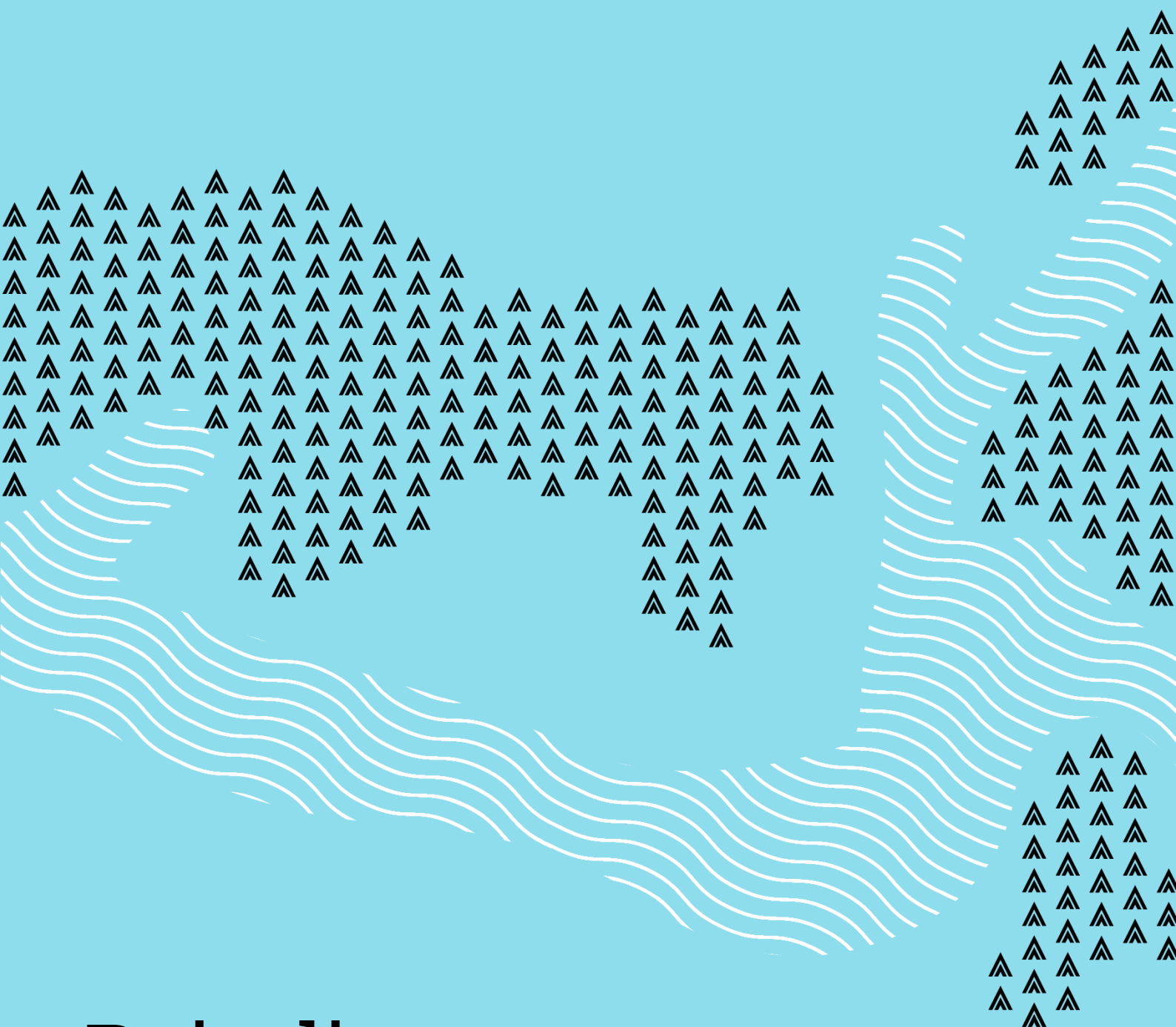




Reiseliv og infrastruktur i Vestland

[Undertittel]

Innhald

Innleiing	4
Bakgrunn og føremål	4
Avgrensing	5
Spørjeundersøking.....	5
Kartlegging	7
Reiselivsnæringa	7
Kartlegging av fasilitetar.....	12
Overordna vegnett og knutepunkt.....	12
Nasjonale turistvegar.....	14
Rasteplassar og toalett	16
Parkering for bubilar	18
Bensinstasjonar og ladepunkt for el-bil	20
Ferjestrekningar	22
Sykling	24
Skilting langs veg.....	26
Utfordringar for reiselivsnæringa i dag.....	28
Overordna mål	33
Strategi	34
Tiltaksvurderingar.....	35
Oppsummering	40

Innleiing

Vestland har landskapsattraksjonar av internasjonal verdi. Mange turistar ynskjer å oppleve fjord, sjø, fjell og bre. Vestland har variert næringsaktivitet knytt til reiseliv, frå små enkeltmannsføretak til store bedrifter. Reiselivsnæringa er med på å støtte opp om desentralisert verdiskaping. Næringa gir arbeidsplassar til lokalsamfunn i distrikta. Fleire faktorar må vere på plass for å lukkast i reiselivsnæringa, ei av desse er infrastruktur. Eit tenleg vegnett med god framkome, moglegheit for stopp på hyggelege stader for å nyte naturen og tilbod som dekkjer primære behov gjer det enklare å lukkast for reiselivsbedriftene. Fornøgde kundar gjev fleire kundar! Betre rammevilkår for reiselivsnæringa støttar opp om mål 1 og 3 i utviklingsplan for Vestland.

Utviklingsplan for Vestland

Mål 1

Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg

Mål 3

Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland

Bakgrunn og føremål

I 2018 vart utfordringar for reiselivsnæringa kartlagt i Hordaland. Dette vart samla i rapporten «Reiseliv og infrastruktur i Hordaland», 2018. I tillegg til kartfesting vart det satt opp ei liste med forslag til tiltak, og forslag til prioritering av vegstrekningar.

1. januar 2020 vart Hordaland og Sogn og Fjordane eit fylke: Vestland. Sogn og Fjordane hadde ikkje laga rapport om reiseliv og infrastruktur slik som Hordaland. I 2021 skal det lagast forslag til ny regional transportplan (RTP). Kartlegging av infrastrukturtiltak som kan vere viktige for reiselivsnæringa kan gje viktige innspel til handlingsprogrammet som skal lagast i samband med RTP.

Reiselivsnæringa i Noreg har som mål å få ei meir berekraftig næring. Dette inneber at ein i utviklinga av reiselivsnæringa tek vare på natur, kultur og miljø, sikrar økonomisk berekraft og styrkjer sosiale verdiar.

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). Pandemien (Covid19) i 2020 har endra reiselivsnæringa drastisk, men det er håp om at næringa igjen kan verta sterk og mangfaldig når pandemien er over.

I regi av Vestlandsrådet er det utarbeidd ein reiselivsstrategi for Vestlandet (Vestlandsrådet, 2012). Fylkesutvalet i Hordaland og i Sogn og Fjordane 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 få kommersielle resultat av ei internasjonal sterk profilering
- Manglar heilskaplege opplevingskonsept – kommersielt pakketerte produkt

(Vestlandsrådet, 2012, s.8)

Avgrensing

Kartlegging av serviceanlegg (rasteplass/toalett) langs overordna vegnett er avgrensa til fylkesvegnett, riksvegar og europavegar i Vestland.

