknologien utvikles stadig, og innen kort tid vil teknologien muligens være tilgjengelig også på de største kjøretøyene. Men som for biler med hydrogendrift vil vekten på disse øke. Dette må det tas hensyn til ved planlegging av nye veier. • Vedlikeholdsetterslepet vil i kommende planperiode øke dersom en legger til grunn nevnte økonomiske ramme for planperioden. Den økonomiske rammen må økes betydelig, og NLF avd. Hordaland støtter fylkets syn på økte statlige overføringer. • Med flere rasutsatte veistrekniger i fylket, blir dette arbeidet særdeles viktig fremover med tanke på endrede klimatiske forhold. Fv 7 og Tokagelet nevnes. Her må fylkeskommunen be om statlige midler til utbedring av vei og tunneler. • Forskuttering; NLF avd. Hordaland mener dette er en finansieringsform som bør benyttes i større grad enn i dag. Ressurssterke bedrifter vil i noen tilfeller forskuttere midler til veiutbygging da dette gagnar bedriftens særinteresser. Slik vil en i flere tilfeller få på plass bedre og nye veier raskere enn om det offentlige skal finansiere prosjektet. • Ellers støtter vi tanken om at utbedring/ oppgradering av eksisterende veinett er viktigere enn oppstart av nye veiprojekter, med mindre det nye veiprojektet har en stor grad av nødvendighet. • NLF avd. Hordaland mener at ringvei Øst må realiseres snarest. I dag er det en økende trafikk via Hardangerveien og Grimesvingene, både tungtrafikk og personbiltrafikk. Vi registrerer at kollektivtrafikken skal gis prioritet, noe vi støtter helt og holdent. For oss er selvsagt Nyborgstunnelen viktig, og bør realiseres snarest mulig. Trafikken nordover via dagens E39 fra Nyborg mot Isdalstø er særlig sårbar ved trafikkulykker. 	syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
NSB	<ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget er et omfattende dokument og gir etter vår vurdering en god beskrivelse av utfordringer og mål for utvikling av transportsystemet. Innenfor planens tidshorison ville vi imidlertid under kapittel 7 Transport i Bergensområdet finne det naturlig at NSBs innspill til Jernbaneverkets KVVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen også ble omtalt som aktuelt for videre utredning. KVVU'en peker på Bergen sør-vest som aktuell lokalisering for et nytt logistikknutepunkt og vårt innspill viser muligheten for hurtiggående persontog i kombinasjon med gods. En slik transportløsning vil mer være et supplement enn konkurrent til Bybanen og ytterligere bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Våre kalkyler viser også betydelig samfunnsøkonomisk lønnsomhet av en slik kombinasjonsløsning. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Odda kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Etterlyse at planforslaget følger opp sentrale innspel og faglege utgreiingar knytt til prioritering av to nasjonale transportkorridorar aust-vest og E 134 sin arm til Bergen. 	Etter fylkesrådmannen sitt

	<ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget omtaler ikkje Oddapakka og det etterlyses ein dialog med fylkeskommunen på dette. • Ber om at fylkestinget løftar fram arbeidet med KVU for E134 sin arm til Bergen, herunder tunell mellom Austre- og Nordrepollen til Kvinnherad vert sterkt prioritert - også med rassikringsmidlar. • Ber om at det vert sett av midlar til flytting av busstasjonen i Odda, jamfør reguleringsplan for Smelteverktomta . • Ønske om sykkelbyavtale. • Ber om vidareføring av selskapet Odda Vegfinans as, for å fremje framdrift i innkreving av bompengar. • Ber om fokus på hydrogen som utsleppsfritt drivmiddel for transport. • Odda kommune meiner Kløvet er den beste plasseringa for nytt kollektivknutepunkt, dersom finansieringa ikkje er avgjerande for gjennomføringa. Dersom etablering av venterom/varmestova med toalett er primærføremål, vil Seljestad vere det beste alternativet. • Ber om betre frekvens på sambandet Jondal-Tørvikbygd. 	syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Odda Vegfinans AS	<ul style="list-style-type: none"> • Odda vegfinans AS vil då særleg peike på behovet for rassikring og breiddeutviding av FV107 mellom Austrepollen og Nordrepollen og av FV551 mellom Austrepollen og Årsnes. • Odda vegfinans AS vil i tillegg peike på behovet for å ha god frekvens på dei to aktuelle fjordkryssingane. Behovet for nattsegling er ivaretatt med sambandet Årsnes-Gjermundshamn, men på dag- og kveldstid må frekvensen på Jondal-Tørvikbygd aukast. • Utvikling av FV107 og FV551 til å bli sikrere og raskare transportårer, vil i tillegg gje vekstimpulsar til regionen og dei 3 definerte regionsentra Odda, Husnes og Norheimsund og kommunesentra Rosendal og Jondal. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Os kommune	<ul style="list-style-type: none"> • I planforslaget som no ligg føre er det vist til svært mange utfordringar og oppgåver som skal løysast. Os kommune tykkjer det er positivt at fylkeskommunen ønskjer å ta i bruk fleksibiliteten som ligg i vegnormalane ved utbetringar og opprustinga av eksisterande infrastruktur. Ved i større grad samkøyre overordna satsingar med lokale tiltak kan vi saman få til gode løysingar og effektiv bruk av offentlege midlar. • Konkret prioritert liste over fylkesvegprosjekt er inkludert i omtalen. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Regionrådet i Nordhordland	<ul style="list-style-type: none"> • Målet om å stoppe veksten i forfallet er 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 einfelts 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. • 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 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt

	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nordhordland er i dag avhengig av eit svært sårbart statleg vegsystem over Hagelsundbrua, Nordhordlandsbrua og gjennom Åsane. E39 har her ingen brukbare omkjøringsveggar 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-framlegget vore langt tyngre i si oppbygging mot prioriteringane i Nasjonal transportplan, NTP. • 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: «<i>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.</i>» 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. 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. Fylkesveg 564 i Meland må vere overordna fylkesveg frå Frekhaug til Rosslund. Strekninga 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 vert ein viktig omkjøringsveg og eit viktig trafikksikringsprosjekt. 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. 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 samheng 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. • 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». 	i politisk sak.
