

Hordaland fylkeskommune

Reiseliv og infrastruktur i Hordaland

Kartlegging og tiltak



Utgåve: 1

Dato: 20.02.2018

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgjevar: Hordaland Fylkeskommune
Rapportnamn: Reiseliv og infrastruktur i Hordaland: Kartlegging og tiltak
Utgåve/dato: 1/ 21.02.2018
Arkivreferanse:
Oppdrag: 606022-06–Reiseliv og infrastruktur
Oppdragsleiar: Ingvild Nordtveit
Fag: Analyse og utredning
Tema: Berekraftig reiseliv
Leveranse: Rapport
Skreven av: Ingvild Nordtveit
Kvalitetskontroll: Knut Hellås og Øyvind Sundfjord
Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FØREORD

Asplan Viak har vore engasjert av Hordaland Fylkeskommune for å identifisere samferdselsrelaterte utfordringar og behov for reiselivsnæringa i fylket, og peike på moglege infrastrukturtiltak. Eit overordna mål i prosjektet er å leggje til rette for utvikling av ei berekraftig reiselivsnæring i Hordaland. Strekingar, reisemål og tiltak skal prioriterast basert på kvar det i dag er størst utfordringar ut frå målsettinga om berekraft i reiselivet.

Prosjektet er ein del av eit heilskapleg arbeid med å betre føresetnadene for reiselivsnæringa, og arbeidet byggjer på den nasjonale reiselivsstrategien, reiselivsstrategien for Vestlandet og eit overordna mål om å utvikle ei berekraftig reiselivsnæring.

Ingvild Nordtveit har vore oppdragsleiar for Asplan Viak. Øyvind Sundfjord og Knut Hellås har vore sentrale medarbeidarar. May Britt Hernes har vore prosessleiar med ansvar for gjennomføring av arbeidsverkstader. Matti Torgersen har vore kontaktperson frå Hordaland fylkeskommune i arbeidet. Marta Rongved, Irene Velure og Inge Edvardsen har og vore involvert frå fylkeskommunen.

I kartleggingsfasen har fleire aktørar bidrege med innspel til prosjektet gjennom deltaking på to arbeidsverkstader. I arbeidet med konkrete tiltak har Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen vore involvert, og Hardangerrådet har kome med innspel.

Bergen, 20.02.2018

Ingvild Nordtveit
Oppdragsleiar

Foto på framside: Parkeringsplassen ved Låtefoss.
©foto: Bjørn Andresen/Statens vegvesen

INNHALD

1	Innleiing	5
1.1	Bakgrunn og formål	5
1.2	Avgrensing	5
1.3	Arbeidsverkstader	6
1.4	Disposisjon.....	7
Del I: Kartlegging		8
2	Reiselivsnæringa.....	9
2.1	Overordna mål og strategiar for utvikling av reiselivsnæringa	9
2.2	Reiselivsnæringa i fylket	11
3	Kartlegging av fasilitetar.....	15
3.1	Overordna vegnett og knutepunkt.....	15
3.2	Toalett og rasteplasser	16
3.3	Parkering for bular.....	18
3.4	Bensinstasjonar og ladepunkt for el-bil.....	19
3.5	Ferjestrekningar	19
3.6	Skilting langs veg	20
4	Utfordringar for reiselivsnæringa i dag	23
4.1	Utfordringar i fylket generelt	23
4.2	Utfordringar knytt til stader eller strekningar.....	24
Del II: Tiltaksvurdering.....		26
5	Utval av strekningar	27
6	Tiltaksvurdering.....	30
6.1	Overordna mål.....	30
6.2	Strategi	31
6.3	Tiltak.....	40
6.4	Kostnader og ansvarsfordeling.....	44
7	Innspel til andre prosjekt.....	46
8	Oppsummering.....	47
Kjelder		48

1 Innleiing

1.1 Bakgrunn og formål

I tråd med vedtatt Regional transportplan 2018-2029 (Hordaland fylkeskommune, 2017) er det gjennomført ein kartlegging av utfordringane for reiselivsnæringa når det gjeld infrastruktur og ei vurdering av kva tiltak som kan bidra til å løyse utfordringane. Det er samstundes ei målsetting å få ei meir berekraftig reiselivsnæring i Noreg. Dette inneber at ein i utviklinga av reiselivsnæringa tek vare på natur, kultur og miljø, sikrar økonomisk berekraft og styrkjer sosiale verdiar.¹

Reiselivsnæringa er peikt ut som ei viktig næring for Noreg (Meld. St. 19, 2016-2017). Det er ei næring med stor vekst globalt, og også i Noreg har det vore ein klar vekst dei siste åra (Innovasjon Norge, 2017).

I regi av Vestlandsrådet er det utarbeidd ein reiselivsstrategi for Vestlandet (Vestlandsrådet, 2012). Fylkesutvalet i Hordaland har slutta seg til reiselivsstrategien for Vestlandet, der tilgjenge og fysisk infrastruktur er trekt fram som sentrale for vekst i reiselivsnæringa i regionen. Det vert peika på fire hovudutfordringar for næringa på Vestlandet:

- *«Transport til og i landsdelen*
- *Fleire ulønsame reiselivsbedrifter i distrikta*
- *For å få kommersielle resultat av ei internasjonal sterk profilering*
- *Manglar heilskapelege opplevingskonsept – kommersielt pakketerte produkt»*
(Vestlandsrådet, 2012, s. 8).

1.2 Avgrensing

Kartlegginga av fasilitetar langs overordna vegnett er avgrensa til overordna fylkesvegnett, riksvegar og Europavegar i Hordaland. I tillegg har det vore vurdert at andre veger med status som nasjonal turistveg og bør inngå, fordi status som nasjonal turistveg trekkjer til seg ein del reisande. I rapporten vert overordna fylkesvegnett, riksveger, Europaveger og nasjonale turistveger omtala som *overordna vegnett*.

Føremålet med prosjektet er å sjå på fasilitetar og informasjon langs overordna vegnett. Ein sentral utfordring på vegnettet i Hordaland er vegstandard, men dette er derfor ikkje ein del av dei tema som er kartlagt i dette arbeidet.

Prosjektet er og avgrensa til reisande med bil og grupper i buss. Det er i Regional transportplan 2018-2029 (Hordaland fylkeskommune, 2017) óg vedtatt at ein skal kartlegge reiselivsnæringa sitt behov for kollektivtransport, men dette vil gjennomførast som eit eige prosjekt i løpet av 2018. Det er heller ikkje særskilt fokus på sykkelturnisme i prosjektet.

Basert på ei kartlegging i innleiande fase av arbeidet er nokre strekningar peikt ut for vidare arbeid med å vurdere ulike tiltak. Strekningane er utvalde med utgangspunkt i mål om berekraftig reiseliv og dagens situasjon (sjå Figur 2.1 for definisjon av berekraftig reiseliv). Det vil seie strekningar der situasjonen per dags dato er slik at det er slitasje på natur, kultur og miljø, der sosiale verdiar står i

¹ Sjå kapittel 2 for ein utdjuing av kva som ligg i omgrepet «berekraftig reiseliv».

fare for å verta svekka og/eller som ikkje er økonomisk levedyktig. Utvalet er basert på ein overordna analyse av reiselivsnæringa i fylket, samt eksisterande dokumentasjon av utfordringar og behov i næringa, og idéverkstad gjennomført i prosjektet.

Langs dei utvalde strekningane er det føreslått aktuelle tiltak for å møte nokre av dei utfordringane eller behova som reiselivsnæringa i fylket står ovanfor. Eksisterande tilbod langs overordna vegnett er vurdert samla. Riksveger, Europaveger og Nasjonale turistveger inngår difor i kartlegginga i tillegg til overordna fylkesveger, og tiltak her vil då vere som innspel til vegeigar. Føreslåtte tiltak inkluderer både tiltak som naturleg kan finansierast av fylkeskommunen gjennom investeringsprogram for fylkesvegnettet, men og tiltak der ansvaret vil vere hos andre. Fleire av dei aktuelle tiltaka ligg på Nasjonale turistvegar, og det er behov for eit nært samarbeid med turistvegseksjonen for gjennomføring av tiltak.

1.3 Arbeidsverkstader

Arbeidet er gjennomført med prosessar der ulike aktørar i reiselivsnæringa, interesseorganisasjonar, vegvesenet og kommunane har vore invitert med. Det er gjennomført to arbeidsverkstader med følgjande tema:

- Dagens situasjon, behov og utfordringar for reiselivsnæringa
- Utforming og prioritering av tiltak

I den første arbeidsverkstaden var det invitert representantar for reiselivsnæringa i fylket, regionråda, NHO Hordaland, Innovasjon Norge Hordaland og Statens vegvesen for å få ei så komplett kartlegging av situasjonen som mogleg. Her vart kartlegging av kjent informasjon om dagens situasjon når det gjeld lokalisering av ulike fasilitetar og tilbod presentert. Det var òg innlegg frå:

- Fjord Norge: Utfordringar sett frå destinasjonsselskapa
- Hardangerrådet: Resultat frå kartlegging av toalettfasilitetar i regionen
- Hordaland fylkeskommune: Om reiselivssatsinga i fylket

Deltakarane bidrog med innspel på kva som er dei viktigaste utfordringane for reiselivsnæringa i fylket når det gjeld infrastruktur, ein gjennomgang av sentrale reisemål/attraksjonar i fylket, og kartfesting av kvar det er behov for oppgradering av ulike fasilitetar langs overordna vegnett. Til slutt var deltakarane oppfordra til å peike ut strekningane i fylket der behovet for ei betring av tilbodet langs vegane er størst.

I den andre arbeidsverkstaden var føremålet å drøfte ulike tiltak for å løyse dei utfordringane som er identifisert langs strekningane. Her var representantar for reiselivsnæringa lokalt og dei aktuelle kommunane invitert, i tillegg til Statens vegvesen og nokre andre reiselivsaktørar. Basert på kartlegging og innspel under første arbeidsverkstad hadde prosjektgruppa på førehand gjort eit utval av strekningar som er vurdert som aktuelle for ein pilot. Erfaringane frå piloten vil og kunne nyttast vidare i tilsvarande satsingar i andre deler av fylket på eit seinare tidspunkt.

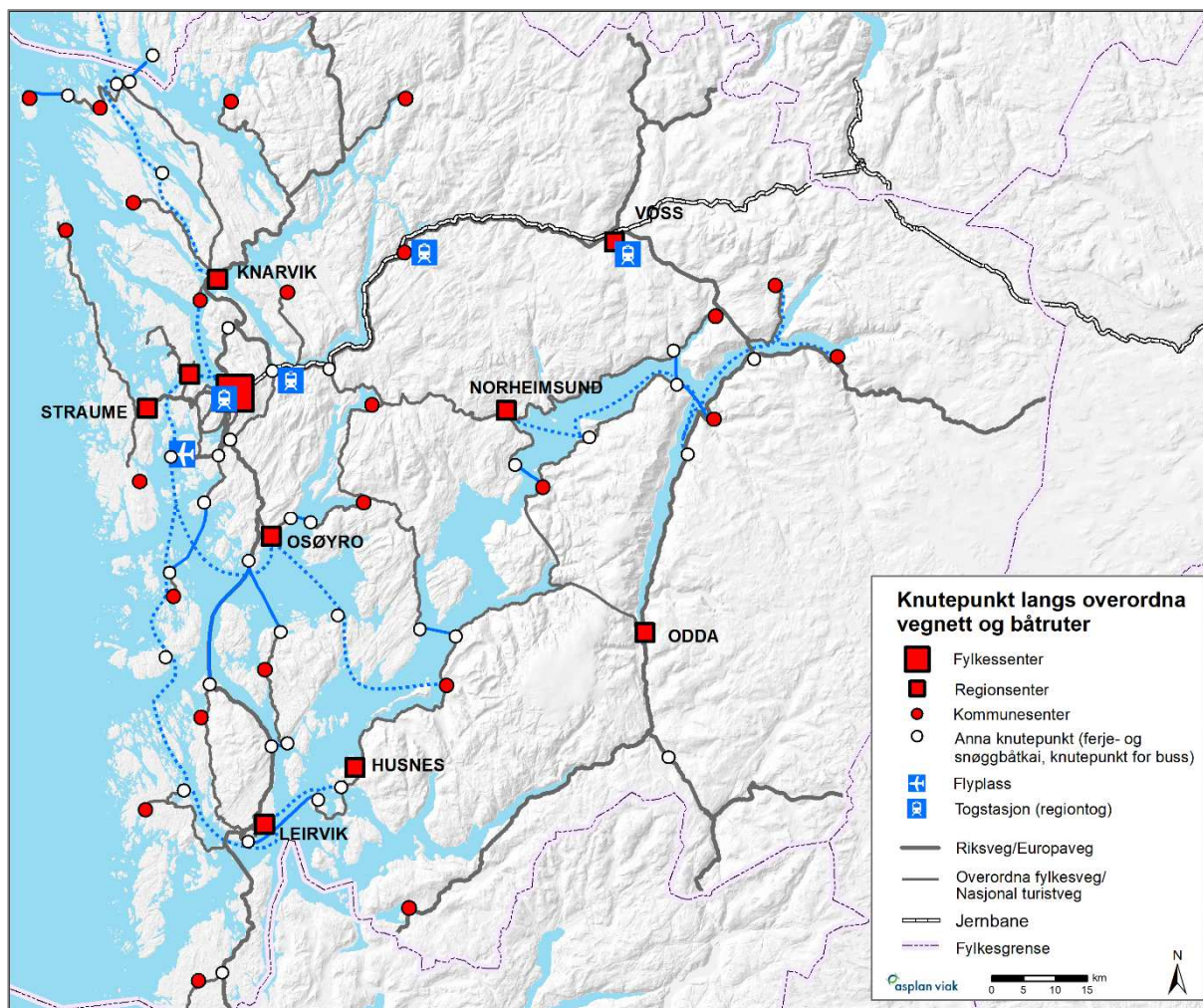
1.4 Disposisjon

Prosjektet er todelt med ei kartlegging og ei tiltaksvurdering. Rapporten følgjer denne todelinga, der vi først presenterer eit overblikk over situasjonen i heile fylket i del I, og deretter drøftar tiltak for utvalde strekningar i del II.

I kartlegginga har vi sett på reiselivsnæringa i fylket og kartlagt dei ulike fasilitetane som finst langs overordna vegnett i dag. Deretter samanfattar vi dei utfordringane som er kartlagt. Til saman gjer dette eit grunnlag for utval av strekningar med særlege utfordringar der ein pilot bør gjennomførast.

I tiltaksvurderinga er grunnlaget for utval av strekningar drøfta. Deretter er eit overordna konsept for å løyse utfordringane føreslått, før konkrete tiltak er lista opp med ei grov kostnadsvurdering.

DEL I: KARTLEGGING



2 Reiselivsnæringa

2.1 Overordna mål og strategiar for utvikling av reiselivsnæringa

Som nemnt i innleiinga er målsettinga om ei berekraftig reiselivsnæring førande for arbeidet med tiltak. Dette avsnittet utdjuar vidare kva som ligg i omgrepet «berekraftig reiseliv».

Innovasjon Norge arbeider etter ti prinsipp for berekraftig reiseliv som følgjer UNWTO sine prinsipp.² Desse ti prinsippa er delt inn i følgjande tre hovudområde:

- Bevare natur, kultur og miljø
- Styrker sosiale verdiar
- Er økonomisk levedyktig

I «Vegkart for reiselivsnæringa Mot et bærekraftig reiseliv» er det føreslått nokre konkrete tiltak for å bygge opp under utviklinga av ein berekraftig reiselivsnæring. Global Sustainable Tourism Council (GSTC) har utarbeidd ein minimumsstandard for utvikling av berekraftige reisemål organisert i følgjande fire pilarar:

- Berekraftig styring
- Sosioøkonomiske verknader
- Kulturelle verknader
- Miljøverknader

GSTC har utarbeidd kriterium for utvikling av berekraftige reisemål retta mot industrien (overnattingsverksemder og turoperatørar) og for utvikling av destinasjonar (retta mot offentleg sektor og destinasjonsselskap).

² Sjå Figur 2.1 for ein utdjuing av dei tre kriteria for berekraftig reiseliv.

“Bevaring av natur, kultur og miljø

1. Kulturell rikdom

Å respektere, videreutvikle og fremheve lokalsamfunnets historiske kulturarv, autentiske kultur, tradisjoner og særpreg.

2. Landskapets fysiske og visuelle integritet

Å bevare og videreutvikle landskapskvalitet, både for by og bygd, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke degraderes.

3. Biologisk mangfold

Å støtte bevaringen av naturområder, dyreliv og habitater, og minimere ødeleggelser av disse.

4. Rent miljø og ressurseffektivitet

Å minimere reiselivsbedrifters og turistenes forurensing av luft, vann og land (inkludert støy), samt og minimere genereringen av deres avfall og forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser.

Styrking av sosiale verdier

5. Lokal livskvalitet og sosiale verdier

Å bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturer, tilgang til ressurser, fasiliteter og fellesgoder for alle, samt unngå enhver form for sosial degradering og utnytting.

6. Lokal kontroll og engasjement

Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessenter mht, planlegging, beslutningstaking og utvikling av lokalt reiseliv.

7. Jobbkvalitet for reiselivsansatte

Å styrke kvaliteten på reiselivsjobber (direkte og indirekte), inkludert lønnsnivå og arbeidsforhold uten diskriminering ut fra kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.

8. Gjestetilfredshet, trygghet og opplevelseskvalitet

Å sørge for trygge, tilfredsstillende og berikende opplevelser for alle turister uavhengig av kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.

Økonomisk levedyktighet

9. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskapning

Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsdestinasjoner i et langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivets verdiskapning i lokalsamfunnet, inkludert hva turistene legger igjen av verdier lokalt.

10. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter

Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsbedrifter i et langsiktig perspektiv.”