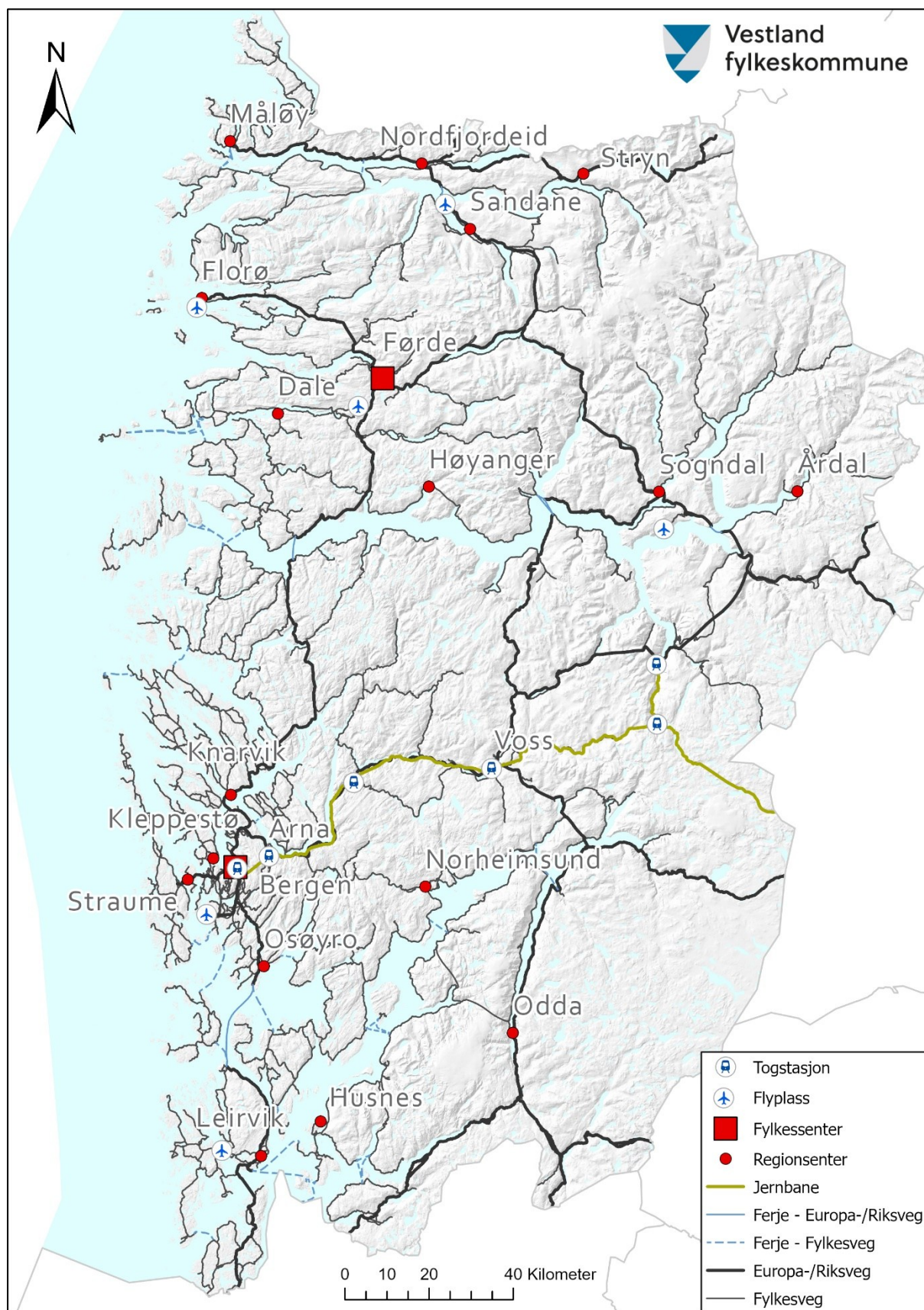
Føremålet med prosjektet er å sjå på fasilitetar og informasjon langs fylkesvegnettet. Ei sentral utfordring på vegnettet i Vestland er vegstandard, vi ynskjer å få ei oversikt over dei strekningane som er mest kritisk for framkome for turisttrafikk.

Prosjektet i Hordaland i 2018 var avgrensa til reisande med bil og grupper i buss. Denne gongen vil vi og kartlegge nokre forhold av betydning for sykkelturistar. Kartlegging av reiselivsnæringa sitt behov for kollektivtransport er ikkje del av dette arbeidet.

Eksisterande servicetilbod langs overordna vegnett er vurdert samla. Riksvegar, europavegar og Nasjonale turistvegar inngår difor i kartlegginga i tillegg til fylkesvegar. Forslag til tiltak vert avgrensa til fylkesveg og anna som ligg til fylkeskommunens ansvarsområde.

Spørjeundersøking

For å hente inn innspel frå reiselivsnæringa blei det sendt ut ei spørjeundersøking til dei åtte destinasjonsselskapa i Vestland. Spørjeundersøkinga blei laga basert på rapporten frå 2018. Alle destinasjonsselskapa svara på undersøkinga. I spørjeundersøking fekk dei gi innspel på kva vegstrekningar det er store utfordringar med i deira region, og her måtte dei prioritere inntil tre av desse som særleg utfordrande strekningar. Dei gav også innspel om kva utfordringar dei hadde og kva strekningar dei ulike utfordringane var knytt til. Dei fekk ei liste over utfordringar som var med i rapporten frå 2018 dei kunne krysse av på. I tillegg kunne dei spele inn andre utfordringar som ikkje var dekkja av lista.



Figur 1 Oversikt over Vestland fylke

Kartlegging

I kartlegginga har vi henta informasjon frå destinasjonsselskapa i fylket og kartlagt dei ulike fasilitetane som finst langs fylkesvegnettet i dag. Deretter samanfattar vi dei utfordringane som er registrert. Til saman gjev dette eit grunnlag for val av tiltak.

Reiselivsnæringa

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 utdjupar vidare kva som ligg i omgrepet «berekraftig reiseliv».

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

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

Til grunn for reiselivssatsinga i Vestland fylke er berekraft og 10 målsettingar som kom ut av prosjektet «Scenario 2030 Fjord Norge» som blei gjennomført i 2018 og 2019 på Vestlandet. Visjonen for arbeidet er attraksjon gjennom berekraft. Bak prosjektet står dei tre fylkeskommunane på Vestlandet og Fjord Norge AS, men også destinasjonsselskapa og næringa sjølv var involvert i arbeidet. Dei 10 definerte målsettingane skal dekke alle prioriterte dimensjonar av berekraftsomgrepet og er:

- Ingen overturisme
- Utsleppsfri transport i regionen
- Lange opphald
- Heilårsarbeidsplassar
- Oppretthalde naturmangfald
- Oppretthalde kulturmangfald
- Styrka kunnskapsutvikling og tilgang på kompetanse
- Verdiskapingsvekst
- Lønsemd
- Bidra til berekraft i andre sektorar

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 (overnattingsverksemdar og turoperatørar) og for utvikling av destinasjonar (retta mot offentleg sektor og destinasjonsselskap).

Reiselivsnæringa i fylket

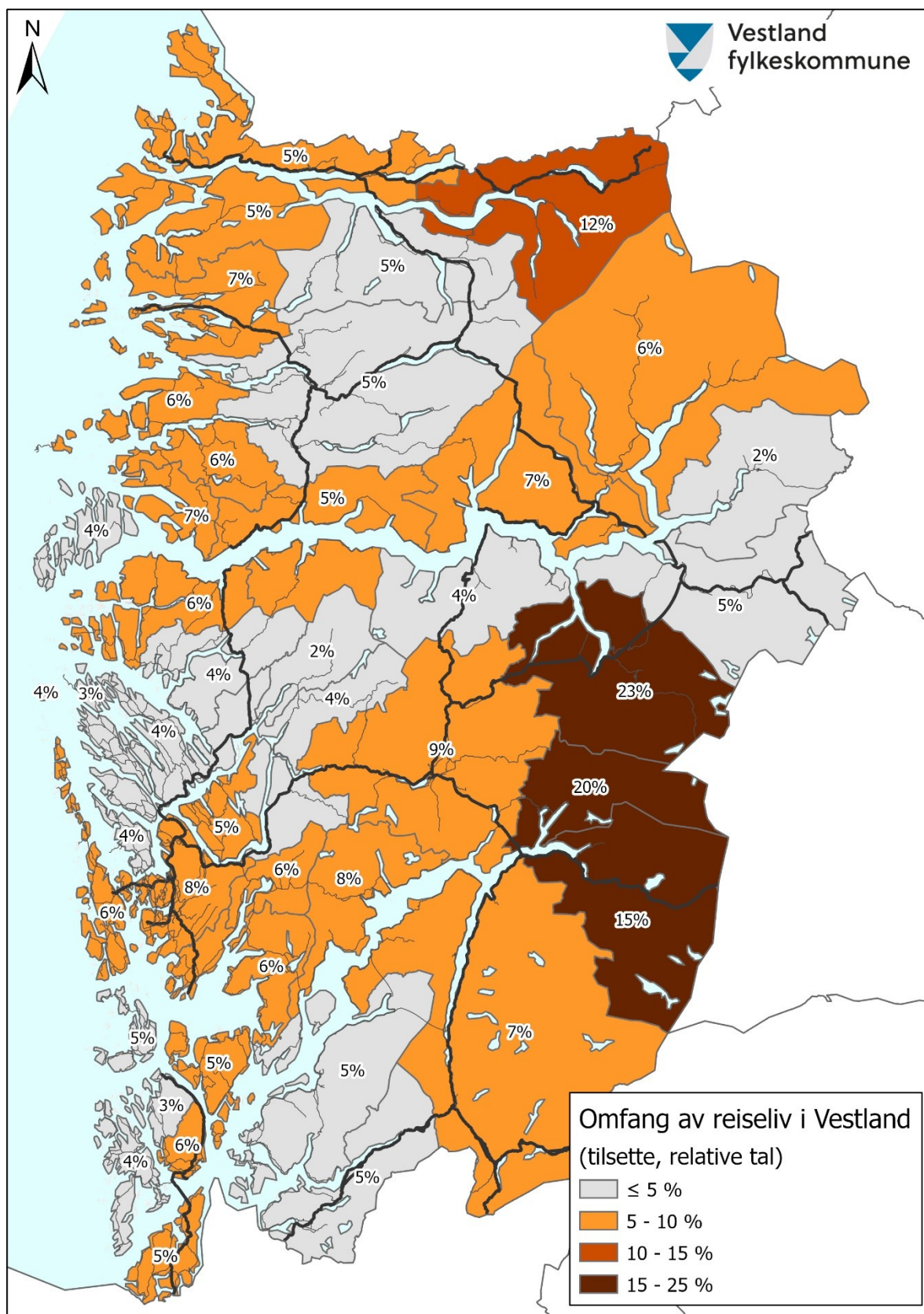
Reiselivsnæringa kan enkelt sagt definerast som verksemd som betener folk på reise. Dei fleste verksemdar som betener folk på reise, betener og folk lokalt, som til dømes restaurantar, pubar, daglegvarebutikkar, kollektivtransport og museum. Dei større byane har derfor ei relativt stor reiselivsnæring,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

Det er fleire kjenneteikn som skil reiselivsnæringa frå andre næringar. Samla er næringa arbeidskraftintensiv (dvs. at den sysselsett 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.