--	--	-----------------

	<ul style="list-style-type: none"> • Kollektivsatsinga utanfor Bergensområdet må styrkast, den er for svak slik den no er presentert. Nabofylket Sogn og Fjordane har betre og breiare satsing på kollektivtrafikk. Det må også sjåast i samheng med at desse to fylka etter kvart vert ein region. • Hutigbåten 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. • Me saknar ein meir konkret og tydelegare prioritering av sykkel og gåande innanfor dei korte transportavstandane. Vi ser det som viktig å nytte differensierte verkemidlar for å fremme meir sykkel og gange. 	
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	<ul style="list-style-type: none"> • Regjeringa hadde lenge ei målsetting om at Noreg skulle vera universelt utforma (UU) innan 2025. Denne målsettinga har ein no gått bort frå, og det verkar som fylkeskommunen gjer det same. Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne meiner at universell utforming må vere eit sentralt mål i den regionale planen og løftast tydelegare fram. • Som ein strategi for utvikling av regionsentre må også kollektivtransporten mellom sentra i større grad bli universelt utforma. • 3.1.3 Sykkel og gange. Peikar på store utfordringar, men har ingen løysingar. Siste kartlegging av gang og sykkeltilbod vart gjort i 1997, og må vel seiast å vera utdatert. Her trengs ein ny kartlegging. • 5.2.9 Auka satsing på gange og sykkel. Her tar ein opp at det i nokre tilfelle vil vera behov for å skilja mjuke frå harde trafikkantar. Ser ein dette saman med tiltak 5.1 i Handlingsprogrammet, behovsliste for rassikring, så vil ein sjå at ein kan få store utfordringar for dei mjuke trafikkantane. I samband med rassikring vil ein ofte få tunell til erstatning for ein rasutsatt veg, og gamlevegen blir stengt, så her må både mjuke og harde trafikkantar dele på plassen i tunellen. Som mjuke trafikkantar reknast også personar i rullestol, både manuell og elektrisk. RMNF vil tilrå ein konsekvensutredning på dei strekningane der veg blir erstatta av tunell. • 6.3.6 Transportordninga for funksjonshemma. RMNF meiner at ordninga er viktig for «tunge TTbrukarar » (brukarar av elektrisk rullestol og blinde/sterkt svaksynte) og at TT-ordninga må vidareførast og utvidast. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Samarbeidsrådet for Sunnhordland	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbeidsrådet meiner at det er lett å stilla seg bak dei mål og strategiar som planen legg opp til, men meiner likevel at det er områder som kunne vore forsterka, særleg i høve til Sunnhordland sine utfordringar. Prosessen fram til høyringsdokumentet har vore omfattande og inkluderande. Det har vore møter med samferdsleavdelinga og kommunane, der ein tidleg har fått kome med innspel til planen. Samarbeidsrådet stiller nokre spørsmål til om regionen ser noko igjen av desse innspela. • 3.1.1.1 Stort etterslep på fylkesvegnettet. Dette vil kunna gje utfordringar til dei kommunane som har eit vegnett som er klassifisert som "Øvrig vegnett". Korleis kan ein sikra at etterslep vert prioritert på desse vegane? • 3.1.1.2 Klimavenlege ferjer gir høgare kostnader. For ein del kommunar i Sunnhordland vil miljøambisjonane « føra til lågare frekvens på sambanda. Dette er ikkje dei reisande tent med. • 3.1.1.3 Riksvegane er viktige for næringslivet. For Sunnhordland er det viktig å få fram at ferjesambanda er ein del av riksvegane, og at desse og er med på å auka kostnader i transportsektoren, både i tid og reelle kostnader. Konsekvensar frå 3.1.1.2, Klimavenlege ferjer gjev høgare kostnader. • 3.1.4 Luftfart. Stord lufthamn, Sørstokken er viktig for næringslivet i store delar av regionen. For å sikra stabilitet og frekvens på Osloruta bør Stord kommune og Hordaland fylkeskommune vurdere å lya ruta ut på anbud slik Samferdsledepartementet gjer for det statlege regionale flyplassnettet. Anbudet bør i planperioden lysast ut for 4 år om gongen med oppstart frå sommarprogrammet 2019. • 3.1.5 Sjøtransport og fareleier. For Bømlo og Sunnhordland er det viktig å få realisert ei felles fiskerihamn på Bømlo. • 4. Økonomiske rammer og overordna prioriteringar i perioden 2018-2021. 4.2.2 Ferjeavløysingmidlar For Sunnhordland er 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.