Kjelde: Innovasjon Norge: <http://www.innovasjonNoreg.no/no/reiseliv/Baerekraftig-reiseliv/Prinsipper-for-et-baerekraftig-reiseliv/>

Figur 2.1: UNWTO sine prinsipper for bærekraftig reiseliv og fulgt av Innovasjon Norge

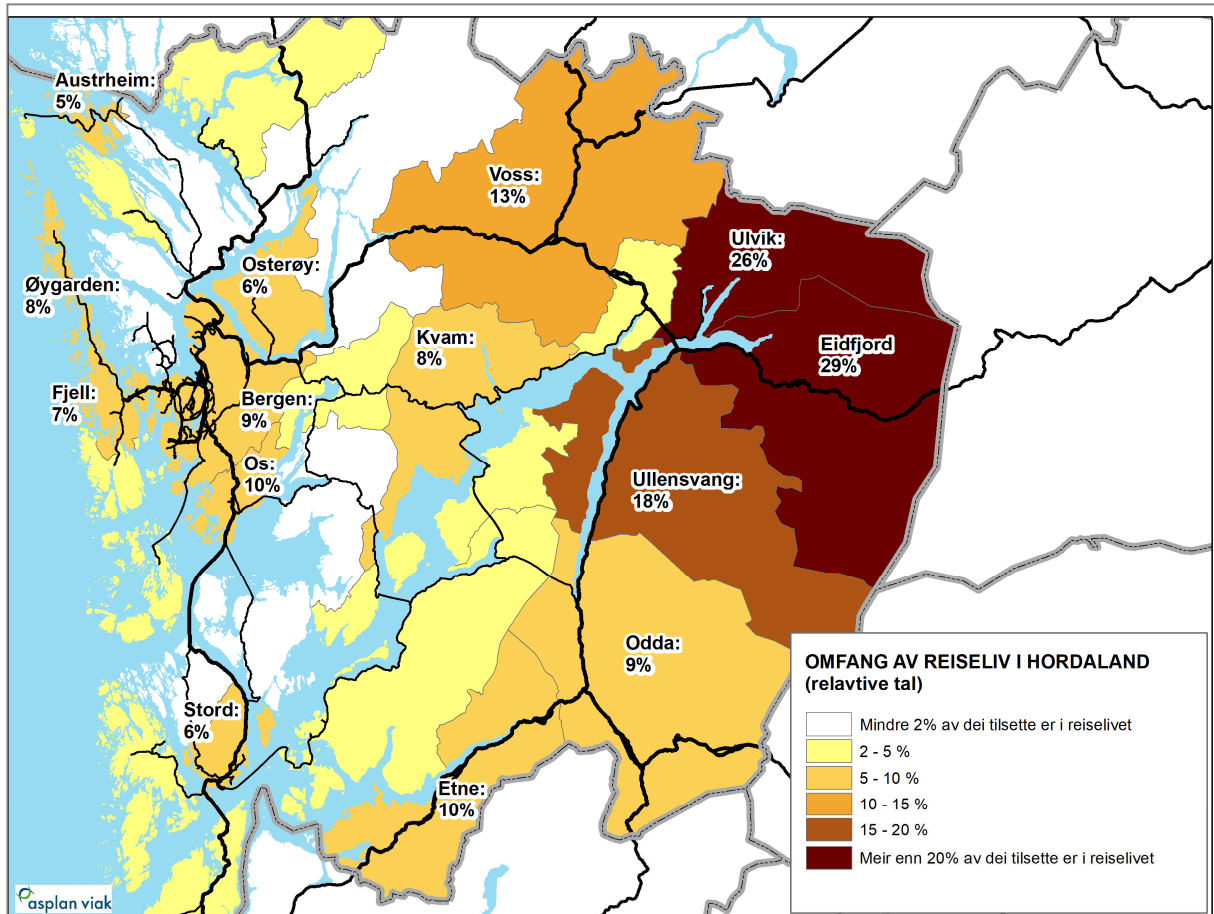
2.2 Reiselivsnæringa i fylket

Reiselivsnæringa kan enkelt sagt definerast som verksemd som betener folk på reise. Dei fleste verksemdar som betener folk på reise, betener og folk lokalt, som til dømes restaurantar, pubar, daglegvarebutikkar, kollektivtransport og museum. Dei større byane har derfor ei relativt stor reiselivsnæring, fordi næringa og har ein større heimemarknad.

Det er fleire kjenneteikn som skil reiselivsnæringa frå andre næringar. Samla er næringa arbeidskraftintensiv (dvs. at den sysselsetter relativt mange), reiselivsbedrifter er ofte avhengige av at andre reiselivsbedrifter er lokalisert i same område (bedrifter som tilbyr komplementære produkt) og ein stor del av reiselivsprodukta må konsumerast på same stad som dei vert produsert. Samstundes er det ei næringsgruppe som består av svært ulike bransjar. Reiselivsnæringa kan delast inn etter verksemdar som driv med overnatting, servering, persontransport, kultur og opplevingar, og reisebyrå og reisearrangørar.

I Hordaland er reiselivsnæringa målt i absolutte tal naturlegvis størst i Bergen, både for talet på tilsette i næringa og talet på overnattingar hos kommersielle verksemdar.³ I relative tal, det vil seie tilsette som del av samla sysselsetting eller overnattingar per innbyggjar er det Hardanger og Voss som skil seg ut med stor aktivitet i reiselivsnæringa. Omfanget av reiselivsnæringa er vist i kart i Figur 2.2 og Figur 2.3.

³ Statistikk på overnattingar ekskluderer ein del reisande, til dømes personar som bur privat hos venner eller familie og leige av private (fritids)bustader som ikkje er formidla gjennom verksemdar i Noreg. Overnattingsstatistikken kan likevel gje nokre indikasjonar på variasjonar over året og kven som reiser til dei ulike destinasjonane (kva land dei reiser frå, korleis dei overnattar og om dei er på forretnings- eller fritidsreise).

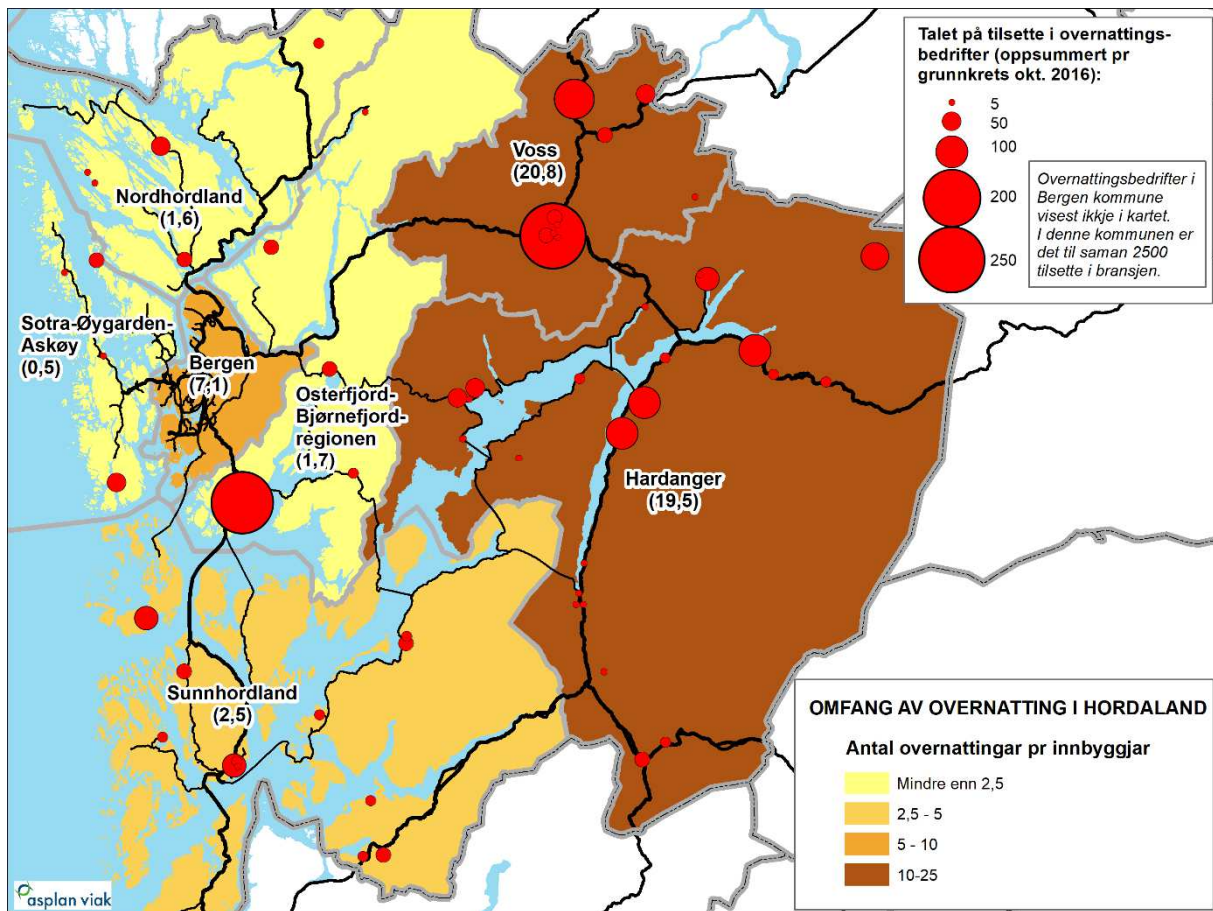


Figur 2.2: Kart som syner kor sentral reiselivsnæringa er for sysselsettinga i kommunane i Hordaland. Tilsette innanfor overnatting, servering, persontransport, kultur- og opplevingar, og reisebyrå og reisearrangørar. Tal for 2016. Kjelde: SSB bedriftsregister.

Som vist ovanfor er reiselivsnæringa sentral for sysselsettinga i nokre delar av fylket, særleg i kommunane i Hardanger. I tillegg kjem ringverknader av reiseliv eller turisme, som handel, og bygg og anlegg. Sistnemnte gjelde særleg for kommunar med ein stor del fritidsbustader. Samla for fylket er sysselsetting i reiselivsnæringa som del av samla sysselsetting nær landsgjennomsnittet.

Statistikken på tilsette viser kor sentral reiselivet er for sysselsetting og indirekte for busetting i dei aktuelle kommunane. Talet på tilsette i reiselivsnæringa blir her presentert basert på informasjon frå bedriftsregister per oktober 2016. Registeret viser talet på tilsette per bedrift på eit gitt tidspunkt, men gjer ikkje informasjon om talet på årsverk innanfor næringa. I bransjar med ein stor del deltidstilsette vil andelen sysselsette i bransjen då bli overvurdert samanlikna med bransjar med ein låg del deltidstilsette. Samstundes er registrering av sysselsette gjennomført utanfor høgsesongen for reiselivsnæringa og ein del deltidstilsette eller sesongarbeidarar er derfor ikkje tatt med her.

For å kunne seie noko meir om kvar i fylket ein kan vente at turismen kan vere utfordrande for lokalsamfunnet har vi og sett på forholdet mellom talet på overnattingar og folketalet i dei ulike kommunane. Dette er vist i kart i Figur 2.3.⁴



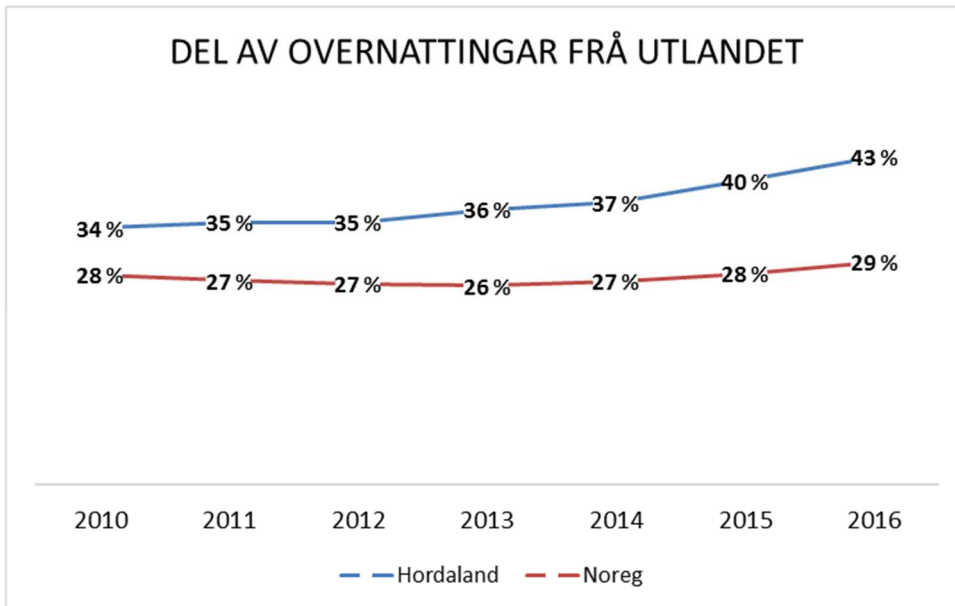
Figur 2.3: Kart over talet på tilsette i overnattingsverksemdar på grunnkrets nivå og talet på overnattingar per innbyggjar i regionane. Bergen er ikkje vist for tal på tilsette då det er eit betydeleg større tal her og dei andre områda då ikkje ville vert synlege. Ei nærare studie av Hardanger viser at nivået for tal på overnattingar per innbyggjar er spesielt høgt for Ullensvang (32,9), Ulvik (71,4) og Eidfjord (97,6), men at det samla talet for Hardanger er 19,5. Tala er for 2016. Kjelde: SSB bedriftsregister og Statistikknett.

Talet på overnattingar per innbyggjar er òg størst i Hardanger, og då særleg Ullensvang og Ulvik for hotellovernattinga, medan Odda og Eidfjord har størst tal på camping- og hytteovernattingar i regionen.

Samanlikna med landsgjennomsnittet har Hordaland ein høgare del overnattingar frå utlandet (sjå Figur 2.4). På landsbasis er andelen overnattingar av besøkande som bur i Noreg relativt stabil på litt over 70 prosent, og samtidig har det totale talet på overnattingar auka noko dei siste fem åra. Til samanlikning har det vore ein auke i delen overnattingar av besøkande som bur utanfor Noreg for overnattingsverksemdar i Hordaland.

⁴ For nokre deler av fylket er talet på overnattingar per innbyggjar vist for regioner medan andre på kommunenivå. Dette at statistikken ikkje er tilgjengeleg for alle kommunar på Statistikknett.

Veksten i andelen utanlandske besøkande til Hordaland skuldast vekst i talet på overnattingar frå utlandet, medan talet på overnattingar frå Noreg er stabil. Nasjonalt er utviklinga låg vekst i begge segment. Gjennom heile perioden frå 2010 til 2016 har talet på overnattingar vakse med nær 22 prosent for Hordaland og 16 prosent nasjonalt.



Figur 2.4: Fordeling av overnattingar på besøkande frå Noreg og utlandet. Kjelde: Statistikknett

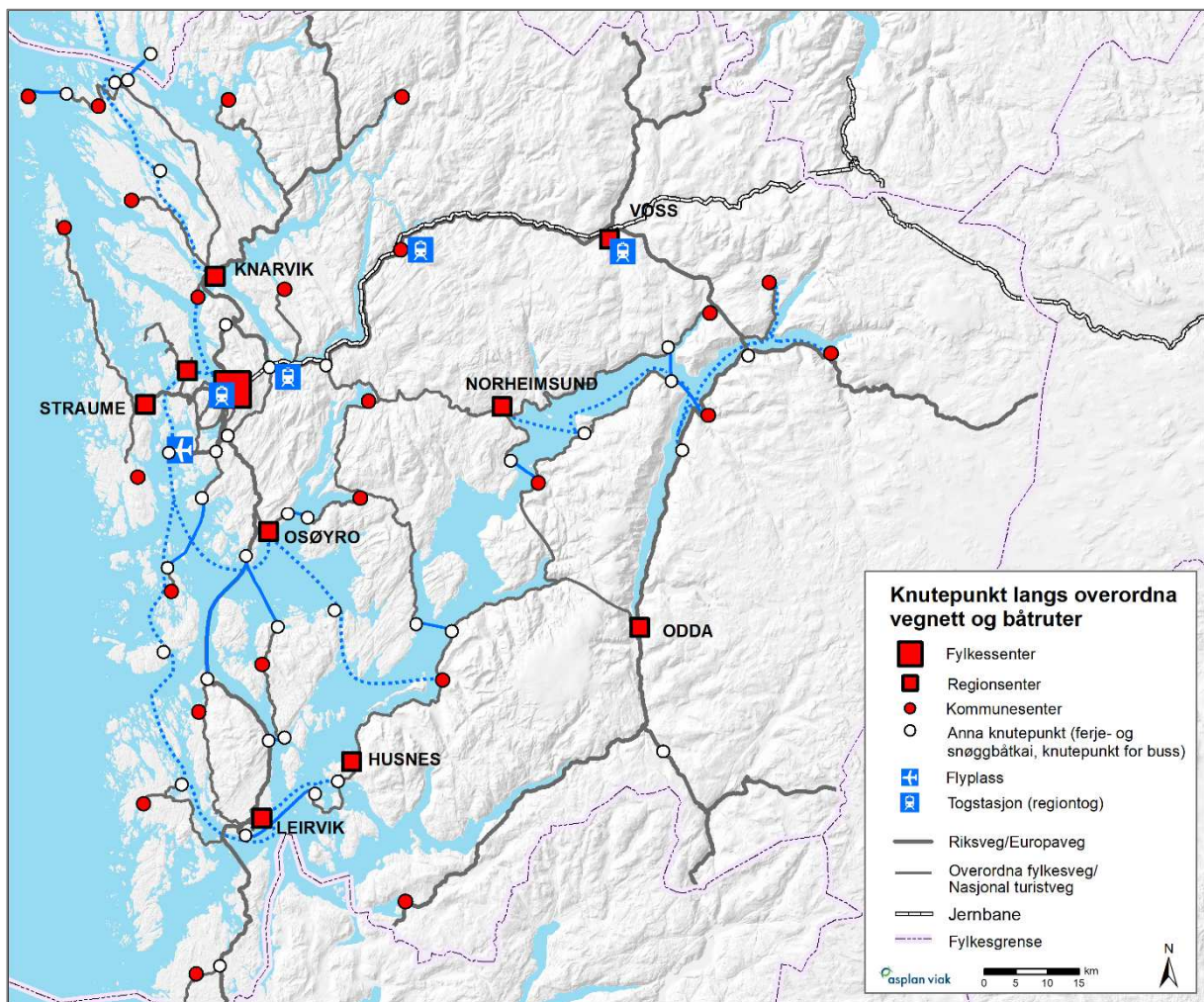
Dei største marknadene utanfor Noreg for reiselivsnæringa nasjonalt er Tyskland, Sverige, Danmark og Storbritannia, basert på overnattingsstatistikk for alle overnattingsbedrifter i 2015 (SSB, 2017). Andre relativt store marknader inkluderer Nederland, USA, Frankrike og Kina. Samstundes har talet på overnattingar på nasjonalt nivå for besøkande frå Kina, Storbritannia, Sverige og USA auka dei siste fem åra (spesielt Kina), samtidig som talet på overnattingar frå Danmark, Nederland og Tyskland har gått ned eller hatt ein stabil utvikling. Dei seinare åra har det og vore ein relativt sterk vekst i reiselivsnæringa rundt dei større byane der det både er ein større lokalmarknad og det er større aktivitet knytt til forretningsmarknaden (Menon, 2014).