Som vist i figur 2 er reiselivsnæringa sentral for sysselsettinga i nokre delar av fylket, særleg i kommunane Stryn, Aurland, Ulvik og Eidfjord. I tillegg kjem ringverknader av reiseliv eller turisme, som handel, og bygg og anlegg. Sistnemnte gjeld 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 4. kvartal 2019. 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.

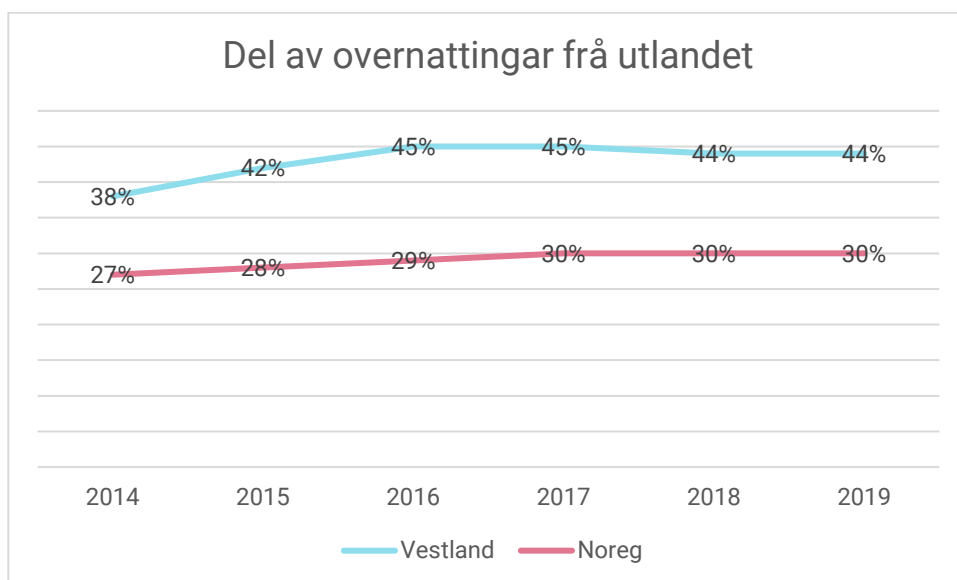
For å kunne seie noko meir om kvar i fylket ein kan vente at turismen kan vere utfordrande for lokalsamfunnet har vi og sett på forholdet mellom talet på overnattingar og folketalet i dei ulike kommunane. Dette er vist i kart i figur 3.



Figur 2 Viser kor mange tilsette av total arbeidsstokk som er tilsett i reiselivsbransjen (SSB 2019)

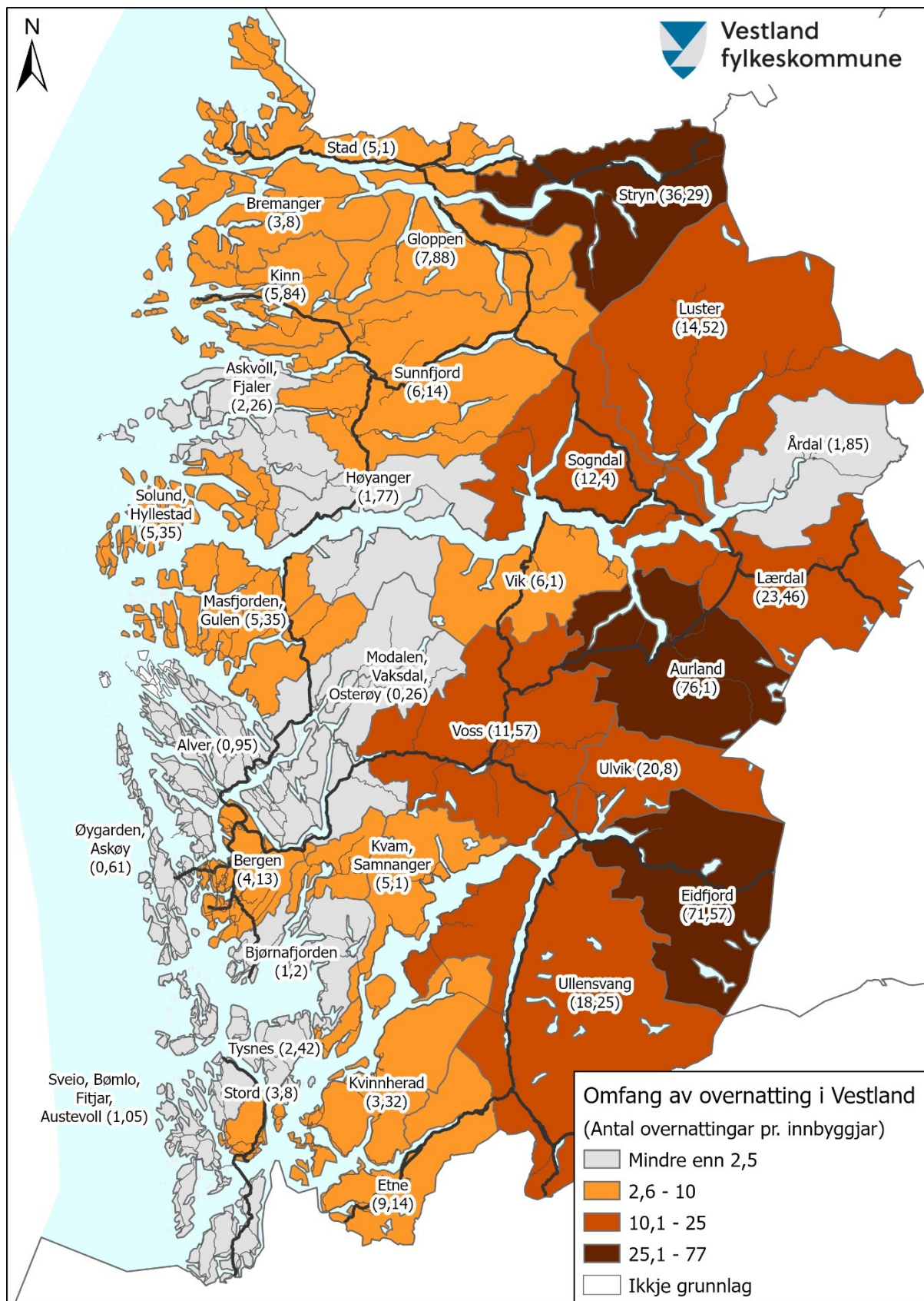
Talet på overnattingar per innbyggjar er størst i Stryn, Aurland og Eidfjord for hotellovernattingar (SSB, 2020). Generelt sett er det kommunane i indre del av fylket som har flest overnattingar per innbyggjar.

Samanlikna med landsgjennomsnittet har Vestland ein høgare del overnattingar frå utlandet (sjå Figur 2.4). På landsbasis er andelen overnattingar av besøkande som bur i Noreg relativt stabil på ca. 70 prosent, medan andelen for Vestland er på ca. 56 % (SSB, 2019). Talet på overnattingar har auka dei siste fem åra, på nasjonalt nivå har talet på overnattingar auka med 16 % mellom 2014 og 2019, medan talet for Vestland er 27 %. Aukn i tal overnattingar kjem både frå gjester som bur i Noreg og frå gjester som kjem frå utlandet. I perioden 2014-2019 er det likevel størst prosentvis auke i gjester frå utlandet, både nasjonalt (31 % auke) og i Vestland (46 % auke). Det er viktig å presisere at desse tala omhandlar kommersielle overnattingar, det vil seie at tenester som AirBnB ikkje inngår i dette talmaterialet.



Graf: tal overnatting fordelt på utanlandske og norske gjester (Kjelde: Statistikknett)

Dei største marknadane utanfor Noreg for reiselivsnæringa nasjonalt er Tyskland, Sverige, USA og Nederland, basert på overnattingsstatistikk for alle overnattingsbedrifter i 2019 (SSB, 2020). Andre relativt store markadar inkluderer Danmark, Storbritannia, Kina og Frankrike. Talet på overnattingar nasjonalt har dei siste fem åra auka eller vore stabile for desse marknadane, spesielt Kina og USA har hatt stor auke, men også Frankrike og Nederland har auka mykje.