	<p>ferjeavløysingsmidlar ein stor moglegheit for å få realisert fastsamband for Huglo og Fjellberg. Samarbeidsrådet har i møte med samferdsleseksjonen ved fleire høve peika på at desse midlane er viktige, og har bede om at Regional transportplan skulle ha eit eige kapitel om ferjeavløysingsmidlar. Det er difor grunn til å reagere på at ferjeavløysingsmidlar og dei moglegheitene dei kan gje, er tona ned i RTP. Ferjeavløysingsmidlar til Huglosambandet og Fjelbergsambandet bør omtalast i planen. Det er òg grunn til å stilla spørsmål til formuleringa i kapitelet. Er årsaka til ei så defensiv haldning til ferjeavløysingsmidlar at fylkeskommunen kan nytta differansen mellom reelle kostnader og tilskotet pr. samband på kr. 19.mill, til anna fylkeskommunal finansiering? Ferjeavløysingmidlar bør brukast etter nasjonale føringar og intensjonar. Dette er ikkje følgt opp i planen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.2.7 Bompengefinansiering på fylkesvegnettet. Det er positivt at Stordpakken og Kvinnheradspakken er omtala i planen. Det er og positivt at det vil vere aktuelt å vurdere bompengepotensialet for lokal delfinansiering av fleire tiltak på fylkesvegnettet, til dømes bompengepakke i Austevoll. • 5. Fylkesvegnettet. Samarbeidsrådet støttar opp om dei overordna måla i kapitelet. • 5.2.5 Ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane. Det er positivt at fylkeskommunen ynskjer å utnytte denne fleksibiliteten. • 6. Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport. Samarbeidsrådet støttar opp om dei mål og strategiar som er omhandla i kapitelet. Rådet vil likevel peika på at planen er svært mangelfull når det gjeld omtale av snøggbåttilbod og satsing på denne. • Tiltak 6.1 Reiseliv kollektivtransport. Samarbeidsrådet har fått innspel frå reiselivsnæringa om få vurdert om det er mogleg å få innført eit vekekort for turistar i Hordaland, gyldig for alle typar transport som hurtigbåt, ferje og buss. • Snøggbåten i Sunnhordland må bli betre kjent som eit reiselivsprodukt på lik måte som Norled gjer det nordover i fylket, i Sogn og fjordane og på Møre. Båten går, Sunnhordlandsbassenget ligg der. Samarbeidsrådet ønskjer at rutetilbodet til snøggbåten mellom Bergen, Austevoll og Sunnhordland vert styrka. Fleire avgangar vil ha stor betydning for næringsliv og pendlarar, og vil knyta Sunnhordland tettare saman og regionen tettare saman med Flesland og Bergen. Dette bør og vera ein del av vurderingane i dette tiltaket. 	
Sambandet Vest	<ul style="list-style-type: none"> • Ber om at Sambandet Vest vert omtalt i RTP og vurderer prosjektet som eit strategisk, langsiktig tiltak for å styrke transportberedskap og fremje næringsutvikling. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> • Innspel på å ta ut kapittel 7, Transport i Bergensområdet, og kapittel 8, Regionsenter, og inkluderte i kap. 5, Fylkesvegnettet, og kap. 6, Kollektivtransport utanom Bergensområdet. • Kap 2 Mål og strategiar – Saknar talfesta mål på viktige område t.d mål for framtidig reisemiddelfordeling. Ber om ny vurdering av delmål og strategiar, mellom anna for å hindre gjentaking og sikre samsvar mellom delmål og strategiar. • Kap. 2. Mål og strategiar – prinsippa om porteføljestyling bør forklarast nærare. Samstundes er det utydeleg korleis og kva delmål i t.d Fylkesvegnettet som dannar grunnlag for porteføljestyling av konkrete tiltak/prosjekt. • Kap 3 Utviklingstrekk og utfordringar - kap. gjev ein oversikteleg og god omtale av utviklingstrekk og dagens situasjon. Saknar ein tydeleg omtale av kva som er fylkeskommunen sine utfordringar som følgje av dagens situasjon. F.eks. Kva er utfordringa ved stort 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av

	<p>etterslep på fylkesvegnettet og kvar ligg utfordringane med dagens reisemiddelfordeling?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kap 4 Økonomiske rammer og overordna prioriteringar Dette kapittelet gir ein god og oversikteleg omtale av kva ulike midlar, tilskot og finansieringsformer som er tilgjengelege for bruk i samferdselssektoren. Vi saknar ein tydeleg omtale av den overordna prioriteringa av korleis desse midlane skal brukast, utover tabellen i figur 13 på side 32. I tabellen kunne rammer til drift og vedlikehald vore inkludert. • Kap 5 Fylkesvegnettet. Hovudmål. Statens vegvesen vil støtte fylkeskommunen i at det viktigaste målet for fylkesvegnettet i perioden er at: Hordaland skal ha eit trafiksikkert, framkomelig fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe forfallet. Låg driftsstandard og manglande vedlikehald går ut over trafikktryggleiken og framkome og heng soleis saman. Vi ser at utfordringane og konsekvensane med forfall på eksisterande vegnett veks i Hordaland, og ser det som positivt at fylkeskommunen ønskjer å ta tak i utfordringane. Vi vil likevel uttrykke ei bekymring for at rammene til drift og vedlikehald som RTP skisserer, vil det vere ei urealistisk målsetting å stoppe forfallet i perioden. Vi viser til det som står på s. 32: «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.» Det er behov for ei samla løyving til drift- og vedlikehald på minst 1 mrd. kr i året for å stoppe veksten i forfallet. Store delar av standardhevingsmidlane vil måtte gå til å oppgradere tunnelar. Oppgraderingane etter tunneltryggleiksføreseigna er ikkje vedlikehaldstiltak, men nyinvesteringar i tunnelane. Dekke (asfalt) har ei estimert levetid i beste fall på 20-25 år. Med ei satsing på dekkelegging som skissert i planforslaget, vil tilhøva på fylkesvegnettet verte mykje dårlegare på kort sikt. Store deler av fylkesvegnettet har allereie ein dekkestandard som er forbi og nær levetida si. Dersom ramma til asfaltering skal være på same nivå som tidlegare, vil det gå over 50 år mellom kvar gong vi kan legge asfalt same stad. • Statens vegvesen ser at fylkeskommunen i dette planforslaget tar