3 Kartlegging av fasilitetar

I dette kapitlet vert det presentert ein oversikt over ulike tilbod for vegturistar⁵, og i tillegg kart som viser overordna vegnett, knutepunkt og tettstader. Det lagt vekt på å få synleggjort det regionalt viktige tilbodet, og mindre detaljar kan vere utelatt. Særleg når det gjeld attraksjonar er det vanskeleg å gje eit komplett bilete av fylket. Det er i hovudsak destinasjonsselskapa sitt utval av stoppestader som er brukt i karta her, i tillegg til dei innspela som kom på arbeidsverkstadane gjennomført i dette prosjektet.

3.1 Overordna vegnett og knutepunkt

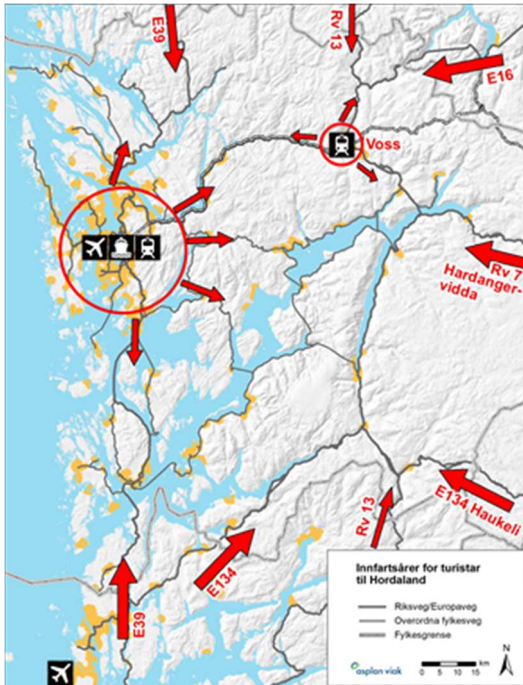
Kartet nedanfor viser overordna vegnett (Europavegar, riksvegar, overordna fylkesvegnett og nasjonale turistvegar). Viktige knutepunkt er òg markerte. Kartleggingsfasen handlar om å synleggjere utfordringane som reiselivsnæringa opplever langs desse transportårene.



Figur 3.1: Overordna vegnett og knutepunkt i fylket

⁵ Kartlegging av ulike fasilitetar er basert på informasjon frå Nasjonal vegdatabank (NVDB), Bobilplassen.no, destinasjonsselskapa Reisemål Hardanger Fjord og Visit Sunnhordland, samt bedriftsregister frå SSB, og ulike nettstader som viser bensinstasjonar.

Det er bilvegnettet som er tema i dette prosjektet, men dei knutepunkta som er viste i kartet, har også ein viktig funksjon med tanke på kopling mot kollektivtrafikken. Særleg viktige knutepunkt er fylkessenteret Bergen, regionsentra, flyplassen, dei regionale togstasjonane, og stader med anløp av snøggbåt. På desse stadene vil det vere særlege behov for informasjon/ skilting for reiselivet.



Innfallsportar til fylket

Det overordna vegnettet definerer kva som er moglege innfallsportar til fylket:

- Europaveg: E39, E16 og E134
- Riksveg: Rv7, Rv13

Av desse meiner reiselivsnæringa at vegane frå aust og søraust har størst turisttrafikk: E134, E16, Rv7 og Rv13. Dei to sistnemnte har dessutan status som nasjonale turistvegar, og trekkjer av den grunn til seg mange reisande.

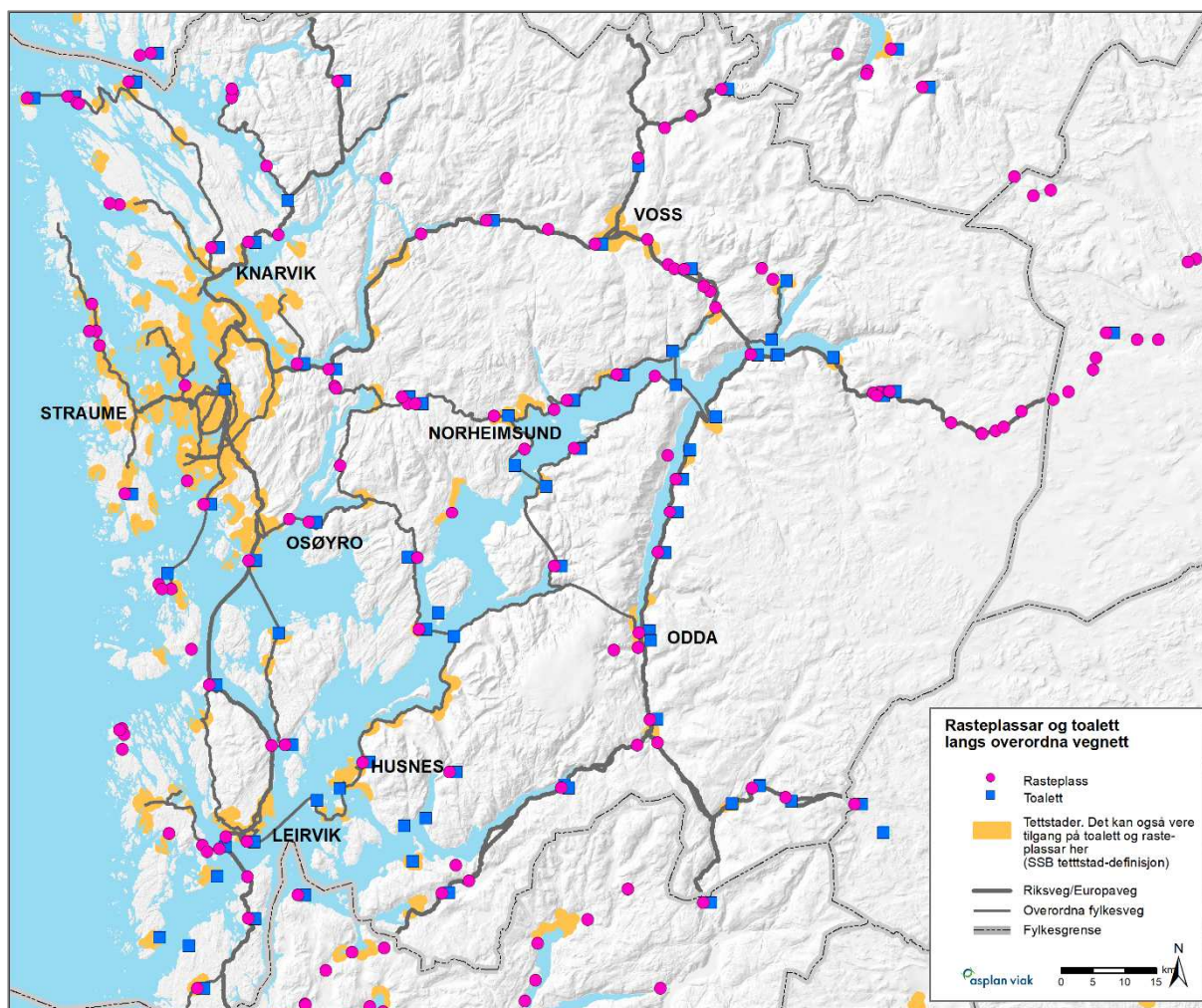
I tillegg er det viktig å hugse på at Bergen – "the gateway to the fjords" er ein viktig innfallsport for heile Hordaland. Mange turistar kjem med fly, skip og tog – og reiser vidare i Hordaland med bil. Til ein viss grad har også Voss ein slik knutepunktsfunksjon.

Det er ikkje gjort registreringar av kor stor del av trafikken i sommarmånadene som er turistar ved dei ulike hovudårene.

3.2 Toalett og rasteplasser

Kartet nedanfor viser lokalisering av rasteplassar og toalett. Dette inkluderer alle toalett som ligg langs Europaveg/Riksveg/fylkesveg, samt på ferjekaiar – det vil seie alle toalett som er drifta av Statens vegvesen. Karta viser ikkje at det er stor variasjon i standard på toalett, kor mange toalett det er på kvar stad, og eventuelt «opningstid».

I hovudsak viser kartet at det er korte avstandar mellom stadane med rasteplass og toalett. Tilbodet opplevast likevel som dårleg på nokre strekningar på grunn av dårleg reinhald, dårleg vedlikehald eller låg kapasitet.

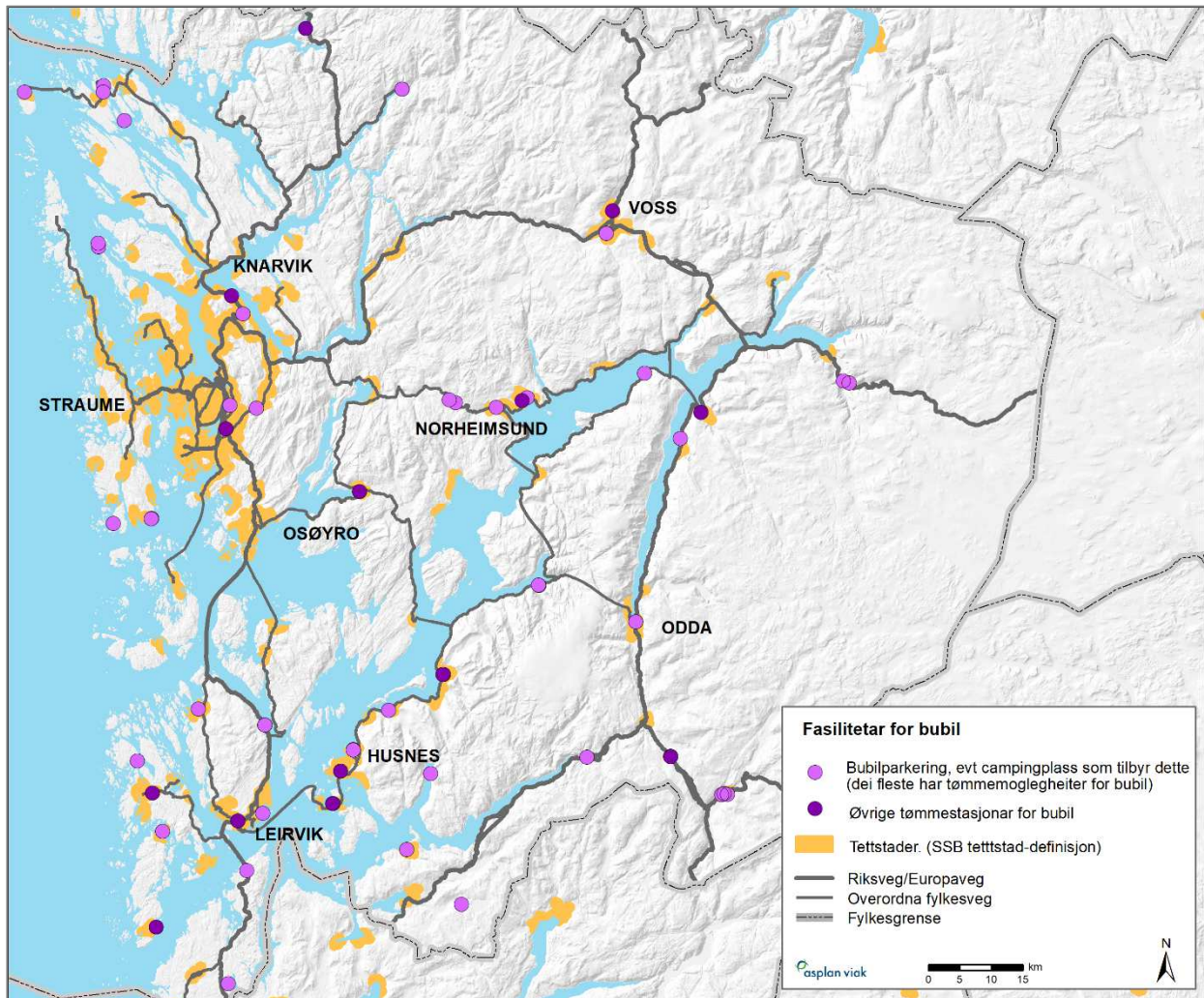


Figur 3.2: Toalett og rasteplasser langs overordna vegnett. Kjelde: NVDB og registreringar føretatt av Hardangerrådet i 2017.

3.3 Parkering for bubilar

Plassering av bubilparkering og tømmestasjon for bubilar i fylket er vist i kartet nedanfor. Ein må kunne rekne med at lokalitetane med bubilparkering, også har løysingar for at gjestene skal få tømme bubil-tanken. I tillegg har bubil-turistane behov for tømmestasjonar langs vegen, på godt tilgjengelege stader langs overordna veg. Desse separate tømmestasjonane er viste med eige symbol i kartet.

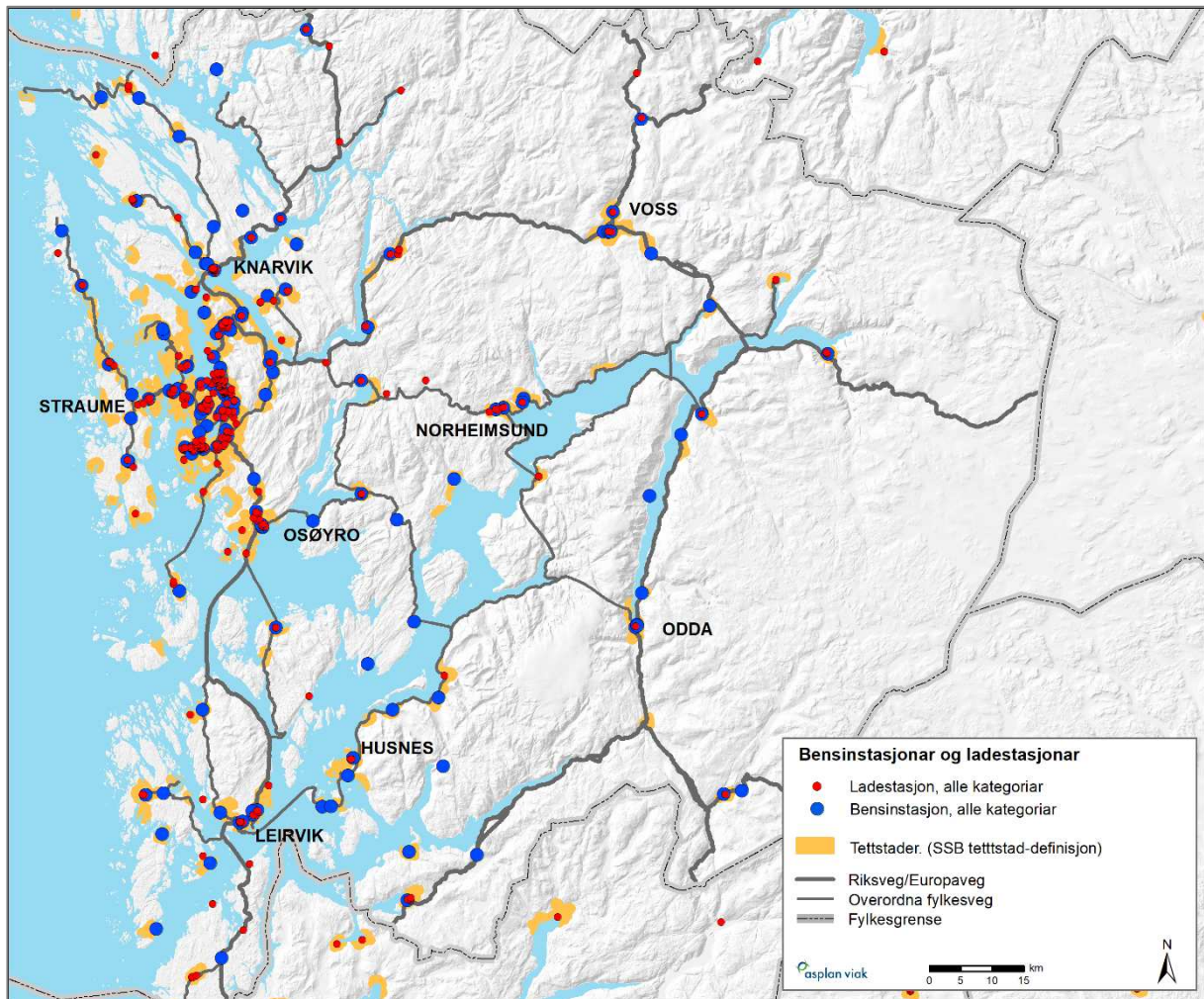
Det er stor variasjon i kor sentral lokalisering dei ulike bubilparkeringane har, fordi fleire ligg ikkje langs det overordna vegnettet i fylket.