Figur 3 Tal overnattingar pr. innbyggjar

Kartlegging av fasilitetar

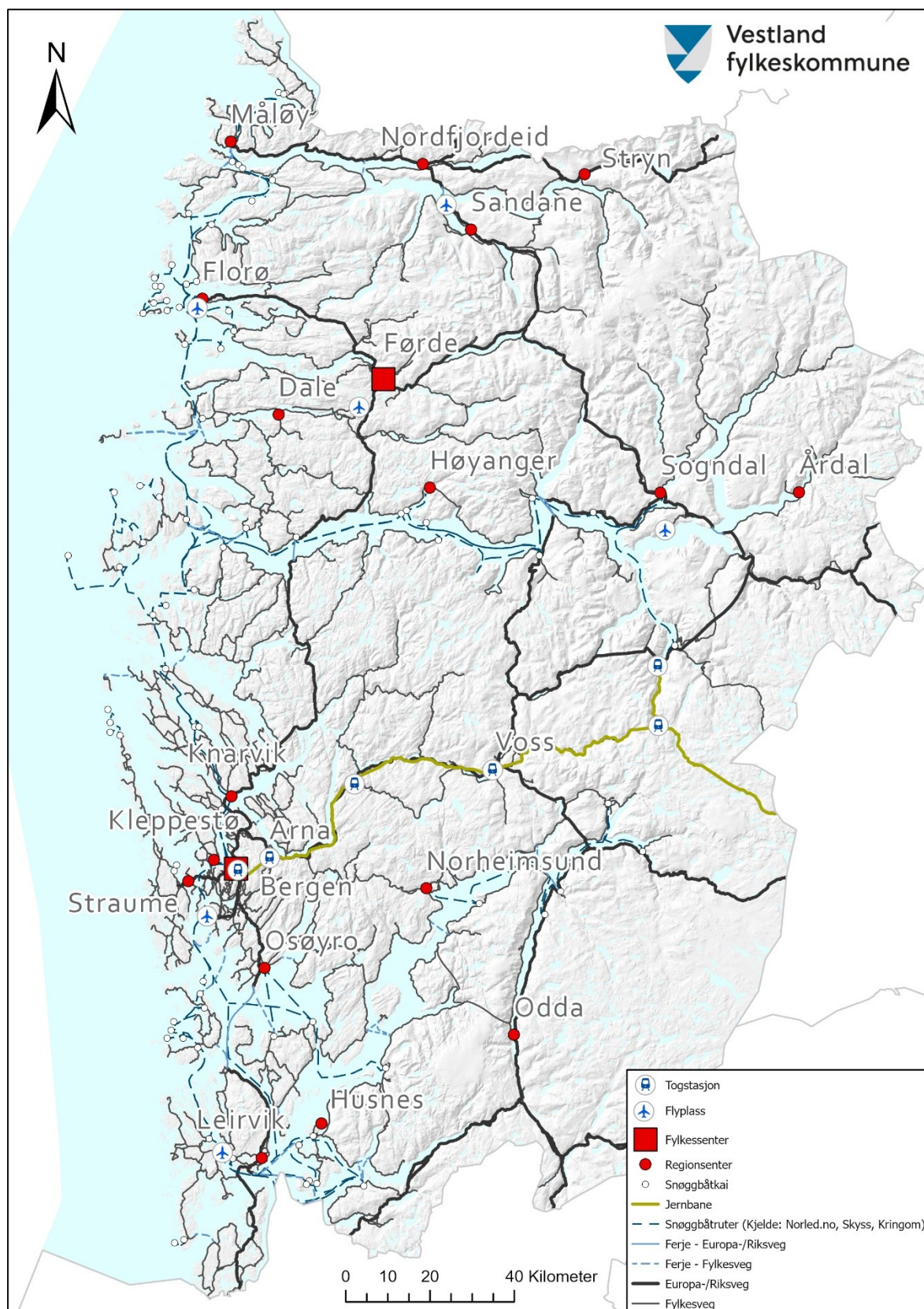
I dette kapitelet vert det presentert ein oversikt over ulike tilbod for vegturistar, og i tillegg kart som viser overordna vegnett, knutepunkt og tettstader. Det er lagt vekt på å få synleggjort det regionalt viktige tilbodet, og mindre detaljar kan vere utelate. Opplysningane er i hovudsak henta frå Nasjonal Vegdatabank (NVDB), supplert med data frå andre digitale kartkjelder.

Overordna vegnett og knutepunkt

Kartet på neste side viser overordna vegnett (Europa- og riksvegar, overordna fylkesvegnett og nasjonale turistvegar). Viktige knutepunkt er òg markerte. Kartleggingsfasen handlar om å synleggjere utfordringane som reiselivsnæringa opplever langs desse transportårene. 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, regionsentera, flyplassen, dei regionale togstasjonane, og stader med anløp av snøggått. På desse stadene vil det vere særlege behov for informasjon/ skilting for reiselivet.

Skyss arbeider kontinuerleg med utvikling av informasjon og marknadsføring av kollektivtilbodet, med mål om at dei reisande skal ha lett tilgang til oppdatert og relevant informasjon om reisa og korleis betale for seg. Appane Skyss reise og Skyss billett, ny nettbutikk, nettsidene Skyss.no og Kringom.no er viktige kanalar. Med vedtak om felles merkevare for kollektivtrafikken i Vestland (merkevarenamnet Skyss), er det også på gang tiltak for heilskapleg informasjon til kunden. Informasjon om alt rutetilbod i Skyss-regi er også å finne i ENTUR sine kanalar (nettside og app).

Prosjekt «Travel like the locals» er eit pågåande prosjekt. «Reis som dei lokale» tilbyr ferdigpakka turar som nyttar dei kollektive transportløyisingane. I motsetning til den vanlege reiseplanleggaren til Skyss er ikkje målet å finne raskaste veg, men å gi tilbod om ein opplevingsrik rundtur. Meir informasjon finnast på Skyss si nettside. <https://www.skyss.no/Billetter-og-prisar/travel-like-the-locals/> Billetter for ei heil rundreise kan kjøpast på nettsida til Travel like the locals. <https://tltl.no/no>



Figur 4 Overordna vegnett og knutepunkt

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

- Europaveg: E39, E16 og E134
- Riksveg: Rv.7, rv.13, rv.15
- Fylkesveg: Fv.55, fv.50, fv.53 og fv.61.

E39 ein viktig hovudveg inn i og gjennom Vestland fylke. Av alle vegane inn i Vestland er det E39 frå Rogaland som har størst trafikk. Andre viktige innfartsvegar til fylket er rv.13, rv.7 og E16. Desse har omtrent like stor trafikk med årsdøgntrafikk (ÅDT) på omtrent halvparten av det E39 frå sør har.

Av vegane som kjem frå nabofylka har rv.7, rv.13, fv.55 og fv.258 status som nasjonal turistveg, og trekkjer av den grunn til seg mange reisande. Alle fjellovergangane er attraktive turistmål, rv.15 til Stryn, fv.50 til Aurland og fv.53 til Årdal har stor turisttrafikk om sommaren.

I tillegg er det viktig å hugse på at Bergen er ein viktig innfallsport for heile Vestland. Mange turistar kjem med fly, skip og tog og reiser vidare i Vestland 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.

Nasjonale turistvegar

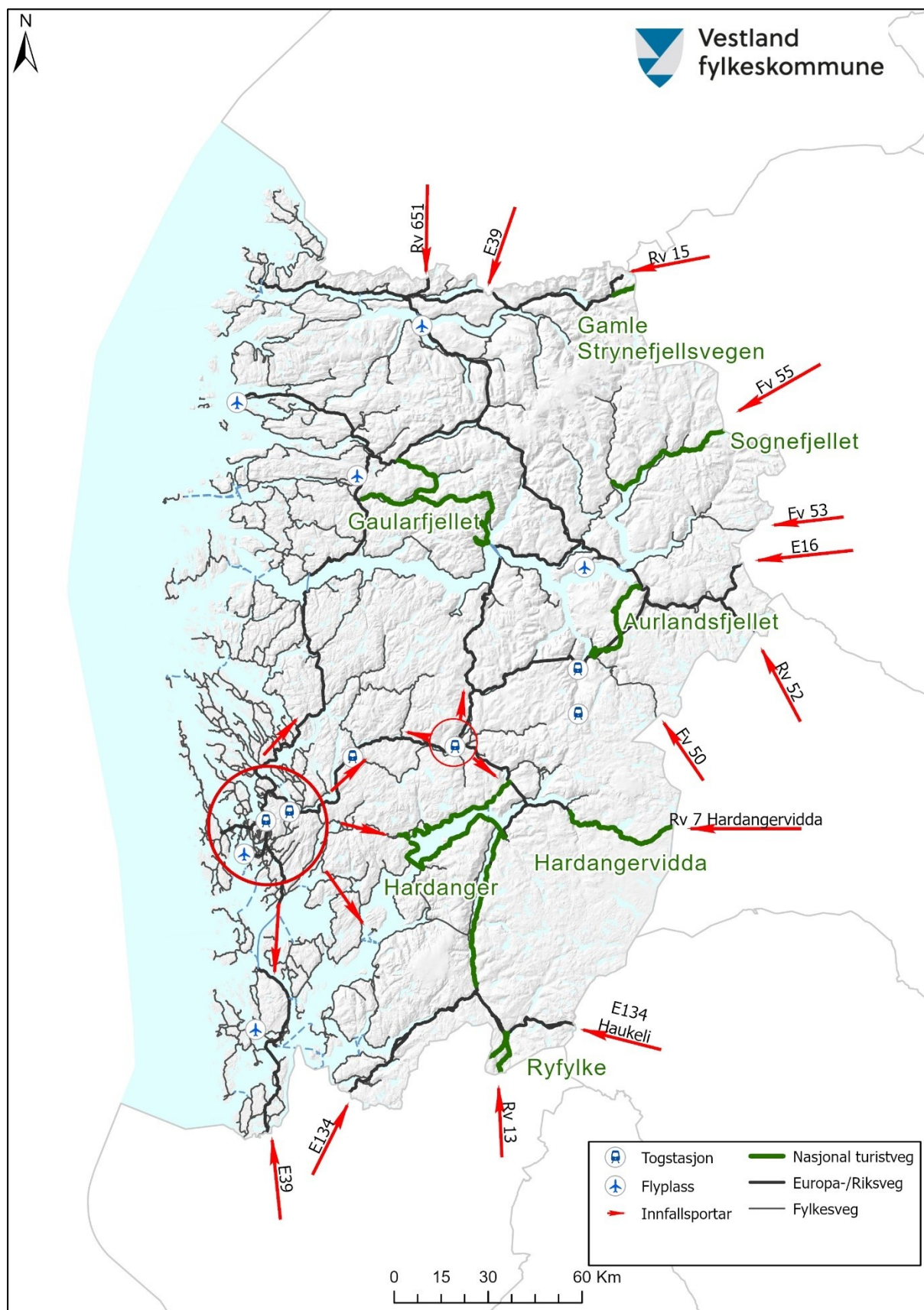
Nasjonale turistvegar inneheld 18 vegstrekningar med ei samla veglengd på 2 151 km. Satsinga styrker det norske reiselivsproduktet med ein særeigen attraksjon der kombinasjon av landskap, køyretur, arkitektur og kunst fristar bilturistar til å velje Norge som sitt feriemål.

I tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029 skal Nasjonale turistvegar stå fram som ein heilskapleg attraksjon frå 2024. Frå arbeidet starta i 1994 vil i alt 189 prosjekt være gjennomførte. Samarbeidsavtalar med fylkeskommunane skal sikre drift og naudsynt vedlikehald samt god forvaltning av fylkesvegar med turistvegstatus.

Desse Nasjonale turistvegane ligg i Vestland:

- Hardangervidda rv.13
- Hardanger rv.13 + rv.7 + fv.79 + fv.49 + fv.550
- Gamle Strynefjellsveg fv.258
- Sognefjellet fv.55
- Gaularfjell fv.613 + fv.610
- Aurlandsfjellet fv.5627

Prosjektet nasjonale turistvegar opparbeider rasteplassar og stoppeplassar langs vegen. Vegen mellom plassane er vegeigar sitt ansvar. Drift av veg og stoppeplassar er og vegeigar sitt ansvar.



Figur 5 Innfallsporter til Vestland, og Nasjonale turistvegar i Vestland

Rasteplassar og toalett

Kartet på neste side viser lokalisering av rasteplassar og toalett. Dette inkluderer alle toalett som ligg langs europaveg, riksveg og fylkesveg, samt på ferjekaier, – det vil seie alle toalett som er drifta av Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Karta viser ikkje at det er stor variasjon i standard på rasteplass og 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.

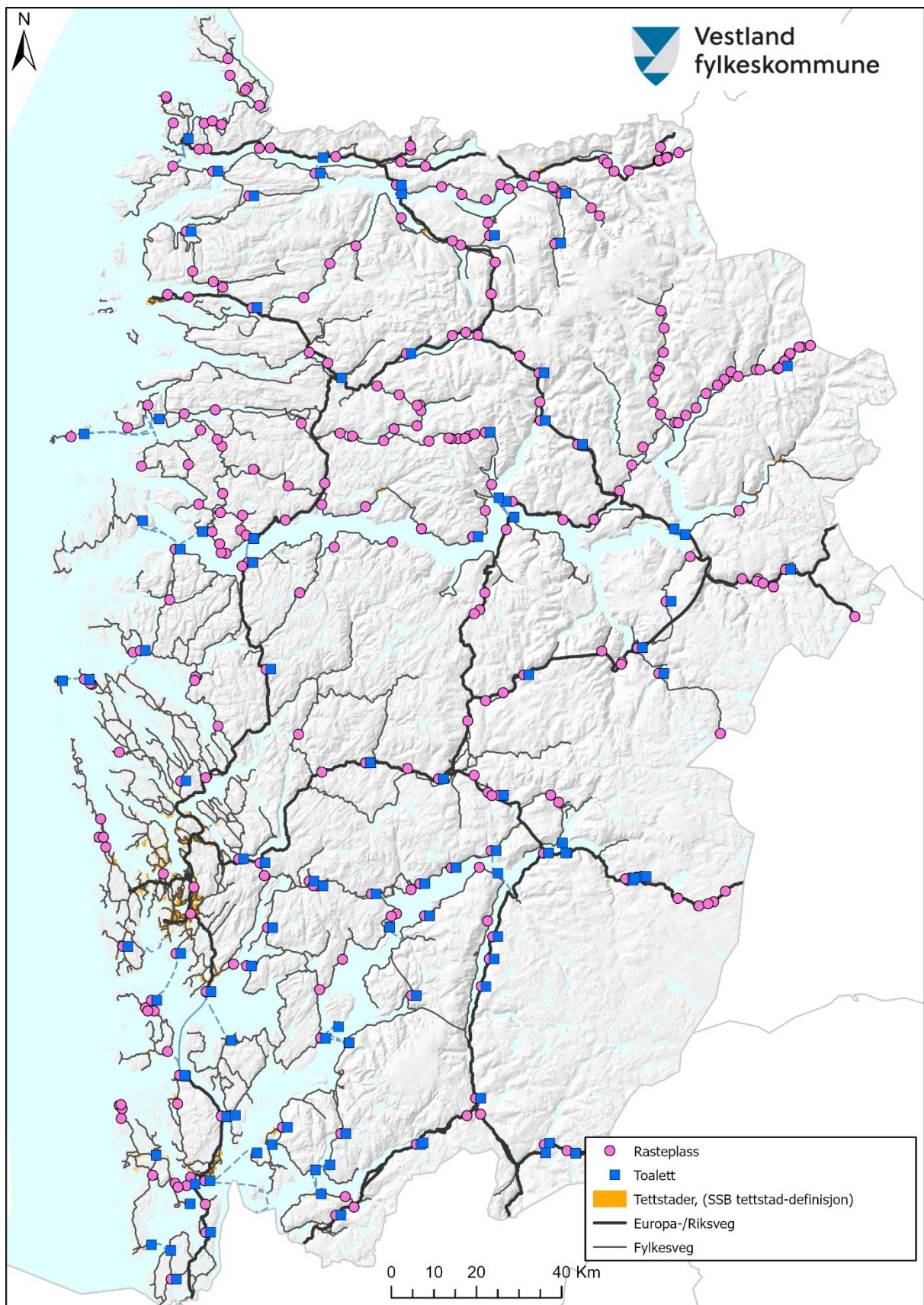
Vestland fylkeskommune drifter rasteplass og toalett gjennom kontrakt med entreprenør. Krav i kontrakten bygger på HB 610 Standard for drift og vedlikehald av riksvegar (SVV). Det vert gjennomført stikkprøvekontrollar for å sikre at entreprenør drifter i samsvar med krav i kontrakt. Nasjonale turistveganlegg som ligg langs fylkesveg vert drifta av Vestland fylkeskommune på same måte.

Det er svært ulik standard på rasteplass langs fylkesveg. Langs nasjonale turistvegar er det fleire store plassar som kan imot turistbussar og opp mot 30 personbilar. Rasteplassar som er bygd langs Nasjonal turistveg har høg kvalitet på utforming av plass og utstyr. I kartet er det tatt med alle plassar som er registrert som rasteplassar i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Dei minste plassane har kanskje berre eit bord og plass til ein bil i vegkanten. Andre kan ha grei parkeringsplass til fleire bilar, men mange av dei manglar toalett.

Av dei 301 rasteplassane i Vestland som er registrert i NVDB er det 29 hovudrasteplassar og 259 rasteplassar som er registrert som liten/mellomstor (13 plasser er registrert utan verdi for type).

Statens vegvesen har nettopp fått godkjent strategi for rasteplassar. Deira mål er færre men betre plassar. Det betyr at det kan bli endringar i rasteplassstilbodet lang europa- og riksvegar i tida framover.

Vestland fylke drifter 24 ferjesamband. Litt meir enn halvparten av ferjekaiane har toalett ope for vegfarande. I tillegg er det toalett på alle ferjer.