tydelege grep for å prioritere vedlikehald framfor midlar til nye vegprosjekt, og vi støttar denne prioriteringa. • Delmål. Delmålet; Drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal organisertast og utførast på ein måte som gjev liten økonomisk risiko og har god kvalitet. Vi forstår dette delmålet som at drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal utførast med rett kvalitet og til rett kostnad. Vidare er det noko uklart kva som er meint med fyrste setning under 5.2 – Manglande ressursar til drift og vedlikehald, har over tid medverka til det store forfallet på fylkesvegnettet i Hordaland. Vi antek det er manglande løyvingar som er tenkt på. • Behov for å presisere strategiane knytt til det å ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane. T.d kan strategien: Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt skrivast slik: Vere tydeleg på standardval ved oppstart av planarbeidet for nye vegprosjekt. • Kap 6 Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport. Kapittelet har innleiingsvis omtale av hovudmål og delmål som er gode. Deretter er det omtale av (ulike?) kollektivstrategiar, som også beskriv tiltak. Det er uklart om tiltaka som er nemnt i kollektivstrategiane skal gjennomførast i tillegg til dei tiltaka som er omtalt under punkt 6.4. • Innspel på at Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet bør vere eit tiltak i Handlingsprogram 2018-2021. 	<p>merkningen er omtalt i politisk sak.</p>
<p>Stord kommune</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stord kommune meiner planforslaget viser viktige utviklingstrekk og utfordringar som fylkeskommunen, kommunane og staten må leggja til grunn for si utvikling og sin innsats innan transportsektoren i åra framover. • Stord kommune sluttar seg til planforslaget sine overordna mål og strategiar, og dei enkelte plantema sine mål, delmål, strategiar og tiltak. Stord kommune meiner planforslaget er eit godt grunnlag når fylkeskommunen i neste omgang skal laga 	<p>Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merkningen,</p>

	<p>investeringsprogram og gjera budsjettvedtak.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stord kommune vil likevel peika på at utfordringane med å få auka dei økonomiske rammene bør koma tydelegare fram. Stord kommune meiner det bør vera eit eige punkt under plantemaet fylkesvegnettet og i handlingsprogrammet som seier noko om kva som skal til for å få realisert større nye fylkesvegprosjekt, større oppgraderingar på det overordna og det øvrige fylkesvegnettet, og samstundes få nok midlar til å ta att vedlikehaldsetterslepet og stoppa veksten i forfallet. • Stord kommune finn det i den samanheng nærliggjande å peika på at viktige utfordringar for Stord er knytt til korleis og når kommunen i samarbeid med fylkeskommunen skal få realisert større nye fylkesvegprosjekt og større oppgraderingar på deler av det øvrige fylkesvegnettet i Stord kommune. Dei viktigaste større fylkesvegprosjekta for Stord er å få realisert fastsamband til Huglo, bygd gang-/ sykkelveg langs Fv67 Litlabøvegen, oppgradert Fv72 Dåfjordvegen (saman med Fitjar kommune), bygd ny veg frå Fv68 Ådlandsvegen/Tysevegen til Fv544 og realisert planane for Fv544 gjennom Leirvik med m.a. ny kollektivterminal og betre tilbod for gåande og syklende. • Når det gjeld fastsamband Huglo, så er dette er eit aktuelt ferjeavløysingsprosjekt. Stord kommune meiner ferjeavløysingsprosjekt bør vera eit eige punkt under plantemaet og i handlingsprogrammet for fylkesvegnettet, og at det må koma tydeleg fram korleis og når ein kan få realisert aktuelle ferjeavløysingsprosjekt. • Stord kommune meiner at det overordna fylkesvegnettet i kommunen må omfatta heile Fv61 Skrivarvegen/ Borggata/ Hystadvegen/ Rommetveitvegen fram til krysset med E39 i nord, Fv58 Vestlivegen og Fv68 Ådlandsvegen/ Tysevegen fram til Sjukehuset i tillegg til det overordna fylkesvegnettet som går fram av figur 16 i planforslaget. • Stord lufthamn har ei viktig næringspolitisk rolle, særleg for den sørlege delen av fylket. Lufthamnselskapet har inngått avtale med Samferdselsdepartementet om årleg kompensasjon på 19,7 mill kr i driftsstøtte for perioden 2016-2020. Det er behov for å utforme ein nærare eigarstrategi for Stord Lufthamn Sørstokken – i nært samarbeid med Hordaland fylkeskommune. Målet er å sikre fortsett statlege kompensasjonstilskot og forutsetteleige driftsvilkår for operatørane. For å sikra stabilitet og frekvens på Osloruta bør Stord kommune og Hordaland fylkeskommune vurdere å lysa ruta ut på anbud slik Samferdsledepartementet gjer for det statlege regionale flyplassnettet. Anbudet bør i planperioden lysast ut for 4 år om gongen med oppstart frå sommarprogrammet 2019. 	<p>saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.</p>
<p>Stord lufthamn Sørstokken</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Innspel på konkret teksteleg endring. 	<p>Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.</p>
<p>Sund kommune</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sund kommunestyre er positiv til det meste av intensjonane og innhaldet i Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029. Sund kommunestyre meiner likevel at det bør vera svært høg terskel for å nytta denne planen for å reisa motsegn mot kommunal 	<p>Etter fylkesrådmannen sitt</p>