Figur 3.3: Fasilitetar for bubilar i fylket (parkering og tømmestasjonar). Overordna vegnett er markert.
Kjelde: Bobilplassen.no

Det samla tilbodet av bubilparkering synest å vere bra fordelt i fylket, og er sannsynlegvis i tråd med det marknaden etterspør. Når det gjeld tilbodet av tømmestasjonar langs overordna veg, så er ikkje dette marknadsstyrt i same grad, og moglegheiten for å finne ein «tilfeldig» tømmestasjon langs vegen er liten. Det synest å vere lite system i plasseringa av offentleg tilgjengelege tømestasjonar langs overordna vegnett.

3.4 Bensinstasjoner og ladepunkt for el-bil



Figur 3.4: Lokalisering av bensinstasjoner i fylket. Kjelde: websider for dei ulike oljeselskapa, og webside for ladestasjonar (Statens vegvesen m.fl.)

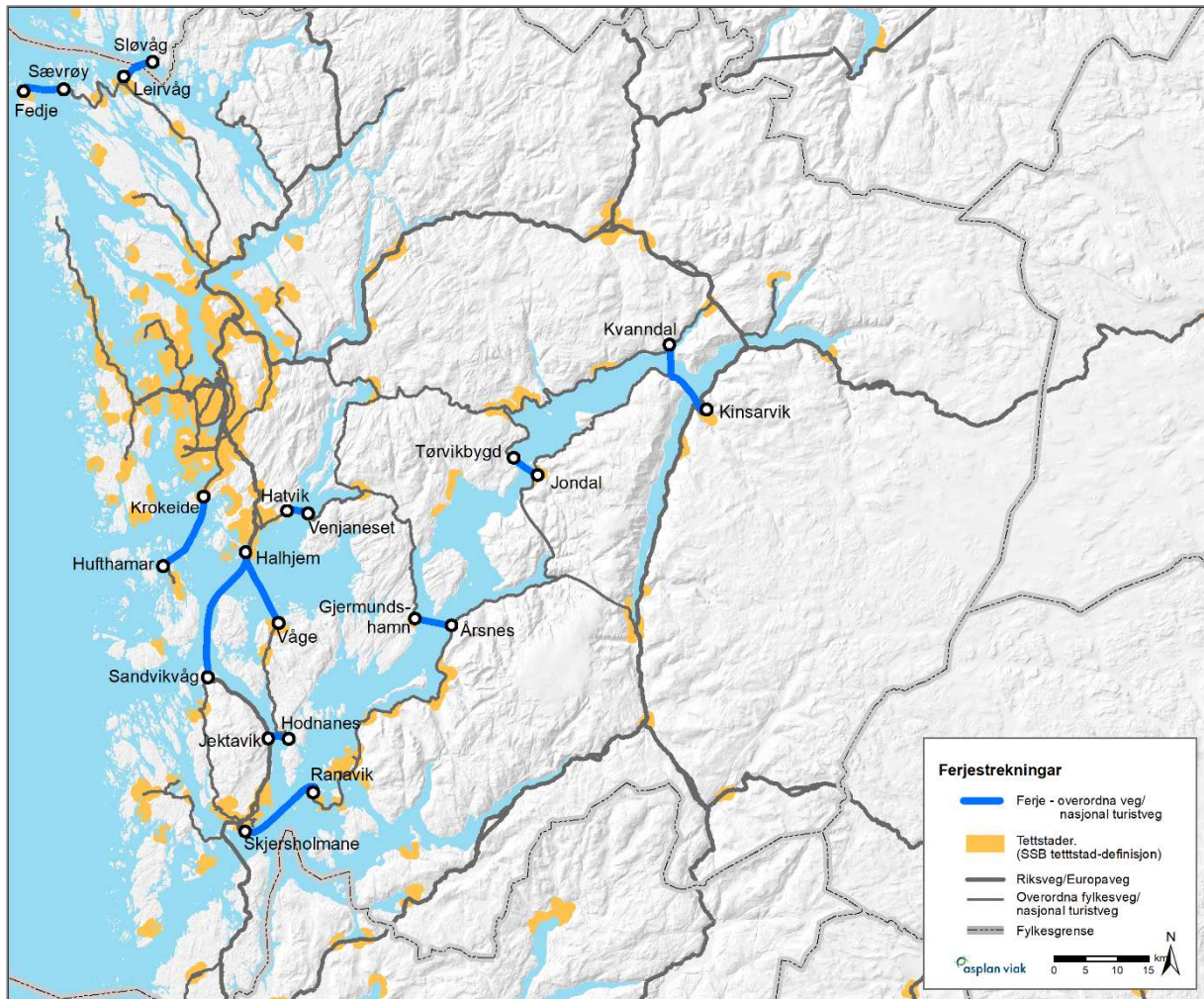
Det er eit finmaska nett av bensinstasjonar i fylket, og desse utgjer eit viktig servicetilbod til dei reisande. Når toalett-tilbodet er for dårleg, er det ofte bensinstasjonane som blir redninga. Kva tilbod veghaldar byggjer opp på rasteplassar og i knutepunkt må sjåast i samanheng med lokaliseringa av denne type private tilbod.

Ladepunkt for elbil er i ferd med å bli ein viktig del av infrastrukturen. Ein bør vurdere å ha ladepunkt på enkelte rasteplassar, men det må sjåast i samanheng med kva ladepunkt som finst på strekninga frå før.

3.5 Ferjestrekningar

Det er elleve ferjestrekningar på det overordna vegnettet i Hordaland. Tilbodet på ferjene og ferjekaiene er viktig for det samla tenestetilbodet for reisande. Dei ulike ferjestrekningane og ferjekaiene er viste i kart nedanfor. Fylkeskommunen kan påverke servicetilbodet ved å stille krav om

kiosk/kafé på enkelte samband, ved fysisk tilrettelegging av servicebygg på ferjekaiane, og ved å inngå driftskontraktar som sikrar kvalitet på toalettforhold om bord og på kaiene.



Figur 3.5: Ferjestrekningar langs overordna vegnett

3.6 Skilting langs veg

Informasjon og skilting langs veg er viktig, særleg for besøkande som ferdast på vegen. Her tar vi utgangspunkt i moglegheiter som finst innanfor dagens regime. Ein diskusjon om endring av skiltnormalen ligg utanfor mandatet, og vert derfor ikkje drøfta her. Forvaltningsorgan som har skiltmynde og ansvar for den aktuelle vegen må styre prosessen og ta avgjersler når det gjeld skilting, men med innspel frå lokale aktørar, til dømes kommunar og destinasjonsselskap.

Det er serviceskilt og brune vegvisningsskilt til reisemål som er av særleg interesse for turistar som er vurdert som aktuell innanfor tiltaka som blir fremma i dette prosjektet. Når det gjeld geografisk vegvisning er status på andre pågåande arbeid at det allereie føreligg nyleg reviderte planar for geografisk vegvisning på europa- og riksveg (Vegdirektoratet), og Statens vegvesen har lagt fram tilsvarende planar for fylkesvegar i indre Hordaland, men dei er foreløpig ikkje endeleg stadfesta.

Regelverk

Vegvisningsskilt kan skiljast i tre hovudgrupper avhengig av kva type skilt det er, og det er og ulike fargar som brukast⁶:

- Gule vegvisningsskilt: Skilt til geografiske mål. Det er dei skilt vi orienterer oss etter i vegnettet og over lengre avstandar.
- Kvite vegvisningsskilt eller kvite felt på gule og blå skilt viser veg til lokale mål som tenestetilbod og andre verksemder.
- Brune vegvisningsskilt viser veg til reisemål som er av særleg interesse for turistar.
- Serviceskilt (blå eller brune) viser veg til ulike tilbod langs vegen.
- Oransje vegvisningsskilt viser midlertidige omgjøringar, til dømes ved vegarbeid.

Det gjeld klare reglar for korleis ein brukar vegvisningsskilt for å styre trafikkstraumane. Skiltnormalen er fastsett av Vegdirektoratet. Tekniske føresegn og retningslinjer er gitt i Statens vegvesen Håndbok N300 (Vegdirektoratet, 2014).

Innanfor desse reglane er det eit rom for at kommunar og/eller tettstader kan prioritere kva tilbod og attraksjonar det skal skiltast til langs vegane. Skilting til service, attraksjonar og verksemder vil vere underordna geografisk vegskilting. Handlingsrommet for skilting til service, attraksjonar og verksemder vil derfor avhenge av den planen for geografiske vegvisning.

Søknad om skilt

Søknad om skilt til attraksjonar eller tilbod eller langs europaveg, riksveg, fylkesveg og privat veg skal sendast til regionvegkontoret. Søknad om skilt til attraksjonar eller tilbod eller langs kommunal veg skal sendast til kommunen. Handbok N 300 del 4 og 5 gir nærmare reglar om bruk av offentlege skilt og symbol.

Private skilt kan ofte vere eit godt alternativ til offentlege. Private skilt og reklame som rettar seg mot vegfarande langs europaveg, riksveg, fylkesveg kan ikkje setjast opp utan løyve frå regionvegkontoret. Langs kommunal veg krev det løyve frå kommunen.

Plan for heilskapleg skilting i kommunar og tettstader

I «Håndbok N300 Trafikkskilt Del 5 Serviceskilt og virksomhetsvisning» er det tilrådd at ein i tettstader og langs viktige turistruter eller visning til spesielle attraksjonar utarbeidar ein plan for heilskapleg skilting.

Språk og fargebruk

Språkbruk på skilt skal som hovudregel vere på norsk, og då på den målforma som er vedtatt i kommunen det gjelder (Vegdirektoratet, 2014). Unntak for bruk av engelsk tekst på skilt er i handboka nemnt skilt for tollstasjonar og bomvegar.

⁶ Sjå Statens vegvesen sin heimeside:

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkskilt/Vegvisningsskilt>

Skilting for reisande som ikkje forstår norsk må derfor avgrensast til farge- symbolbruk. Her er til dømes bruk av brune skilt for å synleggjere målpunkt for turistar og symbol for å synleggjere ulike tilbod og fasilitetar undervegs.

4 Utfordringar for reiselivsnæringa i dag

Gjennom første arbeidsverkstad er ei rekke ulike utfordringar og behov for reiselivsnæringa kartlagt. Fleire av desse ligg utanfor mandatet her, til dømes endra skiltreglar, kollektivtilbod og marknadsføring av den, og vegstandard.

Her er dei ulike utfordringane som ble drøfta på arbeidsverkstaden samla, og det er gjort ein kort vurdering av korleis dei er relevante for tiltak innanfor dette prosjektet.

4.1 Utfordringar i fylket generelt

Det var semje om at tilgang til **offentlege toalett** av god standard (vedlikehald, drift og reinhald) er ein betydeleg utfordring. Dette er gjennomgåande for fylket, men det er òg stader med større utfordringar grunna større aktivitet i høgsesongen for reiselivsnæringa og nokre stader der tilbodet stort sett er tilfredsstillande. Viktige faktorar i denne samanheng er at talet på toalett er riktig, at toaletta er opne og reine, og at det er god informasjon om / skilting til toaletta.

Ei rekkje utfordringar knytt til **skilting og informasjon** til dei reisande vart trekte fram. Dette gjekk både på språk, oppdatering av skilt (t.d. utdaterte skilt som ikkje tas ned), digitale løysingar og manglande informasjon om til dømes kollektivtilbod. Skilting av til dømes stengde vegar, vegarbeid og liknande på ulike språk ligg utanfor mandatet til dette prosjektet (sjå og kapittel 3.6 om skiltreglar og mogleg lokal tilpassing). Det same gjer informasjon om kollektivtilbodet, som høyrer heime i planlagt prosjekt om reiseliv og kollektivtilbod i regi av Hordaland fylkeskommune. Då står vi igjen med anna informasjon og oppdatering av skilt langs vegen.

Parkering ved enkelte reisemål, utsiktspunkt og stoppestader er ikkje dimensjonert for den trafikken som er i høgsesong. Riktig løysing på utfordringane knytt til parkeringskapasitet må vurderast i det enkelte tilfellet. Det er også ein del felles problemstillingar knytt til parkering, som det er mogleg å ha ei felles overordna tilnærming til. Døme på dette er Låtefoss, Trolltunga og Måbødalen.

Gjengroing langs vegane er ei betydeleg utfordring i fylket, både med tanke på utsiktspunkt, utsikt langs vegane og siktliner. Arbeid med skogrydding bør styrast av kvalifisert personell for å sikre at det ikkje veks opp meir kort tid etter arbeidet er gjort. Det bør òg vere ein heilskapleg plan for skogrydding heller enn å basera arbeidet på at grunneigarar skal ta initiativ til å søke om tilskot for denne typen arbeid.

Sjølv om det eksisterer eit tilbod langs vegen vil òg **kapasitet og drift** av fasilitetane vere sentrale for kor godt tilbodet er, og om det er med på å bidra til ein god reiseoppleving for dei reisande. Det har vore fleire tilfelle der kvaliteten på til dømes toalettforholda på offentlege toalett langs vegane har vore svært dårlege.

Ei utfordring med eksisterande fasilitetar er **eigarskap med klar ansvarsfordeling**. Sentrale spørsmål er kven som har ansvar for drift, vedlikehald, tilsyn og kven som skal stå for finansiering. Med fleire partar kan dialog og samspel mellom ulike ansvarlege bli utfordrande. På stader der ein inngår avtale med kommersielle aktørar om drift av tilbod må det vere føreseielege ordningar. Ei viktig oppgåve blir då å utforme gode driftsavtalar som sikrar kvalitet på tilbodet langs vegane. Når det gjeld nasjonale turistvegar er drift ein del av dei ordinære driftskontraktane som vegeigar har ansvar for.

I alle tiltak må det òg **takast omsyn til vekst i næringa** ved prosjektering av nye tilbod/fasilitetar. Infrastruktur og fasilitetar/tilbod langs vegen må utviklast parallelt med utvikling av attraksjonar og marknadsføring av reisemål i fylket. Dette krev dialog mellom fylkeskommune, kommunar, destinasjonsselskap, næringsliv og Innovasjon Norge.

Dersom ein skal leggje til rette for **heilårsdrift**, som er ei viktig målsetting for reiselivsnæringa både regionalt og nasjonalt, må tilbod langs vegane òg vere opne heile året. Dette må då takast omsyn til ved utforming av driftsavtalar for offentlege toalett. Samstundes må tilrettelegging for reisande utformast slik at det støttar opp under **lokal næringsverksemd**. Rasteplassar og offentlege toalett kan vere ein konkurrent for lokale serveringsstader. For å bygge oppunder eksisteranse næringsverksemd er det viktig at offentlege tilbod vert utforma i samband med dei kommersielle aktørane i området.

4.2 Utfordringar knytt til stader eller strekningar

For dei ulike fasilitetane eller tilboda langs vegen der det er peika på stader eller enkelte strekningar med særlege utfordringar er dei oppgitt nedanfor. Fleire stader er det andre pågåande prosjekt som ikkje er kommentert her, men er noko som er vurdert knytt til tiltak i kapittel 6. Bare stader langs overordna vegnett er tatt med her.

Toalett:

- Trengereid (E16)
- Låtefoss (rv. 13)
- Bu (rv. 13/rv. 7)
- Hesthamar (fv. 550)
- Kvåle (E16)
- Vøringsfossen (rv. 7)
- Måbødalen (rv. 7)

Parkering:

- Trengereid (E16)
- Låtefoss (rv. 13)
- Bu (rv. 13/rv. 7): Parkering for buss
- Kvåle (E16)
- Langfoss (E134)
- Vøringsfossen (rv. 7)
- Måbødalen (rv. 7)

Tilbod for bubilar:

- Norheimsund/Steindalsfossen (fv. 7): Moglegheit for tømning av bubilar langs strekninga.