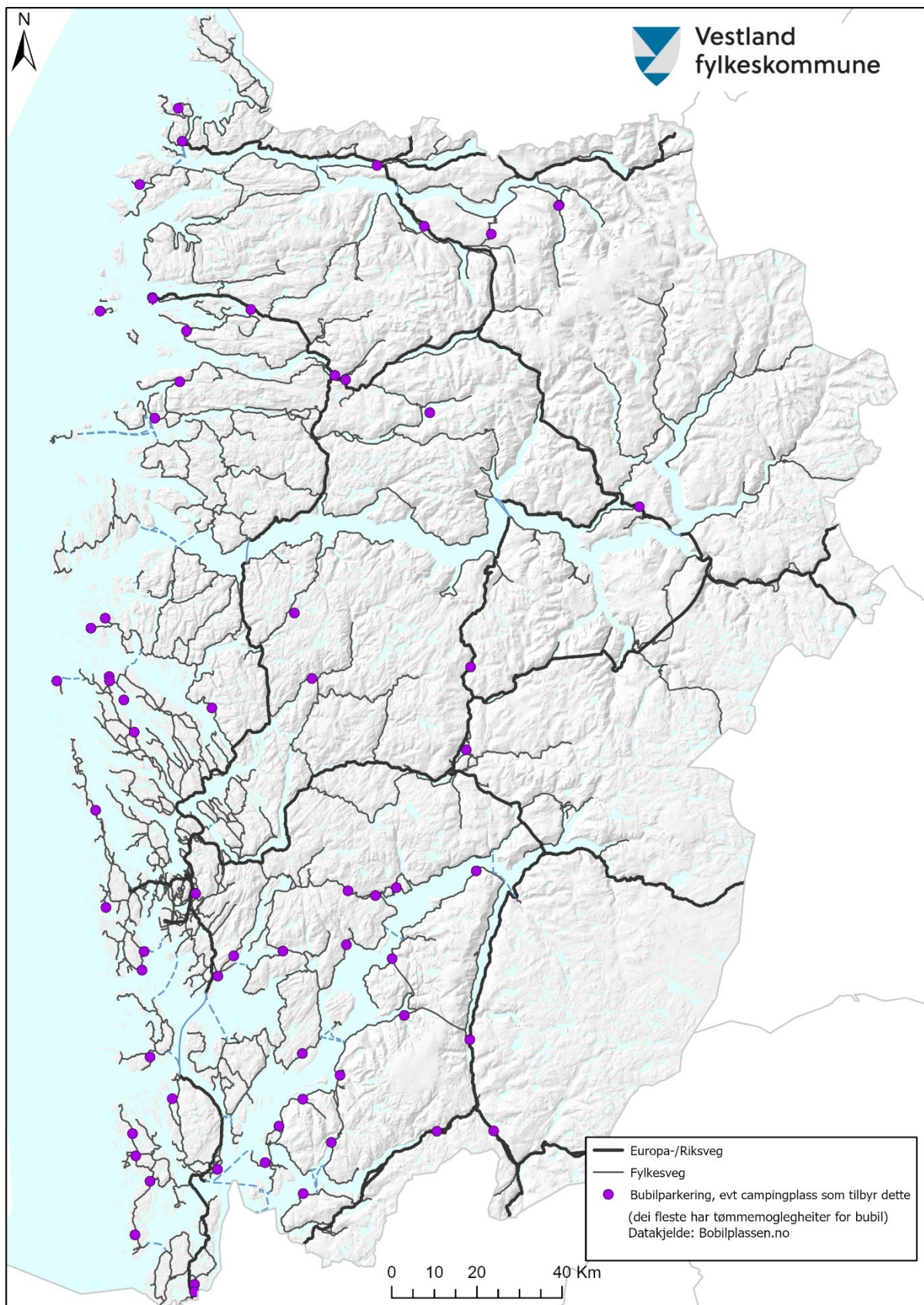
Figur 6 Rasteplass og toalett langs vegnettet i Vestland

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 bilens septiktank. I tillegg har bubil-turistane behov for tømmestasjonar langs vegen, på godt tilgjengelege stader langs overordna veg.

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

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 moglegheita for å finne ein «tilfeldig» tømmestasjon langs vegen er liten. Det synest å vere lite system i plasseringa av offentleg tilgjengelege tømmestasjonar langs overordna vegnett.



Figur 7 Bubilparkering

Bensinstasjonar og ladepunkt for el-bil

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 kan vurdere å ha ladepunkt på enkelte rasteplassar, men det må sjåast i samanheng med kva ladepunkt som finst på strekninga frå før. Vestland fylke vil ikkje stå for drift av ladestasjonar, men det kan vere aktuelt å inngå avtale om at eksterne aktørar kan nytte areal på ein rasteplass til ladestasjon.

Vestland fylkeskommune har vedtatt strategi for vidare utvikling av hurtigladetilbodet (*Strategi for vidare utvikling av hurtigladetilbodet i Vestland fylkeskommune, 2020*

(<https://www.vestlandfylke.no/globalassets/planlegging/regionale-planer/hurtigladestrategi.pdf>)

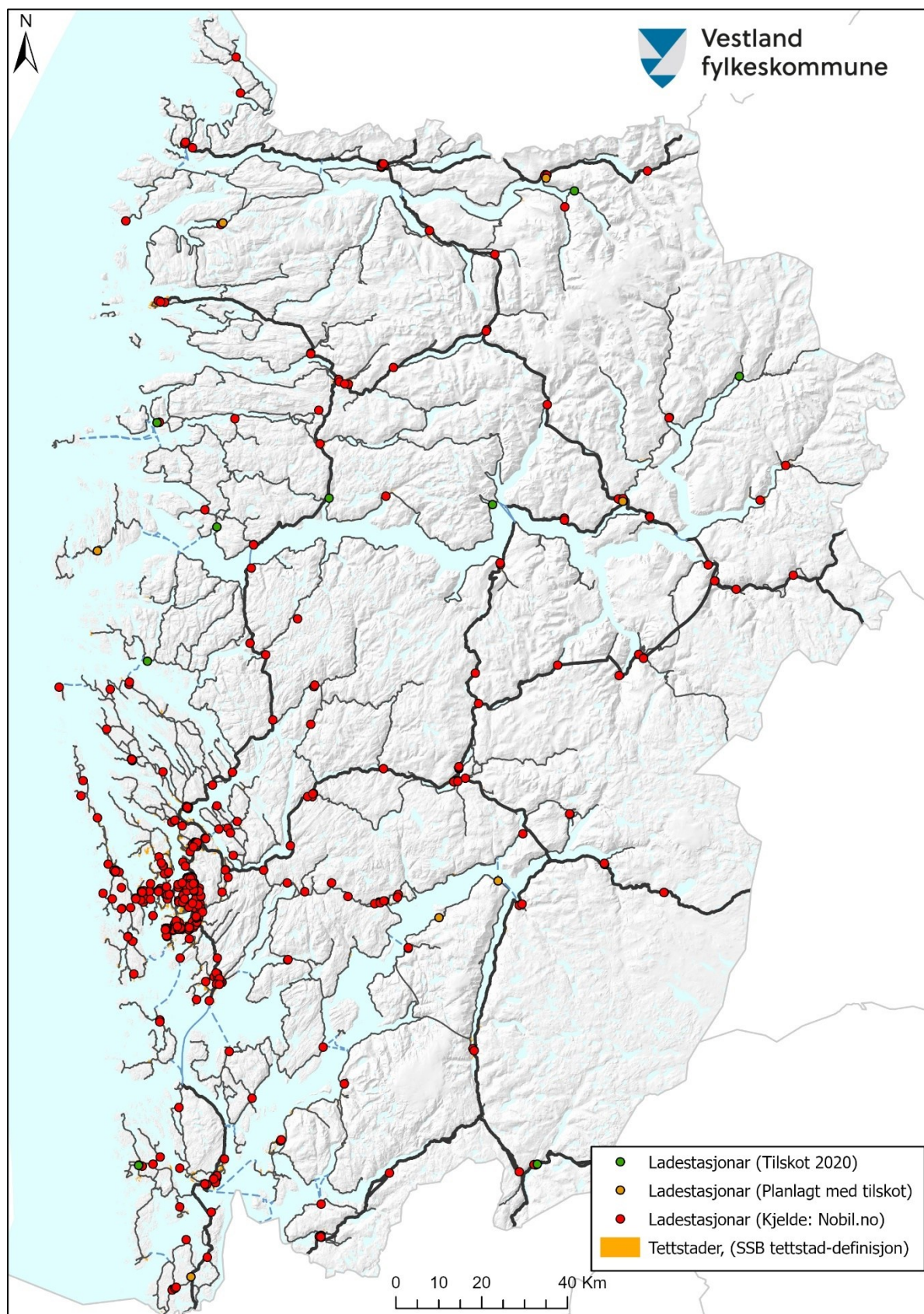
Vestland fylkeskommune vil bidra til å utvikle og oppretthalde eit robust nettverk av hurtiglada i heile Vestland. Det er etablert ei tilskotsordning til ålment tilgjengelege hurtigladestasjonar.

Vestland fylkeskommune vil i første omgang prioritere område og strekningar der det i dag ikkje finst eit hurtigladetilbod. I neste omgang må eksisterande ladeplassar styrkast for å møte kapasitetsbehovet i framtida. I 2020 vart det gitt til saman 3,85 mill kr. i stønad til hurtigladestasjonar i Vestland.

Strategi for vidare utvikling av hurtigladetilbodet

Maksimalt 50 km mellom kvar ladestasjon. Maksimalt 150 elbilar pr. hurtiglader.

Prioriterer fyrst minimumstilbod i heile fylket, sidan å utvide kapasitet på eksisterande ladeplassar.