	<p>planlegging innanfor kommunen sitt handlingsrom etter plan- og bygningslova. Hovudstrukturen for senterutvikling og transportkorridorar kjem greitt fram i planen, men planunderlaget er ikkje godt nok til å gå imot meir detaljert kommunal arealplanlegging. Kommunestyret vil be fylkeskommunen gjere spesifikke vedtak til plandokumenta, som tydeleg presiserer at evt. motsegn berre vil verte vurdert nytta heilt unntaksvis, føreset ei konkret og tydeleg grunngjeving, og berre kan vere aktuelt når ein har hatt ein grundig kontakt og dialog mellom partane for å søkje å verte samde om gode felles løysingar. Kommunestyret har von om semje med fylkeskommunen om dette. Kommunestyret vil samstundes varsle at ein vil vurdere å fremje motsegn mot planen etter § 8.4.2 i plan- og bygningslova om ein ikkje kjem til ei sams forståing om dette.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sund kommunestyre meiner at nord-sørvegen (Fv 561 og Fv 555 frå Ågotnes til Austefjorden) må takast med som eit aktuelt bompengefinansiert tiltak under pkt. 4.2.7. • Sund kommunestyre meiner fastlandssambandet Lerøy, Bjelkarøy, Hjeltestad må omtalast som aktuelt ferjeavløysingsprosjekt under pkt. 4.2.2 . Dette sambandet har vore omtala i tidlegare fylkeskommunale transportplanar og det er alt nytta vesentlege planressursar på sambandet. • Sund kommunestyre meiner det er eit mistilhøve at planen omtaler «Sjøtransport» som viktig, men ikkje har mål for å leggja til rette og vidareutvikla slik transport – særleg i det planen peikar på at godsterminalen på Dokken må vurderast som mellombels løysing. • I pkt. 3.1.5 er det skrive at Hordaland har mange aktive fiskerihamner. Fakta er at viktige hamnefunksjonar som fiskemottak m.v. har vorte samla på stadig færre lokalitetar. Sund kommunestyre meiner at den nye fiskerihamna i Porsvika som er bygd ut med statleg støtte skulle vore nemnt i opplistinga under dette punktet. • Sund kommunestyre er positiv til at tiltak for å auka innfartsparkering skal arbeidast vidare med – då slik parkering er viktig for å leggja til rette for auka bruk av kollektivtransport. 	<p>syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.</p>
Trygg Trafikk	<ul style="list-style-type: none"> • Trygg Trafikk i Hordaland er nógde med at høyringsframlegget til Regional transportplan har ei forbetring i 2.1 Mål med tilhøyrande overordna målsetjing og delmålsstruktur, samanlikna med tidlegare. Både den overordna målsetjinga og delmåla har formuleringar om at vegnetta og transportsystema skal vere m.a. sikkert, trygt og trafiksikkert. I strategiar for utvikling av fylkesvegnettet vert dette fint reflektert ved å understreke behov for innsats og prioritering av vedlikehald, punktutbetring/strekningsutbetring på øvrig fylkesvegnett og gjennom prioritering av trygge skulevegar. • Trygg Trafikk er positive til at Hordaland fylkeskommune nemner «Hjertesone» som eitt konkret trafiksikringstiltak som kan vurderast, og også ser dette opp mot ambisjonen om å legge til rette for at fleire skal gå og sykle. • Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet seier derimot ikkje noko om trafikktryggleik, sjølv om delmålet peikar på «trygg transport». Trygg Trafikk oppmodar difor om at ein ser på korleis trafikktryggleik kan integrerast som ein del av strategigrunlaget for transportsystem i Bergensområdet. • For å synleggjere fylkeskommunen si rolle som regional aktør med pådrivar-, samordnings- og tilrådingsfunksjon, tilrår me å dele kapittel 5.2.8 inn i to nye underkapittel, tilsvarande 5.2.8.1 Trafikantretta- og organisatoriske trafiksikringstiltak og 5.2.8.2 Fysiske trafiksikringstiltak. • Snart vert også arbeidet med ny plan for trafiksikring sett i verk, sjølv om det pr. no er noko usikkert om denne vert ein del av investeringsprogram for fylkesvegnettet eller ein eigen tiltaksplan. Trygg Trafikk vil understreke at utforming av ein slik plan/program er svært viktig for det operative trafiksikringsarbeidet i regionen. 	<p>Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Eit godt kunnskapsgrunnlag er avgjerande for gode regionale planar. Trygg Trafikk i Hordaland vil difor oppmoda til at konsekvensar for trafikktryggleiken inngår i alle relevante utgreingar. Konkret innspel til tekst. 	
Tysnes kommune	<ul style="list-style-type: none"> Fylkeskommunen bør ikkje vurdera omklassifisering frå fylkeskommunal til kommunal veg utan først å ha kontroll over alminneleg vedlikehald. Me stør inndelinga i overordna- og øvrig fylkesvegnett, me meiner at det bør gjerast nokre grep for å hindra at forfallet på det øvrige fylkesvegnettet eskalerer ytterlegare.. Det er positivt at drift av ferjesamband no er kome inn som del av fylkesvegnettet. Når det gjeld ferjer så synes det å vera låge utslepp som er tillagt vekt framføre mobilitetsbehovet. Det er også vanskeleg å sjå at det er trafikktryggleik og framkome som vert prioritert for ferjene. Det synes samla å vera ei mangelfull forståing for ferjene si rolle som veg og er vanskeleg å sjå at ferjene skal underleggjast andre krav enn det øvrige vegnettet. Det bør gjerast ei eiga transportfagleg vurdering opp mot måla i planen framføre at planen berre passivt skal vidareføra Fylkestinget sine tidlegare mistak. Planen er mangelfull i sin omtale av snøggåtttilbod som finnes i dag og har ingen yver for utvikling av dette tilbodet. Både i Sunnhordlandsbassenget og i Bjørnefjorden burde det vore tekt korleis nye nullutslepps fartøy kan auka kollektivdelen og gje ei betre samla reise og transporttilbod. Det vert for snevert å berre sjå ein strategi for båt opp mot transport i Bergensområde, jf. Punkt 7.4.3.2. I planen si handsaming av regionsenter synes det kanskje å vera større fokus på sjølve senteret og mindre på det opplandet som gjer staden til eit senter. Dersom regionsentera skal ha føresetnad for vekst og utvikling må det arbeidast med å sikra betre kommunikasjonar mellom sentrum og oppland. Det er satt av om lag like store andelar av midlane for dei fire neste åra til Bergenspakken og det øvrige fylkesvegnettet, om lag MNOK 1 100 til kvar. Ein større del av desse midlane burde vore sett av til fylkesvegnettet utanfor Bergenspakken. Planen synes passiv i høve til å ta strategiske grep grin økonomien. Det bør reisast prinsipielle spørsmål til dagens ordning med bompengepakker, det samla etterslepet av refusjonar bør synleggjerast og nye verkemidlar slik som ferjeavløysingsmidlar må møttast meir offensivt. - Per no er det 3 ferjeavløysingsprosjekt i Hordaland som peiker seg ut som realistiske og gjennomførbare i planperioden, og Tysnes kommune ynskjer at disse prosjekta blir omtalt i RTP i denne prioriterte rekkefølga: 1. Masfjordsambandet. 