Ferje og ferjekaier:

- Utne-Kinsarvik (rv. 13): Kapasitet/frekvens og servering på ferja
- Tørvikbygd-Jondal (fv. 550): Kapasitet/frekvens på ferja

- Skjersholmane-Ranavik (fv. 544): Fasilitetar på kai og servering

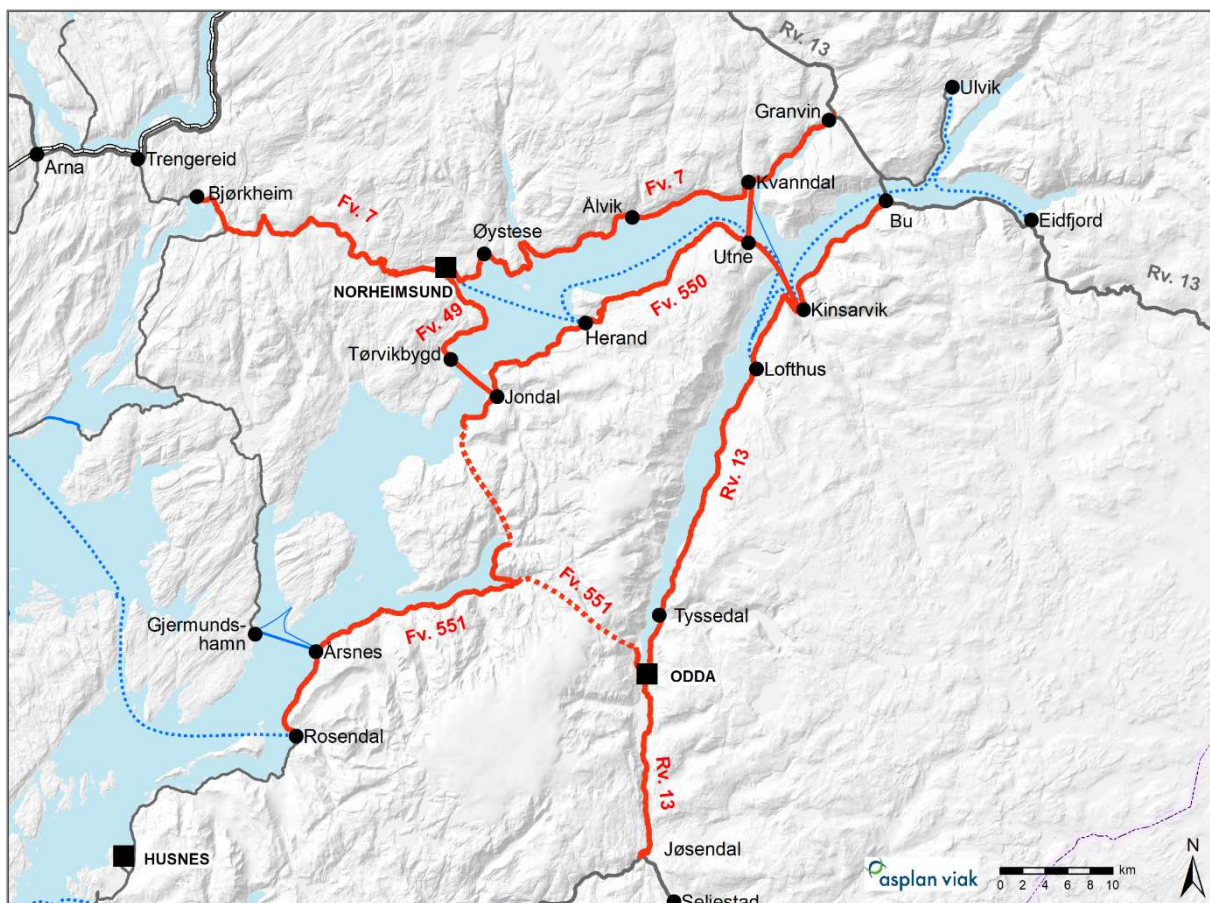
Informasjon på rasteplass og knutepunkt:

- Trengereid (E16)
- Bu (rv. 13/rv. 7)
- Kvåle (E16)
- Kommunikasjonsknutepunkt for snøggbåtar

Anna:

- Fossen Bratte (fv. 7): Manglande servicetilbod på staden og derfor liten verdiskapingseffekt av turiststraumen som reiser innom.
- Låtefoss (rv. 13): Manglande stoppmoglegheit (trafikktryggleik)
- Furebergfossen (fv. 551): Manglande stoppmoglegheit (trafikktryggleik)
- Langfoss (E134): Manglande tilrettelegging (trafikktryggleik)

DEL II: TILTAKSVURDERING



5 Utval av strekningar

Det er gjort eit utval av strekningar der det er foreslått pilotprosjekt for å løyse dei utfordringane som er kartlagt. Her er utvalet gjort basert på kvar det er store utfordringar i dag, det vil seie i områder der det er press på miljø, natur, kultur og/eller sosiale verdiar, eller der det ikkje er infrastruktur som legger til rette for økonomisk berekraftig næring (til dømes heilårsdrift). Det gjeld regionen der det er størst utfordringar knytt til fasilitetar som toalett, rasteplassar, med meir.

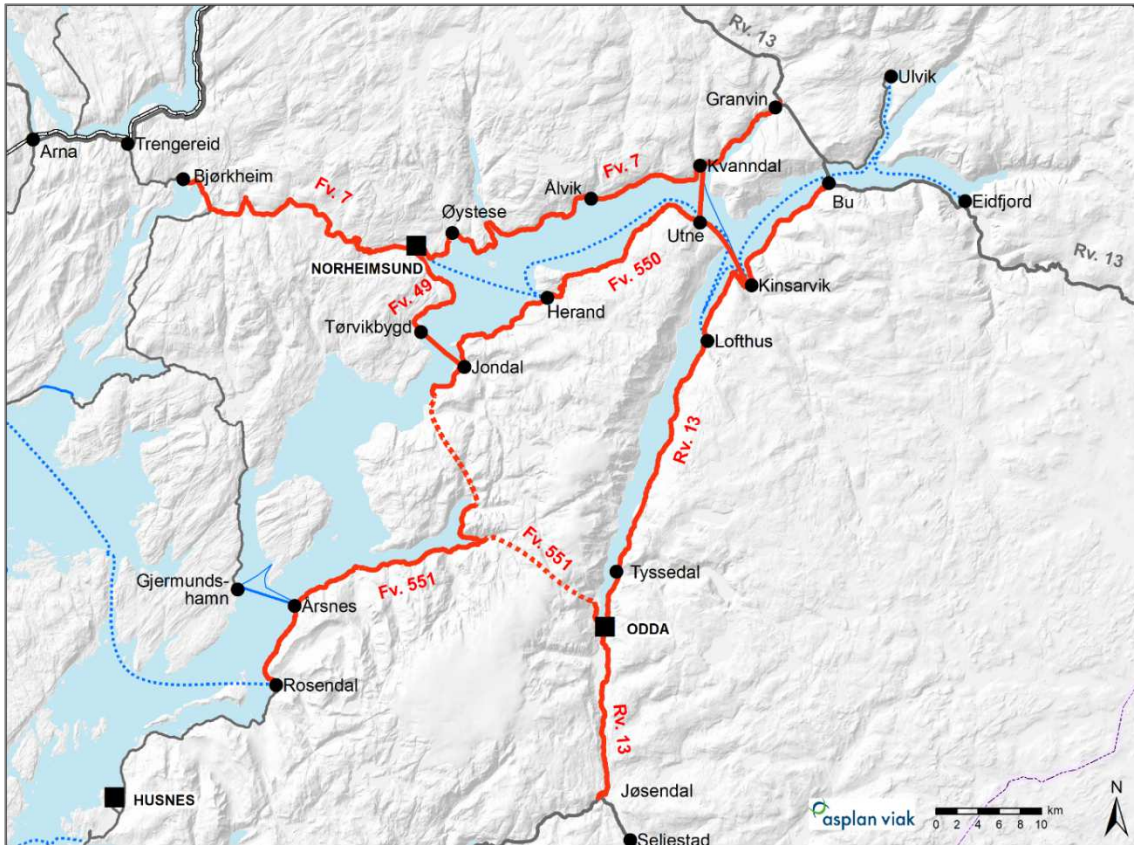
Stadene med størst utfordringar, kartlagt i arbeidsverkstad, er i stor grad samanfallande med dei områda som i dag har størst tal på besøkande (overnattingar) i forhold til talet på innbyggjarar, og der reiselivsnæringa er relativt stor sett i forhold til samla næringsverksemd.

Dei utvalde strekningane for konkretisering av moglege tiltak er baserte på kartleggingsarbeidet, innspel på arbeidsverkstad og ei overordna tilnærming:

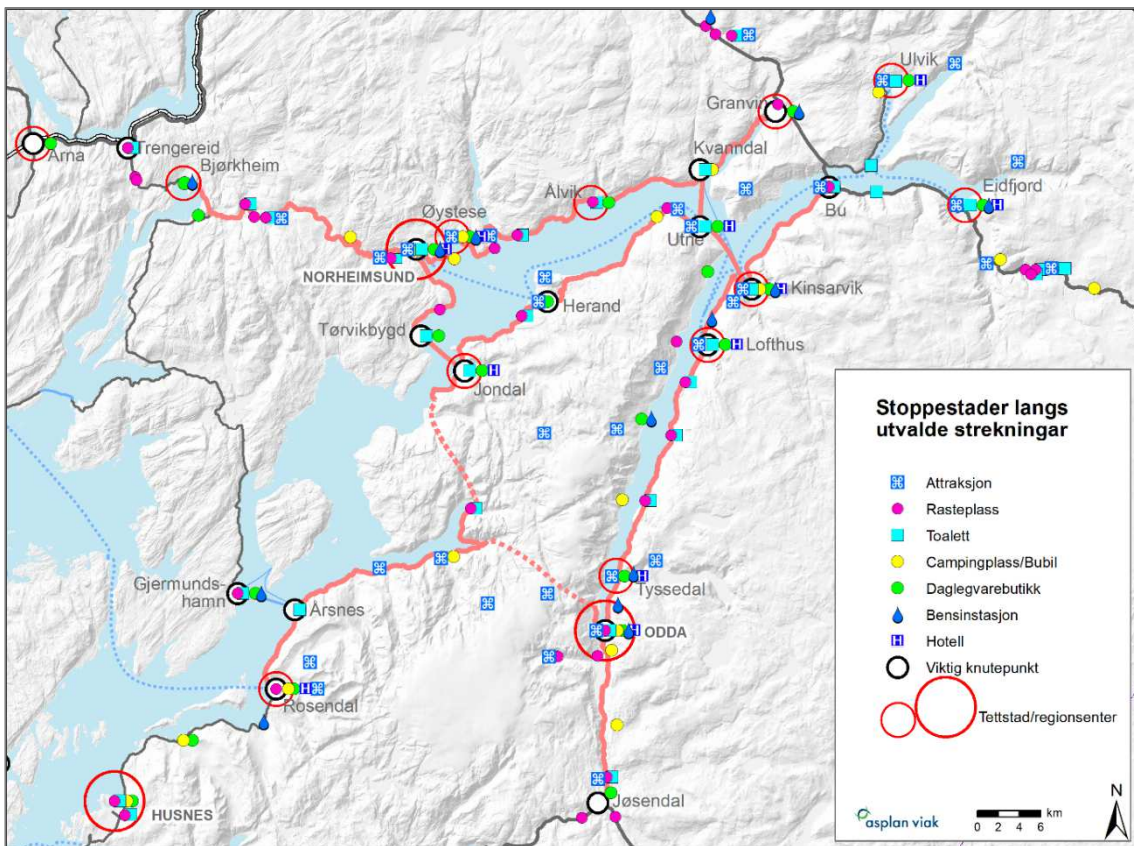
- Fv. 7 Bjørkheim-Granvin
- Fv. 49/fv. 550 Norheimsund-Jondal-Utne
- Fv. 48/fv. 551/fv. 107 Rosendal-Jondal
- Rv. 13 frå Jøsandal til Bu

Dei utvalde strekningane i Hardanger, og delar av Sunnhordland og Midthordland. Andre regionar har og utfordringar som kan vere til hinder for ein vidare utvikling av reiselivnæringa, men til dels av ein anna karakter. For Nordhordland og Sunnhordland er det særleg peika på utfordringar knytt til kollektiv. Nordhordland har utfordringar med korrespondanse på tvers av fylkesgrensene medan Sunnhordland har utfordringar med dårleg/manglande informasjon om kollektivtilbodet (særleg snøggåtrutene) som finst, og som kunne gitt ei auke i turisme og samstundes avlaste Bergen og Hardanger. Desse problemstillingane og innspel som er komne på dette vil ein ta vidare i eit planlagt prosjekt om reiseliv og kollektiv i regi av fylkeskommunen.

Ei alternativ løysing på utfordringane til tiltak langs dei utvalde strekningane kunne vore å gjennomføre tiltak for å spreie turiststraumen geografisk. Altså å leggje til rette for auka turisme i andre område. Blant tiltak som er komne som innspel på arbeidsverkstader er informasjon om reisemål i og transport (snøggåtar og ferje) til Sunnhordland. Dette er ikkje lagt til grunn her, men vil kunne vere aktuelt dersom ein ønskjer å vidareføre pilotprosjekt til andre stader i fylket. Ei slik satsing bør i så tilfelle gjennomførast i samarbeid med reiselivsnæringa, der marknadsføring av reisemål og investeringar i infrastruktur og fasilitetar for reisande vert gjennomført parallelt.



Figur 5.1: Kart over utvalde strekningar, tunellar og ferjestrekningar som knyt dei ulike strekningane saman



Figur 5.2: Stoppestader og fasilitetar langs utvalde strekningar

Kartlegginga presentert i kapittel 3 og 4 tar føre seg status og utfordringar langs både overordna fylkeskommunale veger, Nasjonale turistveger, riksveger og Europaveger. Tiltak finanisert av fylkeskommunen vil vere mest aktuelt for dei fylkeskommunale vegane, men tilrådde tiltak kan og vere innspel til tiltak der ansvaret ligg hos andre, til dømes statleg finansierte veger. Det er og forsøkt synleggjort område der det er ein forventning at kommunar og/eller reiselivsnæringa tar eit ansvar.

Langs strekninga fv. 7 Bjørkheim-Granvin er det i dag fleire punkt der det stort sett er eit godt tilbod til reisande, med ulike tilbod på Bjørkheim, Steinsdalsfossen og Norheimsund, og Nasjonale turistvegar har pågåande prosjekt med opprusting av rasteplassar på Steinstøberget. Behova langs strekninga er i hovudsak tømmeasjon for bubil, skogrydding, oppdatering av skilt og informasjon langs vegen. På Kvanndal ferjekai er det og areal som kan brukast til å utvide tilbodet der. Samnanger kommunen vurderer å gjennomføre ein moglegheitsstudie for Fossen Bratte (og kalla Brudesløret). Her er det ikkje privat næringsverksemd i dag. Ei oppbygging av eit samla tilbod med rasteplass og eventuelt legg til rette for privat næringsverksemd, kan gjerast i samarbeid med kommune og lokalt næringsliv. Betra tilbod og privat næringsverksemd ved Fossen Bratte vil kunne avlaste, men og konkurrere med, tilbod i Bjørkheim, Steinsdalsfossen og Norheimsund.

Langs strekninga fv. 551 og 550 frå Rosendal til Utne via Jondal er det i dag lite tilbod til dei reisande. I Rosendal er det gode turmoglegheiter som og er godt skilta. Det er bubilparkering i Rosendal, Sunndal og Lothe, men ikkje langs strekninga mellom Sunndal og Lothe. Ein moglegheit kunne vore bubilparkering i eller nær Jondal. Det er behov for stoppestad ved Furebergfossen. Her er det ikkje eksisterande tilbod eller næringsverksemd i dag. Det er og ein krevjande stad med bratt terreng og lite areal til å leggje til rette for ein stoppestad. Det gjer det mindre aktuelt med ein hovudrasteplass her. Alternativ lokalisering av fasilitetar som toalett og informasjon er ferjekaien på Årsnes eller Jondal. Langs strekninga fv. 550 Jondal-Utne er det i dag ein vegstandard som gjer at det ikkje blir rådd til å leggje til rette for turistbussar og bular. Her er det i dag rasteplassar i regi av Nasjonale turistvegar på Hereiane og Hesthamar. Når det gjeld rydding av utsiktspunkt er det i dag velstelt mellom Utne og Herand, men behov for rydding ved fine utsiktspunkt rundt Jondal og Herand.

Rv. 13 er ein strekning med stor turisttrafikk, særleg i sumarsesongen. Det er låg standard på vegen, noko som gjer ein del trafikale problem. Når det gjeld fasilitetar langs vegen er det særleg toalettfasilitetane på Bu som er ein betydeleg utfordring. Det er ikkje tilstrekkeleg kapasitet (tal på toalett) og det er ikkje avtalt tilstrekkeleg reinhald på toaletta. Ved Låtefoss er det eit pågåande arbeid i regi av Nasjonale turistveger. Dette er foreløpig på planstadium. Når det gjeld utsiktspunkt kan det vurderast skogrydding på strekninga Kinsarvik-Lofthus.

6 Tiltaksvurdering

6.1 Overordna mål

Dei overordna føringane for prosjektet er mellom anna at det skal leggjast til rette for ei berekraftig reiselivsnæring i fylket. Dette inneber at tiltak bør utformast slik at dei:

- Byggjer opp under / legg til rette for private verksemdar (økonomisk berekraft)
- Bidrar til ei god oppleving for dei reisande
- Fører til minimalt med inngrep i natur- og kulturmiljø, og sosiale verdiar

Dei overordna måla for utvikling av reiselivsnæringa i Hordaland er i dette prosjektet kopla mot dei behov og utfordringar som er kjent i dag. Dette er utfordringar som til dels skuldast ein sterk vekst i talet på reisande kombinert med at det kjem nye turistgrupper til regionen, som er venta å fortsette i åra framover. Utfordringane omtalt i kapittel 4 er derfor og førande for kva område som er prioritert i drøfting av aktuelle tiltak. Utfordringane ein ser i dag skuldast mellom anna auken i turismen, men også uklarhet om ansvarsfordeling. Ei god løysing på dagens utfordringar krev samspel mellom fleire aktørar, som fylkeskommune, Statens vegvesen, kommunar og ulike private aktørar. I tillegg til dei ulike fysiske tiltak som er føreslått er difor også ansvarsfordeling og finansiering viktig å rydde opp i.

Samstundes er det behov for ei overordna tilnærming til dei behov og utfordringar som er kartlagt. For å seie noko om kva tilbod som skal vere på ulike stader og dimensjonering av desse er det naudsynt å sjå på det samla tilbodet i eit større område og samstundes sjå på kva moglegheiter ein har for å styre turisttrafikken utanom område som har stor belastning i dag.

Basert på mål for berekraftig utvikling (sjå Figur 2.1), avgrensing av prosjektet og dei behov og utfordringar som er kartlagt har vi nedanfor sett opp dei ein konkretisering av delmål som utgangspunkt for ein overordna strategi, som er presentert i kapittel 6.2.

Delmål:

- 1. Å spreie turisttrafikken, både geografisk og i løpet av året:** For å leggje til rette for heilårsdrift for å sikre økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter, auke jobbkvalitet for reiselivstilsette, avlaste befolkninga, og for å ta vare på natur og kultur ved å unngå trengsel og masseturisme.
- 2. Bygge opp under og legge til rette for private verksemdar lokalt:** Fylkeskommunen si rolle her kan vere å støtte oppunder satsing i regi av destinasjonsselskap med utvikling og marknadsføring av lokalt reiselivprodukt, til dømes aktivitetsbaserte opplevingar.
- 3. Unngå inngrep som reduserer landskapskvalitetar eller gir negative konsekvensar for naturmangfald i form av naturtypar, arter og kulturlandskap:** For å ta vare på natur og kulturlandskap bør ein forsøke å verne sårbare område. Tiltak som er føreslått i prosjektet er, i tillegg til organisering og driftsavtalar, knytt til fysiske tiltak langs vegen. Både i val av lokalisering og utforming av tilbod må ein ta omsyn til landskap og natur, og tilstrekkeleg kapasitet på fasilitetane kan bidra til å natur og kulturlandskap.
- 4. Sikre god informasjon og gode tilbod/fasilitetar langs vegane:** For å sørgja for trygge, tilfredsstillande og berikande opplevingar for alle turistar. Ein heilskapleg strategi for informasjon (både skilt langs veg og i knutepunkt, samt anna informasjon) bør gjerast for

fleire reisemiddel samla (enkeltreisande, grupper i buss, syklende og kollektiv) og bør først skje etter at kartlegging for syklende og kollektiv også er gjennomført.