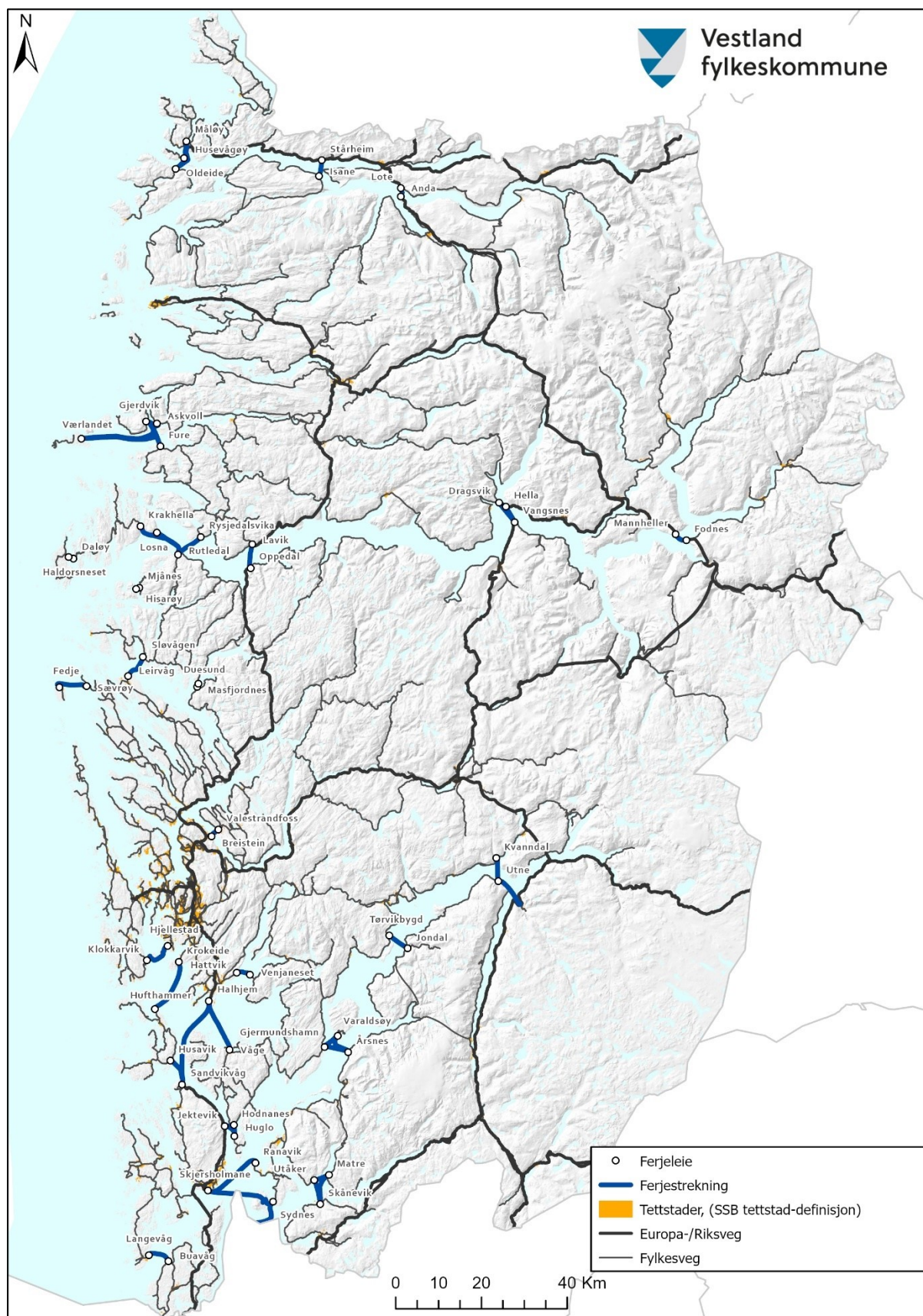


Figur 8 Ladestasjoner for el-bil

Ferjestrekningar

Det er 29 ferjestrekningar på det overordna vegnettet i Vestland, 24 av desse er fylkeskommunale. Tilbodet på ferjene og ferjekaiene er viktig for det samla tenestetilbodet for reisande. Dei ulike ferjestrekningane og ferjekaiene er vist i kart på neste side. 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. Ferjekontraktane er ganske langvarige (8 – 10 år) og det er avgrensa moglegheit til å justera kontrakten undervegs. Nivået på rutetilbodet blir også lagt gjennom krav i kontraktane, men dette kan justerast gjennom kontraktsperioden.

Det blir stilt omfattande krav til kvalitet, mellom anna til regularitet og punktleghet, i leveransen frå ferjeoperatøren til dei reisande. Dette blir tett følgt opp av Skyss, gjennom rapportering frå operatørane, moglegheit for økonomiske sanksjonar ved avvik og jamleg dialog mellom Skyss som oppdragsgjevar og operatørane.



Figur 9 Ferjestrekninger

Sykling

Sykkelturisme er ganske stort i Europa, i Norge er det ikkje blitt en spesielt stor del av reiselivsnæringa. Det kan vere fleire grunnar til dette. På sterkt trafikkert veg er ikkje så attraktivt å «feriesykle». Langs vegane er det lite tilrettelagte trasear for syklande og vær og terreng på Vestlandet kan vere krevjande. Det vert stadig meir populært med elektrisk sykkel. Dette kan gjere at terreng og vær vert mindre hinder for å velje sykkel som ferieaktivitet.

Med sykling her meiner vi sykling langs landeveg og ikkje terrengsykling. I Norge er det terrengsykling som har hatt mest fokus frå Innovasjon Norge og destinasjonsselskapa si side, og fleire løyper er blitt bygd ut. Det er likevel nokre private aktørar som satsar på landevegssykling også her til lands.

Mange fylkesvegar i Vestland har lite trafikk. Her kan det kanskje vere grunnlag for auka ferie- og fritidssykling. Langs nokre strekningar er det tunnelar som er stengd for sykling, sjå kart sideXX.

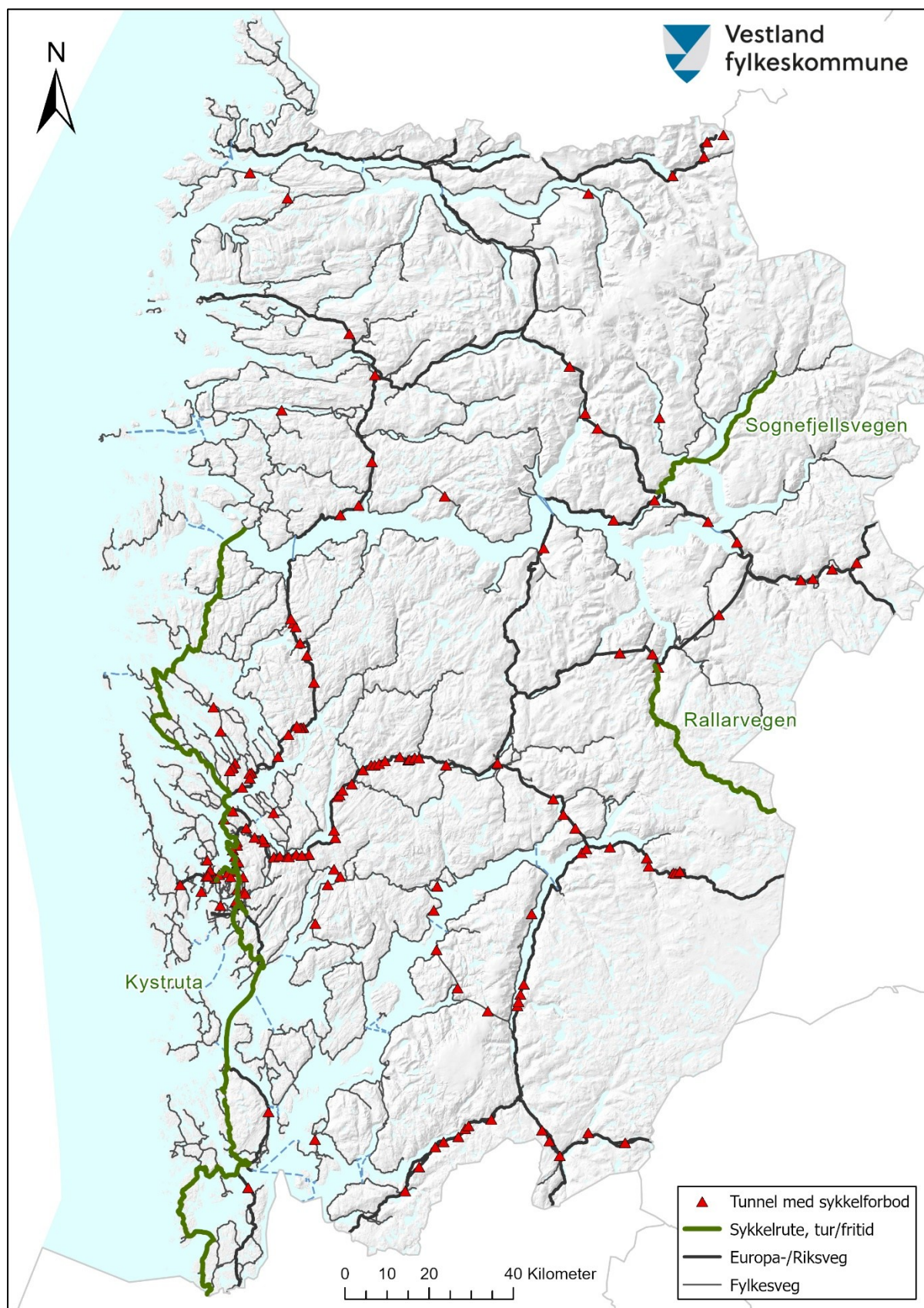
Statens vegvesen har definert 10 sykkelruter i Norge: Nasjonale sykkelruter som skal gjera det mogleg å sykle frå by til by på lågt trafikkerte vegar på langs og tvers i Norge. 4 av desse nasjonale sykkelrutene går i eller inn i Vestland. Ikkje alle strekningane er opne heile året, og ikkje alle er skilta med sykkelruteskilt.

Nasjonal sykkelrute nr. 1, Kystruta går frå Svinesund til Kirkenes. I Vestland er denne ruta samanfallande med Nordsjøruta (North Sea Cycle route) frå Rogaland grense til Bergen.

Nasjonal sykkelrute nr. 3, Fjord og fjell kommer inn i Vestland på Haukeli. Ruta går frå Kristiansand til Kristiansund via mellom anna Hardanger, men ruta er skilta berre mellom Kristiansand og Haukeli.

Nasjonal sykkelrute nr. 4, Rallarvegen går frå Haugastøl til Flåm. Ruta fylgjer den gamle anleggsvegen som vart brukt då Bergensbanen vart bygd. Dette er den einaste sykkelruta som har mange sykkelturistar. Her er det eit godt reiselivsprodukt som inkluderer sykkelleige, overnatting og offentlig transport i begge endar av sykkelruta.