2. Bru til Huglo -Bru mellom Skorpo i Tysnes kommune og Huglo i Stord kommune. 3. Fjellbergsambandet i Kvinnherad kommune. Dette er ei viktig føresetnad for at prosjekta kan fylgjast opp i handlingsprogrammet til RTP, og ikkje minst for at me skal kunna realisera dei i planperioden. Av dei tilhøva som vart omtalt i planprogrammet og som me ikkje ser klare svar på i planen vil me særskilt peika på følgjande: - Me kan ikkje sjå at mogleighetsstudien for E39 er fylgt opp i samsvar med premissane. I planprogrammet vart det peika på at det må utgreiast ein mogleg fordelingsnøkkel mellom overordna og øvrig fylkesvegenett for å hindra vidare forfall av det øvrige fylkesvegnettet. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Ullensvang herad	<ul style="list-style-type: none"> Trygge skuleveggar er viktig for Ullensvang med sin utfordrande geografi, store avstandar og spreidd busetnad. FV 108 Kinsarvik-Huse er den fylkesvegen der flest skuleborn ferdast. Det er ingen gang- og sykkelveg, borna går i lag med både tungtransporten som skal til industrifeltet på Huse, i tillegg til all trafikk til bustadfeltet på Huse og Bråvoll. Det er sterkt påkrevd med ny veg for skuleborna over elva til Kinsarvik skule, om det ikkje vert laga til gang- og sykkelveg i tilknytning til eksisterande veg. Dette vil me 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden,

	<p>konkret koma attende til i investeringsprogrammet til hausten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busstopp for skuleborna. Viktig at desse er plasserte slik at både skuleborna og dei trafikkerande er ivaretekne. Fv 101 frå Sekse til Hovland har no fått ny asfalt, noko me er sers takksame for. Men vegljosa sluttar ved bustadfeltet i Flisabakken. Det er no søkt om å få vegljosa på heile strekkja til Hovland slik at skuleborna slepp å ferdast i mørket. • Det er generelt eit problem med vegljosa både langs fylkes og riksvegane våre i samband med busstoppane som skuleborna nyttar. • Skilting: Skilting er ei utfordring i seg sjølv. Ullensvang oppleve det som vanskeleg å få gehør hjå Statens vegvesen når det gjeld skilting, og ikkje minst kven, kor og når det skal skiltast. • For oss som bur ute i distrikta er det viktig at det vert skilta til dei mindre plassane, å ikkje berre til tettstadane. FV 550 frå Odda til Utne, der er det skilta i dag både i Kløvet RV13 og i rundkøyringa i Odda. No skal denne skiltinga takast bort – kvifor? • Ferjetilbodet: Ferjesambandet Kinsarvik- Utne, og Utne –Kvanndal er bindeleddet mellom fjordsidene i Ullensvang. Når no nyttanbod trer i kraft frå 2020, er det viktig at frekvens, kapasitet og standard vert forbetra og ikkje forringa. 	saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Ulvik herad	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkesveg 300 Ulvik—Osa: Fylkesveg300 Ulvik —Osaer ein vegsom er svært utsett for ras. Det er heilt nødvendig at denne vegen vert utgreidd og rassikra. Årleg opplever Ulvik herad at rasfører til vegstenging, og vanskar for m.a. kommunale tenester. Ei heil bygd opplever også isolasjon frå resten av omverda. • Fylkesveg301 Lekve—Rondestveit: Ulvik herad støttar ei omlegging av fylkesveg 301 Lekve—Rondestveit. Det er viktig at denne strekninga vert endra ved Hjeltnes vidaregåande skule, slik at vegen ikkje går gjennom skuleområdet. Det er og viktig og at vegen vert tilrettelagt for større køyrety/tungtransport. • Fylkesveg303—Brakanes- Ljono Fylkesveg303 til Ljono treng oppgradering på område som; vegbreidd, svingradius og stabilisering av grunnforhold. Vegen er skuleveg for mange barn, og tilførsleveg for gardsbruk og næringsverksemd. • Fylkesveg 572 Brakanes—Holven: Denne vegen må vedlikehaldast og utbedrast slik at vegen er ein realistisk avlastningsveg og omkjøringsveg for Rv13/Rv7Bruravik —Voss. Det er særst viktig og få rassikra dei områda langs vegen der det er registret rasfare i ein eller anna form, for på den måten ha ein omkjøringsveg som er sikker heile året. • Fylkesveg 572 Brakanes—Hydle: Denne vegstrekninga må utbetrast slik at ho vert ein trygg skulevegg for skuleborna. Det er spesielt viktig for dei skuleborna som ikkje har rett til skuleskyss, og fylgjeleg vert utsett for fare ved ferdseil på denne vegstrekninga. • Fylkesveg 7 Granvin—Tregereid: Ulvik herad ser det som naturleg at ein har fokus på oppgradering og utbetring av fylkesveg 7 gjennom Kvam, då dette er ein viktig omkjøringsveg for E16—Tregereid—Voss, og samstundes ein viktig turistveg. • Riksveg 13 Bu—Odda Ulvik herad ser Hardangerregionen som ein region som er avhengig av gode intern kommunikasjon, og sikre vegar mellom bygdene. Med Hardangerbrua som eit knutepunkt, er det viktig at vegane til og frå er sikre og trygge. • Kollektivtrafikk: Ulvik herad ser det som særst viktig å ha gode, praktiske løysingar på kollektivtrafikken i regionen og fylket. Dette gjeld både rutetilbod og betalingsløysingar. Med eit tilpassa kollektivtilbod vil ein leggja til rette for reduksjon av biltrafikk, og på den måten redusera den totale trafikbelastinga i region og fylke. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Ungdommens fylkesutval	<ul style="list-style-type: none"> • Utbetring og vedlikehald av vegnettet må prioriterast. • Trafikksikringa i fylket må forbetrast, spesielt for ungdom.. • Kollektivtilbodet i Hordaland bør utbetrast vidare. • Fleire av bussane i fylket bør kjøre på biogass.. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det

	<ul style="list-style-type: none"> • Det bør rettast fokus mot utbygging av hydrogenstasjonar i fylket. 	vert gjort endringar i plandokumentet.