5. **Bruk av digitale løysingar og wifi-soner:** For reiselivsnæringa er informasjon til turistane på ulike nettløysingar viktig. For å leggje til rette for dette kan det vere aktuelt med wifisoner og informasjon om kor ein kan finne oppdatert informasjon om tilbod, vegmeldingar med meir. Dette kan vere på rasteplassar, ferjekaier eller i sentrumsområde.
6. **Bidra til god avfallshandtering/førebygge forsøpling:** For å ta vare på natur, og sørgja for trygge, tilfredsstillande og berikande opplevingar for alle turistar bør det leggjast til rette for til dømes tømning av bubilar og tilstrekkeleg reinhald og gode opningstider for offentlege toalett.
7. **Leggje til rette for mest mogleg klima- og miljøvenleg transport:** Redusere forureining, rein luft og reint vatn. Her kan det vere aktuelt med tømmestasjonar, elladepunkt og anna.

6.2 Strategi

Med utgangspunkt i overordna mål er det utarbeida eit forslag til strategi, som igjen dannar grunnlag for konkrete tiltak. Tiltaka er og svar på utfordringane avdekt i arbeidsverkstader (sjå kapittel 4). Både strategiane og tiltak føreslått er eit resultat av prosessen med innspel frå lokale og regionale aktørar. Samstundes er pågåande prosjekt som er relevante for prosjektet tatt med i oversikten over tiltak. Både Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og regionale aktørar har kome med innspel til føreslått strategi og tiltak.

Tabell 6.1: Forslag til strategi

Delmål	Strategi	Moglege tiltak 2018 - 2030
1. Å spreie turisttrafikken, både geografisk og i løpet av året.	1.1. Samarbeid med kommunane, Statens vegvesen, destinasjonsselskap og andre relevante aktørar om utvikling av rasteplassar og stoppestader som er med på styrkje lokalt næringsliv i heile fylket og heile året.	<p>Skilting/informasjon: Informere om tilbod og attraksjonar for å styre trafikken.</p> <p>Hovudrasteplassar: Bygging/oppgradering av hovudrasteplassar i samband med private aktørar.</p> <p>Driftsavtalar: Drift og vedlikehald av tilbod (toalett, rasteplassar, utsikt, avfallshandtering, mm) med opningstider som legg til rette for turistar heile året.</p>
	1.2. Styre turisttrafikken til fleire reisemål og attraksjonar	<p>Skilting/informasjon: Informere om tilbod og attraksjonar for å styre trafikken.</p>
2. Bygge opp under og legge til rette for private verksemder lokalt.	2.1 Bygge opp gode tilbod som trekker reisande til sentrumsområde, til dømes ladestasjonar, wifi-soner, parkering mm.	<p>Skilting/informasjon: Informere om tilbod og attraksjonar for å styre trafikken.</p> <p>Skilting/informasjon: Wifi-soner på sentrale stader og knutepunkt</p>

		Andre tilbud: Toalett, ladestasjonar, parkering mm.
	2.2 Legge til rette for private verksemdar ved drift av rasteplassar, der det er grunnlag for dette.	Hovudrasteplassar: Bygging/oppgradering av hovudrasteplassar i samband med private aktørar. Drift: Betalingsløysingar for til dømes toalett og parkering bør vurderast. For parkering er det i tettstadene det kan vere aktuelt.
	2.3 Samarbeid for koordinering mellom offentleg og privat sektor. Legge til rette for private aktørar.	Organisering og driftsavtaler: - Bidra til å bygge opp under satsing i reiselivsnæringa
3. Unngå inngrep som reduserer landskapskvalitetar eller negative konsekvensar for naturmangfald og kulturlandskap.	3.1. Styre turisttrafikken utanom sårbare område. Bygge og marknadsføre gode alternativ i samarbeid med fylkesmannen, kommunane og destinasjonsselskapa	Organisering og driftsavtaler: - Parallell utvikling av reisemål og fasilitetar langs vegen - Sikre rett kapasitet på fasilitetar/tilbod
4. Sikre god informasjon og gode tilbod/fasilitetar langs vegane.	4.1 Skilting av fasilitetar, attraksjonar og verksemdar	Skilting/informasjon: Gjennomgå eksisterande skilting på strekningane
	4.2. Leggje til rette for eit tilfredsstillande servicenivå på rasteplassar og toalett.	Toalett og parkering: Sikre god kapasitet på toalett og dimensjonere parkering knytt til rasteplassane. Utsikt: Skogrydding langs viktige strekningar for turisttrafikk Driftsavtaler: Drift og vedlikehald av tilbod (toalett, rasteplassar, utsikt, avfallshandtering, mm) Drift: Betalingsløysingar for toalett bør vurderast.
	4.3 Leggje til rette for eit tilfredsstillande servicenivå på ferjekaier	Toalett: Sikre tilstrekkeleg kapasitet og god drift av toalett på ferjekaier langs overordna fylkesvegnett Reiseinformasjon: Oppdatere og eventuelt utfylle reiseinformasjon på ferjekaiene langs overordna fylkesvegnett
5. Bruk av digitale løysingar og wifi-soner	5.1 Wifi-soner	Skilting/informasjon: Wifi-soner i tettstader, knutepunkt og sentrale rasteplassar.

<p>6. Bidra til god avfallshandtering/førebygge forsøpling.</p>	<p>6.1 Samarbeid med kommunane og renovasjonsselskap og søppelhandtering utanfor tettstadene.</p>	<p>Organisering og driftsavtaler: Avtalar for rasteplassar</p> <p>Renovasjon for bubilar: Tømmestasjonar for bubilar på hovudrasteplasser.</p> <p>Toalett: Tilstrekkelig kapasitet på toalett langs vegen, og gode driftsavtaler for reinhald og anna vedlikehald.</p>
<p>7. Leggje til rette for mest mogleg klima- og miljøvenleg transport.</p>	<p>7.1 Ladestasjonar for elbilar og fyllestasjonar for hydrogen</p>	<p>Anna: Kommunane kan tilrettelegge av areal for ladestasjonar for elbilar og fyllestasjonar for hydrogen på sentrale stader.</p>

Ei utdyping av dei ulike fysiske tiltaka og forslag til lokalisering langs dei utvalde strekningane er gitt nedanfor, før dei konkrete tiltaka som følgjer av forslag til overordna strategi er gitt i tabell 2 og tabell 3.

Tettstader/sentrumsområde

For å bidra til økonomisk berekraft i reiselivet bør det gjerast ein vurdering om og kor ein bør legge til rette for næringsverksemd utanfor tettstadene. Funksjonar som bør vurderast i den enkelte tettstad/sentrumsområde er parkeringskapasitet for personbilar, turbussar og bubilar, tømmestasjonar for bubilar, løysing for søppelhandtering, ladestasjon for el-bilar, turistinformasjon og offentlege toalett.

Rasteplassar

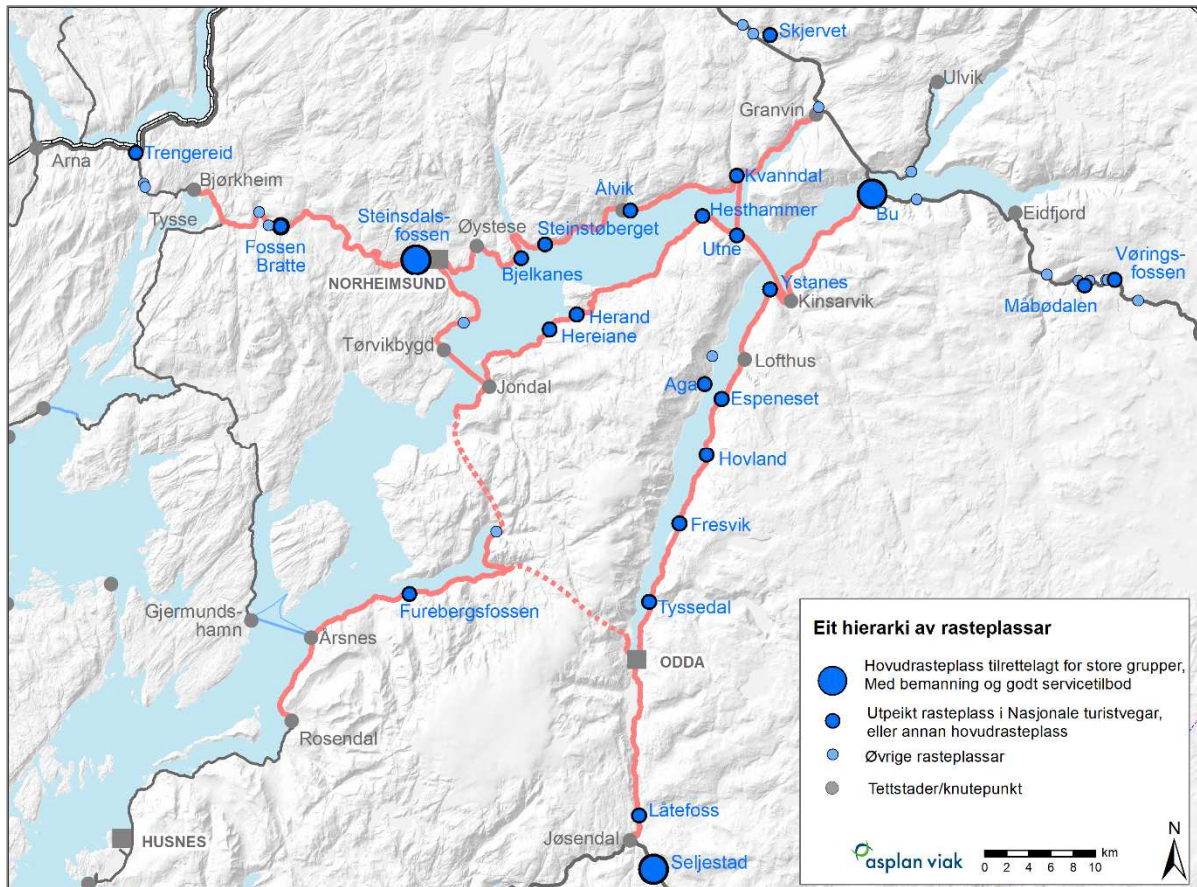
Det er ønskjeleg å utarbeide ein plan for kva som skal vere hovudrasteplassar langs turistvegstrekingane til/frå og gjennom Hardanger. Desse må vere strategisk plasserte, og ikkje konkurrera med sentrumsområde, lokalt næringsliv eller Nasjonale turistvegar sine rasteplassar. På dei utpeikte hovudrasteplassane må det vere ein viss kapasitet på fasilitetane:

- Parkering og toalett med kapasitet for turistbussar, plassert på strategiske stoppestader (ved attraksjonar eller utsiktspunkt)
- Informasjon (digitalt og/eller informasjonstavler)

Tilrettelegging for privat næring (servering og liknande) kan vurderast på hovudrasteplassane. Med private aktørar kan ein få til driftsavtaler for toalett, der det er høgare frekvens på tilsyn og reinhald ved behov. Det føreset at det er grunnlag for berekraftig økonomisk drift gjennom heile året, og at ein ikkje utkonkurrerer aktørar i tettstadene.

Kartet nedanfor viser ei foreløpig rangering av rasteplassane, og kvar ein bør kunne forvente bra fasilitetar. Kartet viser ein framtidig situasjon, der dei utpeikte hovudrasteplassane i Nasjonal Turistveg Hardanger er ferdig utbygde. I tillegg til rasteplassane langs Nasjonal Turistveg er det berre Fossen Bratte og Trengereid som har status som «utpeikt rasteplass». Framtidig status på Fossen Bratte avhenger av pågåande utgreiingsarbeid i regi av kommunen. For strekinga Jondal-Utne bør

det ikkje dimensjonerast tilbod for buss då det ikkje er god nok vegstandard for at turistbussar bør bruke vegen, og her er det derfor ikkje aktuelt med ein hovudrasteplass.



Figur 6.1: Kart som viser ei foreløpig rangering av rasteplassar, og kvar ein bør kunne forvente bra fasilitetar.

Vidareutvikling av rasteplassen ved Steindalsfossen inneber nokre utfordringar. Her er det i dag for låg kapasitet på parkering og toalett i høgsesongen, og bular tek opp parkeringsplassar for turistbussar. Tilbodet ved Steindalsfossen og i Norheimsund bør utviklast samla, og det er føreslått både bubiltømming, el-lading og offentlege toalett i Norheimsund.

I tillegg til hovudrasteplassar er det fleire mindre rasteplassar, med moglegheit for stopp, fotografering og der nokre har eit toaletttilbod med lågare kapasitet.

Offentlege toalett

Det vil vere føremålstenleg at toalett-tilbodet består av nokre få, større fasilitetar med toalett i tilknytning til andre tilbod – til dømes på ferjekaiar, i sentrumsområde/tettstader og sentrale rasteplassar eller attraksjonar. I avsnittet ovanfor er det peika på tre hovudrasteplassar der ein må ha toalettkapasitet for heile busslastar med turistar. Tilbodet må og vere ope heile året dersom ein skal legge til rette for heilårsdrift av næringsverksemd langs vegane.

Hardangerrådet har i 2017 gått gjennom status på alle offentlege toalett i Hardanger og peikar på nokre hovudtrekk for utforming, dimensjonering og plassering av toalett. Deira råd er utbygging av få

men store toalettanlegg som er bemanna, gjerne knytt til bensinstasjon eller kiosk, tilstrekkeleg parkering for bil og buss, og med ei god betalingsløyising.

Med betalingsløyising vil brukarane kunne bidra til å dekke deler av kostnadene knytt til drift. Situasjonen seinare år har vist at det med auken i turisttrafikken er behov for ein auka kapasitet på offentlege toalett langs overordna vegnett, og høgare frekvens på tilsyn og reinhald i høgsesongen. Samstundes må det vere eit tilbod heile året om ein skal leggje til rette for heilårsverksemd i reiselivsnæringa i regionen. Dette kan medføre at ein må sjå på løyisingar som og kan bidra til finansiering av goda. Betalingsløyisingar på offentlege toalett nokre stader vil kunne føre til at nokon søker mot andre tilbod utan betalingsløyising. Dersom alle større anlegg med moglegheit for parkering for turistbussar har same løyising kan det avgrense problemet.

Ei oppgradering av tilbodet på Bu og ved Steinsdalsfossen slik at det der er dimensjonert for turistbussar kan vere aktuelt, og då etter same modell som på Tvinde camping med betalingsløyising. Særleg på Bu er det eit stort behov for ein betydeleg auke i toalettkapasiteten på kort sikt, for å kunne ta imot turistbussane i komande høgsesong. I tillegg er det eit forslag om rasteplass på Seljestad, i tilknytning til dagens trafikkstasjon der det òg er planlagd ein bussterminal i regi av Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Seljestad ligg sør for strekninga som er utvald i første fase av prosjektet. Det er likevel ønskeleg å sjå tilbodet her i samanheng med tilbodet elles langs rv. 13 frå Jøsendal til Bu. Desse tre lokalitetane er markert spesielt på kartet ovanfor. Andre kollektivknutepunkt i regionen, i tillegg til Seljestad og Bu⁷, der det i dag ikkje er tilgang på offentlege toalett er Granvin og Norheimsund.

Dagens driftskontraktar er utforma med tanke på ei rekke oppgåver, og er ikkje optimalisert med tanke på drift av toaletta. Sjølve toalettdrifta og bør difor skiljast ut frå dei generelle driftsavtalene. Der det er aktuelt kan driftsavtalar for toalett kombinerast med drift av tømmeastasjonar for bubilar.

Knutepunkt/ferjekaiar

I høgsesongen kan ferjestrekningane opplevast som flaskehalsar for vegturistane. For at dette ikkje skal bli dårlege ferieminne, finst det enkelte kompenserande tiltak⁸:

- God informasjon til publikum om moglege utfordringar med kapasitet, om moglegheiter for omkøyring, og eventuelt moglegheit for reservasjon.
- Gode fasilitetar på ferjekaien der ein må vente.

I samband med nye kontraktar for ferjesambanda i fylket (startar opp i 2019 og 2020) vil fysisk og visuell standard, det vil seie betring av visuelle forhold, toalettfasilitetar og reiseinformasjon, på ein del ferjekaiar kunne oppgraderast. Dette er arbeid som allereie er under planlegging.

Utsiktsrydding

Det bør gjennomførast skogrydding langs sentrale strekkingar for turisttrafikk. Her er det vesentlege at det må setjast av midlar til å rydde langs vegane, og det er viktig å halde skog og kratt nede over lengre tid. Dette føreset gode driftsavtalar heller enn tilskotsordningar til grunneigarar. Driftsavtalar

⁷ Toaletta på Bu har vore stengt.

⁸ Kapasitet/frekvens på ferjerutene er også aktuelt, men ligg utanfor mandatet i dette prosjektet. Sjå kapittel 6.5 for opplisting av innspel til andre prosjekt og vidare arbeid.

er eit godt styringsverktøy, medan ein med tilskotsordningar vert avhengig av at grunneigar har interesse av å gjennomføre skogrydding sjølv.

Utsiktspunkt som er aktuelle for avtale om rydding er først og fremst rasteplassane. Desse må framstå som fyrstevalet når turistane vil stoppe for å fotografere. I tillegg bør det ryddast langs utvalde strekningar for å gje turistane ei god reiseoppleving, og godt inntrykk av landskapet. Å velje ut desse strekningane kan enten gjerast av regionale organ (Hardangerrådet), eller det kan gjerast kvantitative GIS-analysar som synleggjer kva delstrekningar som har det vidaste utsynet – og som dermed er viktigast å halde opne. Det er også mogleg å foreta strekningsprioritering ut frå gjeldande inndeling i landskapstypar, eller basert på kva type utsikt det er (fjell, fonn, fjord, frukt).

I arbeidsverkstadene er det peika på nokre plassar som bør vurderast ryddast. Det gjeld strekninga Kinsarvik-Lofthus, rundt Jondal og rundt Herand.

I dag er det vedlikehald av grøntareal rundt rasteplassar, men ikkje skogrydding utover dette i dagens driftsavgiftar. Praxis i Hardanger er at skogrydding utover kantklipp bestillast som tilleggsarbeid i kvart enkelt tilfelle, og då vil det i mange tilfelle måtta avklarast eigarforhold.

Alle strekningar som inngår i Nasjonale turistveger Hardanger har skjøtselsplaner, og skogrydding langs vegane er utført etter desse planane.

Bubilfasilitetar

Bubilparkering bør lokaliserast anten i tettstader i regi av kommunane eller til privat drivne plassar for bubilparkering. Kommunane kan sette av areal til bubilparkering der dette er tilgjengeleg og ønskeleg, men drift av bubilparkering bør vere privat verksemd. Som for buss er det ikkje forslag om tiltak for å legge til rette for bular på strekninga Jondal-Utne.

Langs dei tre utvalde strekningane er det mellom Sunndal og Lothe det er påpeika eit relativt langt strekk utan bubilparkering. Ein moglegheit kunne vore å leggje til rette for bubilparkering i eller nær Jondal. Det er og behov for fleire tømestasjonar for bular langs overordna vegnett. Desse bør plasserast ved stader med moglegheit for parkering av bular, og/eller stader det er naturleg å starte og avslutte reisa for bubilsjåførar. Dette kan til dømes vere ved campingplassar og bensinstasjonar. Aktuell lokalisering for ny tømestasjon er Norheimsund (vurderast i samheng med situasjonen og tilbodet ved Steindalsfossen) og langs strekninga frå Rosendal til Jondal.

Skilting og informasjon

Når det gjeld skilting og informasjon langs veg i form av informasjonsskilt eller liknande skil vi her mellom vegvisingsskilt og skilting til attraksjonar, næringsverksemd og tenestetilbod langs vegen. Vegvisingsskilt og oppdatering av desse bør vere arbeid som vert gjort uavhengig av satsinga på reiseliv i regionen, og er derfor ikkje satt opp som eit eige tiltak i denne rapporten.

I tråd med tilrådingane i «Håndbok N300», bør det utarbeidast ein overordna plan for korleis skiltinga i kommunar og tettstader bør vere med tanke på serviceskilting og skilting til bedrifter. Planen må deretter følgast for oppsetting og oppdatering av skilt langs vegane. Langs turiststrekningane bør kommunane og reiselivsnæringa seie noko om kva tenestetilbod og attraksjonar dei ønskjer å signalisere. Det er naudsynt at skilt som vert sett opp, blir oppdatert ved behov, til dømes med tildekking av skilt dersom tenestetilbodet er stengt i delar av året. Her må det

avklarast kven som skal ha ansvar for å utarbeida ein slik plan og oppfølging av oppdatering av skilt ved behov. Eit eige skiltprosjekt for Hardanger, med utarbeiding av felles design for private skilt, kan vere aktuelt. Det vil kunne gi smidigare sakshandsaming og ein tydeleg profil for regionen. Dette bør vere arbeid leia av Statens vegvesen, men med innspel og støtte frå regionale aktørar som til dømes destinasjonsselskap og kommunane.

Skilting på engelsk er førebels ikkje aktuelt, men som alternativ kan ein sette opp nye informasjonstavler på rasteplassar og i knutepunkt, som og har informasjon på engelsk og eventuelt andre språk. Det kan og vurderast å opprette wifi-soner på sentrale stader, knutepunkt og rasteplassar. Her må behovet vurderast opp mot kostnaden etter kvart som mobilnett blir stadig betre.⁹ Samstundes er bruk av mobilnett på reise og eventuell nytte av gratis wifi-soner i stor grad eit kostnadsspørsmål, der prisen på bruk av mobilnett i Norge for reisande frå land i og utanfor Europa blir viktig. Dersom det blir aktuelt med wifi-soner kan ein inngå samarbeid med Trygg Trafikk som har arbeidd med tilsvarande tilbod andre plassar. Eit døme på dette er på Trengereid, der Trygg Trafikk og Gjensidige i oktober 2015 opna landets første «tasteplass».¹⁰ Dette som eit tiltak for å betre trafiksikkerheit ved å leggje til rette for at sjåførar stoppar for å bruke mobilen i staden for å bruke mobilen mens dei køyrer.

Det er klart at ansvaret for utforming av informasjon på nett, appar og liknande som er retta mot turistar må ligge hos reiselivsnæringa. Dei ulike destinasjonsselskapa og Innovasjon Norge arbeider i dag med marknadsføring av reisemål i Noreg, og bør vere involverte i diskusjonar om kva for informasjon ein skal gi, korleis ein skal styre turiststraumane og korleis ein kan sikre riktig kapasitet på fasilitetar langs ulike strekningar.

For informasjon, skilting og wifisoner er det særleg sentrale stader (tettstader/sentrumsområde) og knutepunkt som er viktige, som:

- Norheimsund
- Jondal sentrum og ferjekai
- Rosendal
- Odda
- Bu
- Seljestad
- Kinsarvik sentrum og ferjekai
- Utne sentrum og ferjekai
- Tørvikbygd ferjekai
- Årsnes ferjekai
- Kvanndal ferjekai
- Granvin

Men og sentrale rasteplassar kan vere aktuelle punkt for betre informasjon.

⁹ Telenor har annonsert at 5G kan bli lansert i 2020 og at det rundt 2025 vil vere dominerande:

<https://www.telenor.no/om/teknologi-norge/femg.jsp>

¹⁰ <https://www.tryggtrafikk.no/pressemeldinger/rasteplass-blir-tasteplass/>

Det ligg føre eit framlegg til endring av vegnummerbruk på noen av fylkesvegane i området. Dette vert fastsatt av Statens vegvesen i samråd med vegeigar fylkeskommunen i løpet av våren 2018. Når vegvisingsskiltinga i området vert endra, kan det vere formålstenleg å sjå på skiltinga av attraksjonar med brune skilt samstundes.

Driftsavtalar og ansvarsfordeling

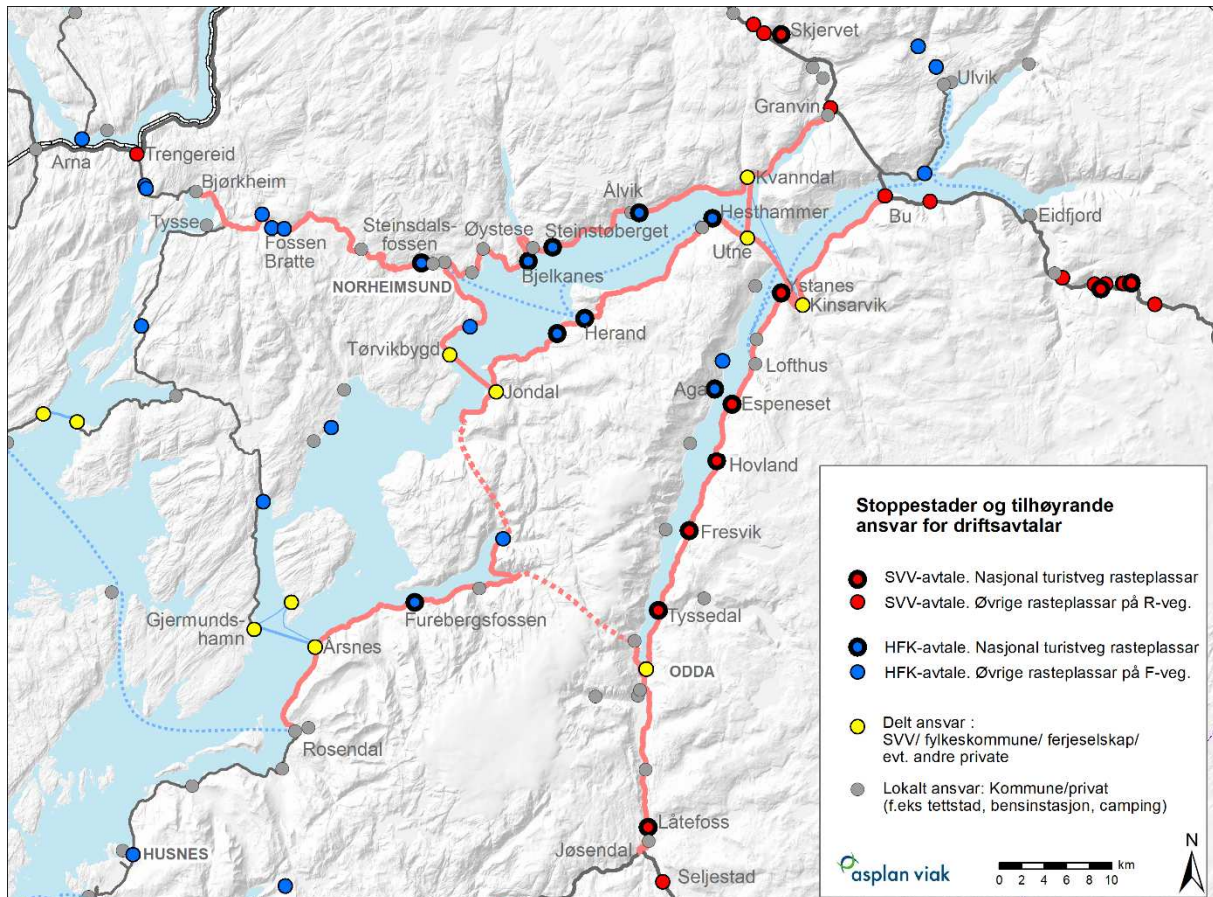
Ein viktig del av utfordringane som har vore knytt til kapasitet og standard på eksisterande tilbod har vore utfordringar med drift, til dømes for låg frekvens på reinhald av toalett. Ved utbetring av nye eller oppgradering av eksisterande tilbod vil utforminga av driftsavtalar vere svært viktig for kor godt ein vil lykkast. Eigne driftsavtalar med private aktørar bør særleg vurderast for tilsyn og reinhald av toalett, og då fortrinnsvis med aktørar som er tilstade lokalt.

Følgjande faktorar er trekte fram som vesentlege for at driftskontraktane skal fungere etter intensjonen:

- Klare kontraktar, som tydeleggjer:
 - o Ansvarsforhold
 - o Kva er leveransen
 - o Grensesnitt mellom ulike roller, og ulike grunneigarar
- Kontrakten må ha eit langsiktig perspektiv, samstundes som ein er førebudd på at driftsføresetnadene ofte kan endre seg. Kontrakten må difor ha lokalt tilpassa opsjonar som kan takast i bruk om vilkåra endrar seg.
- På sikt er det ønskjeleg å få på plass standardiserte driftsavtalar, men nye kontraktformer bør sannsynlegvis utprøvast på nokre utvalte stader med relativt kort tidshorisont for å få eit erfaringsgrunnlag.
- Lov om offentlige anskaffelser må leggjast til grunn, men det er likevel viktig å innhente kunnskap om lokale forhold frå kommunane, slik at utlysinga er utforma på rette måten.

Dagens driftsavtalar med Mesta i Hardanger er gjeldande fram til 2021. I tillegg er det driftsavtale med reinhald av toalett med private på Voss og Trengereid, som fungerer veldig bra. Dersom ein skal opprette nye avtaler for drift av til dømes toalett må ein anten vente til gjeldande driftsavtalar går ut, eller inngå ein avtale for å skilje ut deler av dagens driftsavtalar. Ved oppretting av nye tilbod, til dømes nye toalett kan andre former for driftsavtalar prøvast ut.

I kartet nedanfor er det synleggjort korleis dagens ansvar for drift på ulike stoppestader er fordelt mellom fylke, Statens vegvesen (fordelt på Nasjonale turistveger og andre driftsavtalar), lokalt ansvar (kommune eller privat) eller ein kombinasjon av fleire.



Figur 6.2: Kart som viser stoppestadene langs hovudvegnettet, og kven som har ansvar for drift av fasilitetane på desse stadene. Stoppestader er her brukt som fellesnemnar for rasteplass, ferjekai, tettstader, campingplassar, bensinstasjonar og attraksjonar som ligg langs hovudveg. I kapittel 5 (Figur 5.2) er det kart som viser type stoppestader i regionen.

Fellesgodefinansiering

I forslag til cruisestrategi for Vestlandet utarbeidd av Vestlandsrådet (2016), er det føreslått ein fellesgodefinansiering knytt til cruiseturisme for å finansiere utbygging av infrastruktur som det ikkje er naturleg at kommunane dekker. Denne forma for finansiering bør òg kunne vurderast som ei mogleg kjelde til finansiering av fasilitetar langs vegen. Dette kan til dømes vere oppstillingsplassar for buss, rasteplassar og utsiktsrydding. For andre fasilitetar, som toalett og parkering i tettstader, er det også mogleg med (del)finansierast gjennom brukarbetaling.

Parkering ved sentrale reisemål

Parkering ved sentrale reisemål er eit tema som har vore drøfta i arbeidsverkstader i arbeidet med dette prosjektet, men det er ikkje fokusert særleg på dette i utforming av tiltak. Av sentrale reisemål i område rundt dei utvalde strekningar er Trolltunga eit døme på stader der parkering er ei betydeleg utfordring. Dels fordi reisemålet ikkje ligg langs overordna fylkesveg og dels fordi det er anna pågåande arbeid for å løyse utfordringane, er ikkje dette tatt inn her. Det er òg pågåande arbeid i regi av Nasjonale turistveger ved Låtefoss, som derfor heller ikkje tatt med under tiltak i dette arbeidet.

Generelt kan arbeid med parkeringsløyningar ved sentrale reisemål vere aktuelt for fylkeskommunen å bidra til, i eit spleiselag med andre aktørar. Eit døme på det langs dei utvalde strekningane er parkering knytt til stien opp til Melderskin ved Rosendal. Dette er kome inn som innspel og er i regi av Friluftsrådet, og er derfor tatt med som eit tiltak. Der det er naturleg (til dømes i/ved tettstader) er det likevel eit kommunalt ansvar å sette av areal til parkering der det er naturleg og behov.

6.3 Tiltak

Det er i dette prosjektet ikkje gjort vurderingar av i kva grad tiltaka er mogleg å gjennomføre, til dømes når det gjeld grunneigarforhold, plass for riktig dimensjonering, korleis ein kan unngå store inngrep i landskap og natur eller liknande. Dette er forhold som må vurderast dersom/når ein går vidare i detaljering av tiltaka.

Tiltak som er mogleg å gjennomføre på kort sikt, som ikkje krev avklaring med grunneigarar, planarbeid, vidare utgreiingar og liknande, er plassert i ein eigen kategori.

Tabell 6.2: Forslag til fysiske tiltak langs utvalde strekningar – på kort sikt

Delmål	Strekning/stad	Tiltak	Ansvar, organisering og finansiering
4. Sikre god informasjon langs vegane	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin Fv. 49/fv. 550 Norheimsund-Jondal-Utne Fv. 48/fv. 551/fv. 107 Rosendal-Jondal	Opprette eit eige «skiltprosjekt for Hardanger» med føremål å gjennomgå og fornye skilting til reisemål/attraksjonar og private verksemder langs vegen. Her kan det òg inngå oppdatering av informasjonstavler med informasjon på engelsk.	Leia av SVV, med innspel frå destinasjonsselskap og kommunane Private skilt finansierast av private aktørar
	Utvalde punkt langs dei tre strekningane: <ul style="list-style-type: none"> - Norheimsund - Jondal - Rosendal - Odda - Kinsarvik - Utne - Tørvikbygd - Årsnes - Kvanndal - Bu - Seljestad¹¹ 	Wifi-soner på sentrale stader, knutepunkt og rasteplassar.	Kommunane, eventuelt i samarbeid med andre aktørar (t.d. Trygg trafikk). Kommunar kan søke om midlar til wifi-soner frå EU, gjennom stønadsordninga WiFi4EU.
4. Sikre gode tilbod/fasilitetar langs vegane	Fv. 550 Jondal-Herand	Skogrydding langs strekninga Jondal-Herand. Vurdere moglegheit for å få arbeidet inn i driftsavtale for rasteplassar	Fylkeskommunen i samarbeid med Statens vegvesen Finansierast av Hordaland fylkeskommune

¹¹ Seljestad ligg sør for utvald strekning rv. 13 Jøsendal-Bu, men er likevel tatt inn fordi det allereie er planer om utvikling av tilbodet her.

	Rv. 13 Kinsarvik-Lofthus	Skogrydding langs strekninga Kinsarvik-Lofthus. Det er behov for ein årleg gjennomgang av skjøtselplanen langs NT-strekninga, med tanke på å bestemme omfang og prioriterte stader for utsiktsrydding.	Ansvar og finansiering av Statens vegvesen
	Bu, Steinsdalsfossen og Seljestad	Lyse ut eigne driftsavtaler for toalett.	Statens vegvesen, HFK og kommune Finansiering av Statens vegvesen

Tabell 6.3: Forslag til fysiske tiltak langs utvalde strekningar – på lengre sikt

Strategi	Strekning	Tiltak	Ansvar, organisering og finansiering
1. Å spreie turisttrafikken, både geografisk og i løpet av året, og 4. Sikre gode tilbud/fasilitetar langs vegane	Fv. 49/fv. 550 Norheimsund-Jondal-Utne Fv. 48/fv. 551/fv. 107 Rosendal-Jondal	Vurdere moglegheit for bubilparkering i eller nær Jondal.	Kommune og/eller privat aktør Finansiering og drift av private aktørar
	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin	Rasteplass med toalett og parkering ved Fossen Bratte. Dimensjonert for turistbussar og legge til rette for privat næringsverksemd (kiosk, kafé eller liknande). Arbeide for at Nasjonale turistveger vert utvida frå Steindalsfossen til Mørkhølen/Frøland i Samnanger kommune, og at rasteplassen blir en del av Nasjonale turistveger.	Kommunen har søkt midlar til en moglegheitsstudie for Fossen Bratte og Mørkhølen. Her kan ein del av arbeidet vere å analysere grunnlag for private verksemdar som og kan inngå avtale om reinhald og vedlikehald av toalett. Finansiering av Samnanger kommune og eventuelt Hordaland fylkeskommune
		Rv. 13 Jøsendal-Bu	Utbetre og auke kapasitet på rasteplass, parkering og toalett på Bu. Dimensjonert for turistbussar og legge til rette for privat næringsverksemd (kiosk, kafé eller liknande). Tømmestasjon for bubilar.