Vaksdal kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Vaksdal kommune har som stasjonsby eit potensiale for vekst og utvikling. Ber om å bli invitert med i fylkeskommunen og Bergen kommune sitt samarbeid med regionsenterkommunane, og om Byvekstavtale. Det er også naturleg at Vaksdal skal inngå i byutgreiing for Bergen. • Kommunen meiner at inndelinga i overordna fylkesveggar og andre fylkesveggar bør vurderast med tanke på viktige omkøyringsveggar. For samfunnstryggleik og regularitet i vegsystemet er det viktig å ha eit robust vegnett, som inneber alternative løysingar. Fylkesveg 569 frå Dalseid til Mo og fylkesveg 314 over Hamlagrø er eksempel på slike omkøyringsveggar, som må inngå i overordna fylkesvegnett ut frå funksjon som omkøyringsveg til riksvegnettet, og viktig diagonal i overordna struktur. Begge desse vegstrekningane har også tunnellar som utgjør flaskehalsar for vekst og utvikling i Eksingedalen og Bergsdalen. Næringsutviklinga i desse dalføra vert hemma av låge tunnellar som treng strossast. Når det gjeld Fv 343 frå E16 til Vaksdal stasjon/Vaksdal mølle ber kommunen vere merksam på denne med tanke på planlegging og gjennomføring av statleg plan for ny E16 og jernbane, og behov for å prioritere dette både i plan- og budsjettssamanheng. • For å møte noverande og komande klima- og miljøutfordringar er det nødvendig med fokus på ras/skredsikring. Vaksdal kommune saknar ras/skredsikring som strategi for utvikling av fylkesvegnettet, eventuelt som satsingstiltak på lik linje med fylkeskommunen si prioritering av grøftereinsk og drenering grunna klimaendring, jamfør strategiar side 12. I Hordaland er det særskild dei indre delane, inkludert Osterfjordområdet, som er særleg utsett for naturfarar som skred og flaum, og dette bør følgjast opp i handlings- og investeringsprogram. • Trygg skuleveg; Ei prioritering av trygge skuleveggar er positivt, og trafikktryggingstiltak som «hertesone» rundt skulane og tilrettelegging for auka gange og sykling kan med føremon fylgast opp med tilskotsordningar. • Gange og sykkel; Å ha gode gang- og sykkel samband mellom viktige funksjonar er viktig for trafikktryggleik, folkehelse, areal og miljø. Tilrettelegging for dette er viktig kvalitetsheving, og fylkeskommunen er ein viktig aktør for å sikre slik tilrettelegging i og mellom tettstadene og regionsentra ved ny transporttrasè frå Arna til Voss. Ei slik regional rute vil også vere ei nasjonal rute, og på sikt kan dette også vere eit viktig tiltak for reiseliv og anna næringsutvikling. • Reiseliv; Vaksdal kommune har mange naturperler langs – og nær fylkesveg, og er positive til å delta i eit prosjekt for tiltak som styrker reiselivet i kommunen, jamfør handlingsprogram tiltak 5.6. Fylkesvegen gjennom Bergsdalen, og vegen frå Dalseid (xE16) til Gullbrå i Eksingedalen er strekningar med flotte natur- og kulturopplevingar, som kan tilretteleggast med tiltak. Vaksdal kommune ser også at parkering i samband med friluftsliv som på enkelte stader er ei utfordring både for trafikktryggleik, framkomst og drift/vedlikehald. • Kollektivtransport; Fylkeskommunen har ei leiande rolle i utvikling av kollektivstrukturen, og Vaksdal kommune vil peike på potensialet tettstadene i kommunen har for vekst og utvikling i kollektivaksen mellom regionsentra. Føresetnadane for ei berekraftig areal- og samfunnsutvikling er gode, og gjennom kommuneplan og områdeplaner planlegg kommunen for utvikling av attraktive og klimavenlege stasjonsbyar. • Vaksdal kommune ber om at fylkeskommunen prioriterer etablering av ein betre løysing for bussreisande til/frå tettstaden Dale i vidare planarbeid og inn i ramme for investeringstiltak 2018-2021. På lengre sikt vil Vaksdal peike på dei viktige knutepunkta som stasjonar og haldeplassar som må ivaretakast ved utbygging av nye transportårer mellom Bergen og Voss. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.

	<ul style="list-style-type: none"> Innfartsparkering; Som innspel syner kommunen til at Jernbanedirektoratet er i ferd med å ferdigstille strategi for innfartsparkering langs Vossebana. 	
Vestskog	<ul style="list-style-type: none"> Transport med 24 meter og 60 tonn totalvekt for tømmervogntog - det er eit nasjonalt prioritert satsingsområde og eit tiltak som vil kunne gje 20 % innsparingspotensiale for skogbruket. Administrativt oppskrivning av største tillatte tømmervogntog frå 19,5 meter og 50 tonn til 24 meter og 60 tonn vil kun gjelda for tømmertransport, ikkje andre vogntog. For fylkesvegane som pr i dag er opne for 19,5 meter lengde og 50 tonn skal dei aller fleste vegane vera svært enkle å skriva opp. Heile landet har kome langt med riksvegane, men Vestlandet henger langt bak på oppskrivning av fylkesvegane. Strekningar av stor betydning for skogbruket som i dag ikkje kan transporterast med full aksellast og vogntoglengde. Mykje tømmer vert i løpet av transporten køyrd på sekundære fylkesvegane. Mange av desse vegane er av ulike grunnar ikkje godkjende for vogntog. Konsekvensen for oss er at 20 % av transportane våre må gjennom omlasting, noko som er svært fordyrande og gir 3-5 gonger så mange turar på vegane fordi me då berre kan køyra med enkelt bil og kanskje med redusert last. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.
Øygarden kommune	<ul style="list-style-type: none"> Øygarden kommunestyre er positive til mykje av intensjonane og innhaldet i Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Kommunestyret i Øygarden er positiv til at fylkeskommunen i innleiinga til Regional areal- og transportplan 2017-2028 presiserer at planen ikkje er juridisk bindande og ikkje inneheld regionale planføresegnar, og føreset at dette også gjeld Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Kommunestyret er samstundes spørjande til retningslinjer i begge planane som gjev uttrykk for at planane kan heimla motsegn mot kommunale planar og tiltak, og finn at dette ikkje er i samsvar med dei nemnte punkta ovanfor. Kommunestyret vil difor be fylkeskommunen gjere spesifikke vedtak til begge plandokumentane som tydeleg presiserer at evt. motsegn berre vil verte vurdert nytta heilt unntaksvis, føreset ei konkret og tydeleg grunngjeving, og berre kan vere aktuelt når ein har hatt ein grundig kontakt og dialog mellom partane for å skje å verte samde om gode felles løysingar. Ein må unngå at planen vert eit dokument eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunane. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva situasjon som vil gjelde når ei rekkje av kommunane i Hordaland om kort tid går saman i nye og vesentleg større einingar. Kommunestyret vil be om at dette vert prioritert ved at fylkeskommunen tek initiativ til snarleg igangsetting av eit slikt arbeid saman med primærkommunane. Det er bra at fylkeskommunen vil arbeide aktivt i høve sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt. Rådmannen set pris på fylket sin rolle i arbeidet med å realisera Sotrasambandet, men vil også understreka kor viktig det er å prioritera fylkesvegane Fv 561 og Fv 555 frå Kolltveit til Øygarden og Sund kommunar. Mange av tiltaka som står i handlingsprogrammet bak i planen er viktige, og Øygarden vil gjerne delta direkte i arbeidet med dei fleire av dei. Ein har von om å verte invitert til dette både administrativt og politisk, og håpar at arbeida kjem i gang i samsvar med tidsplanen. Som ein har gjeve uttrykk for i uttalen til areal- og transportplanen, så er det kanskje særleg viktig at igangsetting av arbeidet med ein handlingsplan for innfartsparkering vert høgt prioritert. 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev deler av denne merknaden, saman med andre, at det vert gjort endringar i planen og/eller deler av merknaden er omtalt i politisk sak.
Aarsland, Terje	<ul style="list-style-type: none"> HFK er ein viktig aktør både når det gjeld premisser, utbygging og drift og har såleis stor påverknad på ulike miljøtilhøve særleg nå dt gjeld dei tygnste samferdsle prosjekta. HFK fekk onsdag ZERO prisen noko som forpliktar Fylkeskommunen i det vidare klimaarbeidet. Det er såleis svært viktig at HFK bidreg aktivt i de vidare til å minske utslepp, men og at fotavtrykket til ulike utbyggingsprosjekt vert minskt. Det er såleis svært viktig med eit auka fokus på miljø landskap og klima. Det må såleis lagast klimarekneskap for samferdsle prosjekt som Ferjefrikyststamveg med tilhøyrande rekneskap for alternativ kostnad samanlikna med framleis bruk av ferjer med alternative energikjelder som EL, hydrogen og Biodrivstoff, tog samt kostnader for natur, miljø og 	Etter fylkesrådmannen sitt syn krev ikkje merknaden at det vert gjort endringar i plandokumentet.

	<p>landskap i vid forstand. Me ser såleis stadig at vegbygging medfører at biotopar vert delt opp i bitar utan det er mogleg for andre artar en mennesker å passere i etterkant. Vi bør således som samfunnsaktørar at det vert sett fokus på bygging av viltkorridorar, , overvatn med åpne løysingar og kompensierende tiltak som fiskepassasjar. Eit er og trong på eit utvida fokus på ein samordna massehandtering for å redusere både konsekvenser både for klima og landskap.</p> <ul style="list-style-type: none">• Det må og planleggast gang og sykkelveggar på ein ny måte og skilt frå ordinære vegprosjekt som til dømes med bygging av sykkeltunnelar mm i Bergen. Prosjekt som tildømes Hjeltestad vegen i noverande form bør skrinleggast. Lagt ved uttale til områderegeringsplan med tilhørende konsekvensutredning og offentlig høring til planprogram for plannr. 61220000. Ytrebygda Gnr. 105 mfl. Hjeltestad – Milde – Espeland. Fastlandssamband for Lerøy og Bjelkarøy. Parsell Bjelkarøy (Sund) – Ytrebygda (Bergen) frå 2010 og ber om at det vert teke omsyn til dette i RTP.	
--	--	--