		Driftsavtale for reinhald og vedlikehald av rasteplass og toalett på Bu, enten ny driftsavtale eller auke reinhald og tilsyn på dagens avtale. Vurdere betalingsløsning for toalett	
	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin	Utbetre og auke kapasitet på rasteplass, parkering og toalett ved Steinsdalsfossen. Dimensjonert for turistbussar.	Ansvar og finansiering av Nasjonale turistveger, men Kvam kommune har i dag ansvar for drift av toalettanlegget.
		Driftsavtale for reinhald og vedlikehald av rasteplass og toalett ved Steinsdalsfossen, enten ny driftsavtale eller auke reinhald og tilsyn på dagens avtale. Vurdere betalingsløsning for toalett.	
	Fv. 49/fv. 550 Norheimsund-Jondal-Utne	Det blir planlagt arbeid med å rydda fram kulturminne og oppgradering av rasteplass på Hesthamar.	Ansvar og finansiering av Nasjonale turistveger.
		Driftsavtale for reinhald og vedlikehald av rasteplass på Hesthamar.	
	Rv. 13 Jøsendal-Bu	Det blir planlagt rasteplass med toalett på Espeneset/Låtefoss.	Ansvar og finansiering av Nasjonale turistveger.
		Driftsavtale for reinhald og vedlikehald av rasteplass og toalett på Espeneset/Låtefoss	
	Alle	I samband med nye kontraktar for ferjesambanda i fylket som startar opp i 2019 og 2020, er det under planlegging ei oppgradering av utvalde ferjekaier: <ul style="list-style-type: none"> - betring av visuelle forhold - toalettfasilitetar - reiseinformasjon 	Hordaland fylkeskommune
	Fv. 48/fv. 551/fv. 107 Rosendal-Jondal	Parkeringsplass til stien opp til Melderskin ved Rosendal.	I regi av Friluftsrådet, med bistand frå Hordaland fylkeskommune
4. Sikre gode tilbud/fasilitetar langs vegane	F. 7 Bjørkheim-Granvin	Det er løyva midlar til turistvegprosjektet for å finansiere oppgradering av rasteplasser på Kvanndal.	Hordaland fylkeskommune i samarbeid med Nasjonale turistveger

	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin	Det er løyva midlar til turistvegprosjektet for å finansiere oppgradering av rasteplasser på Steinstøberget.	Hordaland fylkeskommune i samarbeid med Nasjonale turistveger
	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin	Det er løyva midlar til turistvegprosjektet for å finansiere oppgradering av rasteplasser på Ålvik.	Hordaland fylkeskommune i samarbeid med Nasjonale turistveger
5. Bidra til god avfallshandtering/førebygge forsøpling	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin	Tømmestasjon for bubil i Norheimsund.	Kommunalt tilbod lokalisert i Norheimsund, eventuelt med bidrag frå fylkeskommunen
	Fv. 7 Bjørkheim-Granvin	Tømmestasjon for bubil langs strekninga Rosendal-Jondal	Fylkeskommunen og/eller kommunen
6. Leggje til rette for mest mogleg klima- og miljøvenleg transport.		Tilrettelegging av areal for ladestasjon for elbilar i sentrumsområder og knutepunkt/ferjekaier	Private aktørar og/eller kommunen. Tilskot til finansiering kan eventuelt søkast frå Enova.

Det er i prosjektet kome innspel på utfordringar ved Furebergfossen. Her er det ikkje lagt opp til tiltak no, men det er planer om ein enkel stopplomme, eventuelt med informasjonstavler, som vil byggast i samband med rassikringsarbeid.

I tillegg til tiltak skissert ovanfor for dei utvalde strekningane er det og tatt inn tiltak på Seljestad der det er planlagt noko arbeid med ein bussterminal. Her ser ein og for seg ein hovudrasteplass som skissert i Tabell 6.4.

Tabell 6.4: Andre relevante fysiske tiltak nær utvalde strekningar – på lengre sikt

Strategi	Strekning	Tiltak	Ansvar, organisering og finansiering
1. Å spreie turisttrafikken, både geografisk og i løpet av året, og 4. Sikre gode tilbod/fasilitetar langs vegane	Rv. 13 Seljestad-Bu	Rasteplass, parkering og toalett på Seljestad. Dimensjonert for turistbussar og legge til rette for privat næringsverksemd (kiosk, kafé eller liknande). Her planlegger Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune og ein bussterminal.	Ansvar og finansiering av Statens vegvesen, eventuelt med utlysing av driftsavtale for private aktørar
		Driftsavtale for reinhald og vedlikehald av rasteplass og toalett på Seljestad. Vurdere betalingsløyving for toalett	

6.4 Kostnader og ansvarsfordeling

Knytt til dei ulike tiltaka skissert ovanfor er det gjort nokre grove vurderingar av kostnadsnivå. Dette er basert på erfaringstal på overordna nivå og er derfor svært usikre. Der vi ikkje har gode erfaringstal er det heller ikkje gitt eit anslag på kostnader. Fleire av tiltaka er og av ein type som gjer at krevjast meir arbeid i å utgreie moglegheitene for gjennomføring. Det er ein rekkje ulike kostnader som ikkje er tatt med her, mellom anna utgreiingskostnader, sakhandsamingskostnader eller kostnader knytt til å gå ut av eksisterande driftsavtalar om det blir aktuelt. Dei er likevel omtalt for å gi ein peikepinn på variasjonen i kostnader knytt til dei ulike tiltaka.

Når det gjeld tiltak med ein gjennomgang av skilting til private verksemder og attraksjonar, og informasjon til informasjonstavler langs vegane, er det anslått at det vil medføre ein kostnad per delstrekning på +/- 2 millionar kr. Kostnaden for dette arbeidet vil kunne fordelast mellom fleire aktørar, der både Statens vegvesen, fylkeskommunen og reiselivsaktørar kan vere aktuelle finansieringskjelder.

Kostnadene ved utbygging av rasteplass med ulike tilbud vil avhenge av ein rekkje faktorar. Her er det gitt eit døme på kostnad til bygging av rasteplass frå Ureddplassen (Nasjonale turistveger). Når det gjeld kostnadsoverslag for tiltak i regi av fylkeskommunen kan døme frå Nasjonale turistveger brukast som ein øvre kostnadsramme, då det er omfattande og kostbare løysingar som er valt. Det er sannsynleg at tiltak i regi av fylkeskommunen vil gjennomførast med ein meir nøktern løysing.

- Med utgangspunkt i kostnadsalkylen for Ureddplassen, eit døme frå Nasjonal Turistvegar, der prosjektkostnad for rasteplassen (inkl. mva, usikkerheit og byggherrekostnad) kan setjast til 12 MNOK utan toalett.
- Bygging av toalett: Toalett med kapasitet for buss, døme frå Nasjonal Turistvegar: Prosjektkostnad på 5 MNOK
- Totalt for rasteplass med bussparkering og toalett: PK 17 MNOK
- Rasteplass med ekstra utfordringar på grunn av situasjonen på staden: PK 20 MNOK

Driftskostnader: Straks ein starter å investere i rasteplassar og toalett vil ein pådra seg driftskostnader. Nedanfor er det drøfta driftskostnad for toalett, driftskostnader for vedlikehald av grøntareal og vegareal på rasteplasser og skogrydding.

- Reinhold toalett: Foreslår at vi bruker eksemplet frå Gudbrandsjuvet frå Nasjonal Turistvegar der reinhold av 13 toalett kosta 51.000 per måned og eksempel frå Odda som har 3 toalett som ligg noko spreidd, som kostar 75.000 for 50 dagar. Desse må me samanlikna med erfaringane som Hordaland Fylkeskommune har på ferjekaiane. Det handlar litt om kor mykje tid som går med til kjøring osv.
- Vedlikehald av grøntareal og vegareal på rasteplassane kan me ut frå erfaringstal setje ein pris på kr 15 per m². Normalt ligg vedlikehald på større grøntanlegg i snitt på litt under kr 10 per m². Men rasteplassar er i intensiv bruk i deler av året og i tillegg ligg dei spreidd.
- Når det gjeld skogrydding er eit døme frå Nasjonal Turistvegar brukt: ca. 3000 kr per da til grunneigar for hogst av tre. Å halde skogen nede på eit område bør ha ein annan verdi dersom det vert brukt til beite. I eksemplet frå Nasjonale turistveger er det kr 13 per m² for ryddearbeidet til den som har vedlikehaldskontrakten. Dette kan vera eit utgangspunkt for å rekna omfang på strekningar som bør ryddast. Skal ein oppleve utsyn må det vare meir enn 1

sek. Ved 80 km i timen kjører ein 22,2 m per sek og ved 60 km/t kjører ein 16,7 m /sek. Helst bør ein utsikt var minst 5 sekunder. Altså bør skogrydding gjerast i minst 100 m lengde for å ha verdi. Så kan ein seie at det i snitt må ryddast i ei viss bredde ut frå hellingsgraden på staden og rekne arealet ut frå det. Skogrydding bør brukast på utvalde stader og inn mot rasteplassar. Skogrydding kan og innebere at tresjiktet ikkje vert hogd ned. Det vil vera med å hindre oppslag av pionerlauvtre.

Omfanget av vedlikehald vil følgje av omfang av investeringar over perioden. Når tiltaka ein ønsker å gå vidare med er utvald og konkretisert bør det vurderast om ein skal lage ein investeringsplan/budsjett for heile perioden som og viser kostnadene knytt til drift.

Investeringsmidlar frå Hordaland fylkeskommune må og inn i regional transportplan.

Som eit resultat av at det skal gjerast fysiske tiltak for å betre fasilitetane langs vegane for reiselivet, er det behov for ei drøfting av korleis arbeidet skal organiserast. Dette vil omfatte alt frå planlegging, bygging og drift av reiselivsanlegga. Det er lagt til grunn at dette arbeidet må gjerast innanfor eksisterande organisasjon i fylkeskommunen og Statens vegvesen. Fylkeskommunen ønskjer å leggje til rette for ei berekraftig reiselivsutvikling, og det er derfor viktig å få til eit godt samarbeid med kommunane, destinasjonsselskapa og reiselivsverksemder. Organisering av dette samarbeidet vert viktig der både kommunane og reiselivsnæringa er inkludert i arbeidet med å utvikle nye eller forbetra eksisterande tilbod. Drøfting av organisasjonsmodell er ikkje en del av oppgåva i dette planarbeidet, men det er eit spørsmål som vil komme som ei følgje av ei satsing på reiseliv på fylkesnivå.

7 Innspel til andre prosjekt

I arbeidet med prosjektet har det kome ei rekkje gode innspel som ikkje ligg inn under rammene for prosjektet. Avslutningsvis har vi samanfatta dei mest sentrale innspela som kan takast vidare i arbeidet med reiselivsnæringa og infrastruktur i andre prosjekt.

1. Fokus i tiltak som er føreslått er å møte utfordringane i Hardanger som følgje av ein kraftig auke i turisttrafikken. Ein alternativ tilnærming kan og vere å avlaste reisemål med stor pågang og slitasje ved å støtte utvikling av andre reisemål. Det vil seie, å bidra til å spreie turisttrafikken på fleire regionar i fylket. Eit anna døme er støtte til Nasjonale turstiar, som og er løfta fram i «Mot et bærekraftig reiseliv. Veikart fra reiselivsnæringen i Norge». Det kan og vere støtte til kommunane for å utarbeide tilbod/attraksjonar som kyststiar eller liknande med moglegheit for universell utforming, for å avlaste reisemål med stort press i dag.
2. Skilting og skiltreglar har vore drøfta fleire gonger. I tillegg til ein overordna plan for skilting og kva det skal skiltast til i den enkelte kommune eller tettstad er det ytra behov for:
 - Informasjon om eksisterande kollektivtilbod (Skyss)
 - Informasjon om vegarbeid, omkøyning, og liknande på engelsk
 - Betre informasjon til reisande i knutepunkt
3. Det er og påpeika dårleg vegstandard fleire stader. Dette er ein utfordring både når det gjeld trafikksikkerheit og trafikale problem i høgsesongen. Særleg aktuelt blir dette med ein venta fortsatt auke i turisttrafikken.
4. Ved oppgradering av vegstrekningar og nye traséar bør det gjerast ei vurdering av om og korleis ein kan ta vare på «gamlevegen» som turistattraksjon. Dette gjeld til dømes Måbødalen og Tokagjelet.
5. Som innspel til prosjekt om reiseliv og kollektiv er det kome innspel som er relevant. Dette gjeld kapasitet i høgsesongen på ferjestrekningane mellom Jondal og Tørvikbygd og mellom Utne og Kinsarvik. Eit mogleg tiltak kan då vere å setje inn ekstra kapasitet i høgsesongen.

I prosjektet her er det ein del innspel på skilt og informasjon langs vegane. Korleis ein bør informera i knutepunkt og langs vegen, og konkrete tiltak på det, bør følgjast opp når behov for alle reisande er kartlagt. Her er det fokusert på reisande med bil eller grupper i buss, medan syklende og kollektiv skal kartleggast i andre prosjekt. Dette heng saman med til dømes kva for informasjon som skal publiserast om kollektivtilbodet.

8 Oppsummering

Prosjektet har hatt som føremål å kartlegge eksisterande tilbod og fasilitetar for reisande langs overordna vegnett i fylket, og behov for ytterlegare tilbod. Det overordna målet er å bidra til ein berekraftig reiselivsnæring. I dette ligg mykje, men særleg behovet for økonomisk berekraft for private aktørar og heilårsverksemd i reiselivsnæringa, og reiseopplevinga for besøkande (mellom anna kvaliteten på fasilitetar), er sentrale i dette prosjektet.

Det har vore fleire år med ein sterk vekst i turisttrafikken, og nokre strekningar og reisemål har hatt utfordringar som følgje av dette, mellom anna når det gjeld kapasitet og kvalitet på utsiktspunkt, rasteplassar, parkering, toalett og bubilfasilitetar. Ein auke i utanlandske besøkande gjer og at informasjon og skilting langs vegane blir meir krevjande. Det er og ein problemstilling korleis lokal næringsverksemd skal nyte godt av veksten, der det å føre dei reisande til tettstader og sentrumsområde kan gje positive ringverknader.

I kartlegginga er det peika på nokre betydelege utfordringar for reiselivsnæringa i fylket, når det gjeld tema omfatta av prosjektet. Det kan likevel vere behov for meir detaljerte kartleggingar av reisemønster og attraksjonar som er aktuelle for turisme i vinterhalvåret dersom ein skal leggje betre til rette for heilårsverksemd. Tiltak føreslått i prosjektet er i stor grad tiltak for å møte dei utfordringar ein har i høgsesongen.

Ei rekke tiltak er føreslått gjennomført i Hardangerregionen, men erfaringar frå tiltaka kan òg kome andre regionar til gode når ein skal utvikle liknande tilbod andre stader.

Ei betring av reiseopplevinga og fasilitetar langs vegane vil òg kome reiselivsnæringa til gode. I dei tiltaka som er føreslått må reiselivsnæringa og bidra, både for å utforme gode løysingar men òg når det gjeld finansiering. Kommunane har eit ansvar for arealplanlegginga, og må vere involvert i arbeidet. Offentlege tilbod som toalett og parkering i tettstader og sentrumsområde er òg tiltak som må vere eit kommunalt ansvar. Fylkeskommunen og Statens vegvesen har ansvar for dei fylkeskommunale vegane, riksvegane og Europavegane. Fylkeskommunen har no sett av midlar for å bidra til ei betring av tilbod langs overordna vegnett og Nasjonale turistvegar har pågåande fleire prosjekt for å leggje til rette for reisande langs vegane i Hardanger. Allereie sommaren 2018 er det behov for å ha utbetra tilbodet på dei mest kritiske stadane, og då særleg på Bu der det i 2017 var ein svært uheldig situasjon for reiselivsnæringa med manglande toalettfasilitetar. I det vidare arbeidet blir det sentralt å få til eit godt samarbeid mellom aktørane, og få på plass gode driftsavtalar som sikrar god kvalitet på fasilitetane langs overordna vegnett .

Kjelder

Hordaland fylkeskommune (2017): Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Vedtatt i fylkestinget juni 2017.

Innovasjon Norge (2017): Nøkkeltall for norsk turisme 2016. Tilgjengeleg frå:
<http://www.innovasjon norge.no/contentassets/0d32e3231c0a4367a96838ee3bb5b294/nokkeltall-for-norsk-turisme-2016.pdf>

Menon (2014): Norsk reiselivsnæring 2025. En scenarioanalyse.

Meld. St. 19 (2016-2017): Reiselivsmeldinga

De Historiske, Den Norske Turistforening, m.fl. (2017): Mot et bærekraftig reiseliv. Veikart fra reiselivsnæringen i Norge.

SSB (2017): Overnattingar. Tabell 08401: Alle overnattingsbedrifter. Overnattingar, etter gjestene sitt bustadland (F).

Vegdirektoratet (2014): Statens vegvesen håndbok N300.

Vestlandsrådet (2012): Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-20. VR-sak 21/12.

Vestlandsrådet (2016): Cruisestrategi for Vestlandet 2016-2020.