Nasjonal sykkelrute nr. 6, Sognefjellsvegen skal gå frå Røros til Hardanger, men i Vestland er den skiltet berre frå Sogndal til Skjolden. Sykkelruta er vist via Solvorn – Urnes og følgjer austsida av Lustrafjorden.



Figur 10 Tunnel stengt for sykling. Nasjonale sykkelruter

Skilting langs veg

Informasjon og skilting langs veg er viktig, særleg for besøkande som ferdast på vegen. Vi tek 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 av særleg interesse for turistar som er vurdert som aktuell innanfor tiltaka som blir fremma i dette prosjektet.

Når det gjeld geografisk vegvisning er det nyleg gjort ein del endringar i samband med endring i vegnummer. I Hordaland er ikkje dette arbeidet ferdig, i resten av Vestland er geografisk vegvisning og visning av vegnummer stort sett ferdig oppdatert. Arbeid med å sette opp nye geografiske vegvisningsskilt i Hordaland vil starte i 2021, da vil også nye vegnummer komme med på skilta.

Regelverk

Vegvisningsskilt kan skiljast i tre hovudgrupper avhengig av kva type skilt det er:

4-1.3 Vegvisningssystemet

Vegvisningssystemet består av:

- Geografisk visning med gule skilt (blå på motorveg):
 - Fjernmålvisning
 - Regionalmålvisning
 - Nærmålvisning
- Annen visning:
 - Terminalvisning (med blå, gule eller hvite skilt)
 - Adressevisning (med gate- og vegnavnskilt)
 - Serviceskilting (blå eller brune serviceskilt)
 - Virksomhetsvisning (hvite eller brune skilt)
- Visning for spesielle grupper eller formål:
 - Fotgjengervisning og sykkelvisning
 - Omkjøringsvisning

Skilta er også i ulike fargar som seier noko om typen skilt:

- 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 verksemdar.

- 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 omkøyningar, til dømes ved vegarbeid.

Det er klare reglar for korleis ein brukar vegvisningsskilt for å styre trafikkstraumane. Skiltnormalane er fastsett av Vegdirektoratet. Tekniske føresegn og retningslinjer er gitt i Statens vegvesen si Handbok N300 (Vegdirektoratet, 2014 & 2015).

Det er opna opp 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 vegvisning. Handlingsrommet for skilting til service, attraksjonar og verksemder vil derfor avhenge av geografiske vegvisning langs vegen.

Søknad om skilt

Søknad om skilt til attraksjonar eller tilbod:

Vegkategori	Myndigheit, offentlig trafikkskilt jf. skiltforskrifta § 29.1
Europaveg	Statens vegvesen
Riksveg	Statens vegvesen
Fylkesveg	Fylkeskommunen vurderer, vedtak Sv
Kommunal veg	Kommunen
Privat veg	Statens vegvesen

*Handbok N 300 del 4 og 5 gir nærare reglar om bruk av offentlege trafikkskilt og symbol.

Fylkeskommunen arbeidar med å få skiltmynde på offentlig trafikkskilt på fylkesveg, på kort sikt ser ein føre seg å kunne få lik mynde tilsvarende det kommunane har. På lang sikt ynskjer ein å få all mynde på fylkesveg slik Statens vegvesen har i dag.

Private skilt kan vere eit alternativ til offentlege trafikkskilt. Private skilt og reklame som rettar seg mot vegfarande kan ikkje setjast opp utan løyve:

Vegkategori	Myndigheit, reklame jf. veglova § 33.
Europaveg	Statens vegvesen
Riksveg	Statens vegvesen
Fylkesveg	Fylkeskommunen
Kommunal veg	Kommunen
Privat veg	Grunneigar

*Ver merksam på at løyve til oppsetting av reklame og private skilt også må søkjast om til kommunen jf. Plan og bygningslova §20-1

Plan for heilskapleg skilting i kommunar og tettstader

I «Handbok 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 vedteken i kommunen det gjeld (Vegdirektoratet, 2014). Likevel finn ein nokre unntak der det er skilt med engelsk tekst. Det er skilt for tollstasjonar og bomvegar, samt nokre underskilt for å ta i vare trafikktryggleiken, t.d. «Low gear».

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

Utfordringar for reiselivsnæringa i dag

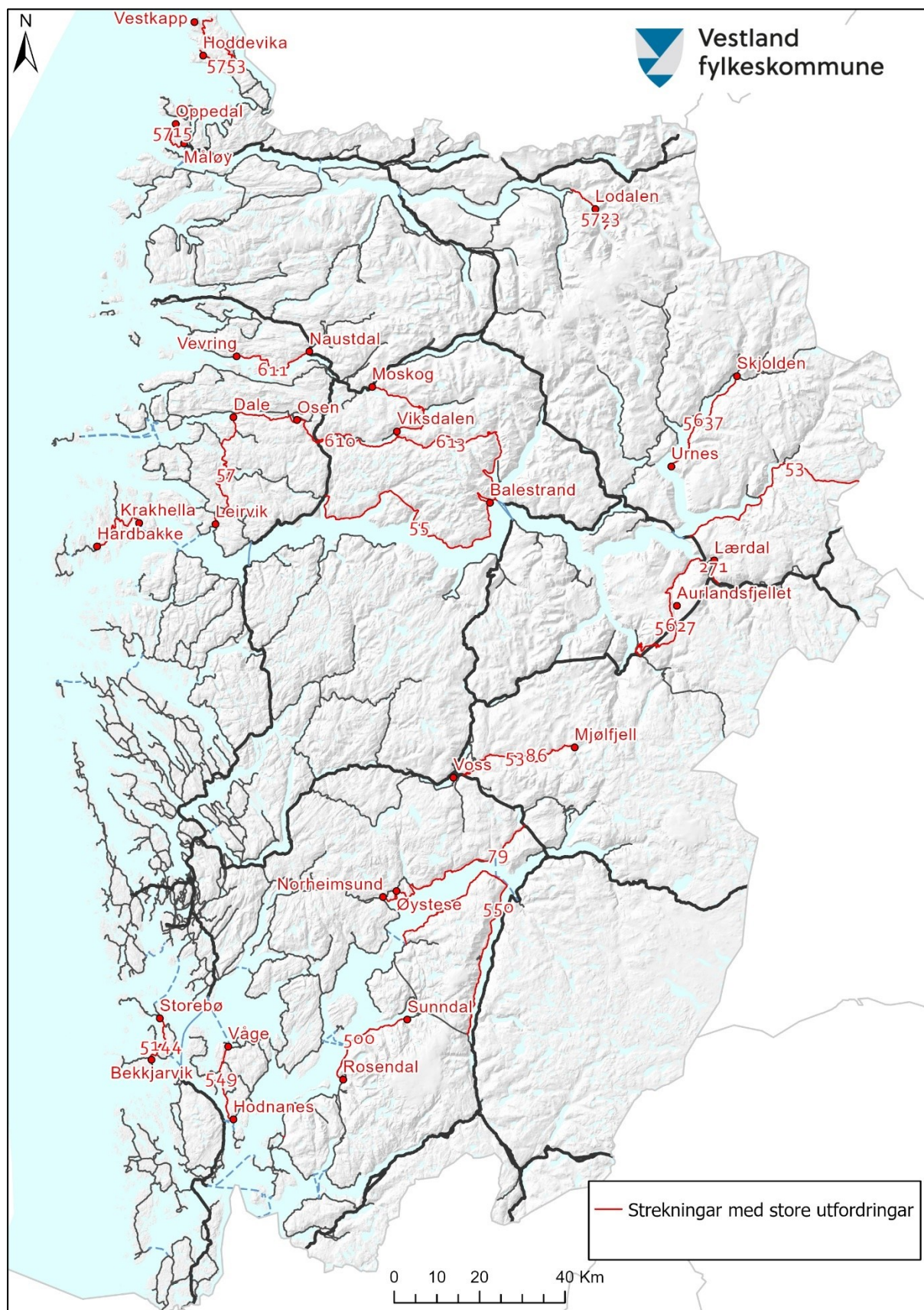
Dei åtte destinasjonsselskapa i fylket har spelt inn utfordringar knytt til reiselivet på dei fylkeskommunale vegstrekningane i deira region. Tilbakemeldingane er relativt generelle, men nokre vegstrekningar er trekt fram i samanheng med dei ulike utfordringane.

Tilbakemeldingane viser at det er særleg utfordringar knytt til toalett og rasteplass, skilting og informasjon, samt at det overordna vegnettet er for dårleg. Dette blei oppgitt av utfordringar frå 7 av 8 destinasjonsselskap. I tillegg er det utfordringar knytt til skilting langs vegen, bensinstasjonar og ladepunkt for el-bil, og ferjestrekningar. Utfordringane som er oppgitt gjeld fleire strekningar, men der er nokre strekningar som går att. Dette gjeld fv. 5378, 5386, 57, 610, 611 og 613.

Tilgang til **offentlege toalett** av god standard (vedlikehald, drift og reinhald) er ei utfordring i delar av fylket. Nokre stader er tilbodet stort sett tilfredsstillande. Størst utfordring er det i høgsesong og på dei mest populære stadane som har mest besøk av turistbussar. Nokre stader er kapasiteten for dårleg. Nokre stader er det og eit problem at toaletta er stengd i vinterhalvåret. Enkelte strekningar har ikkje offentlig toalett langs vegen, til dømes Gamle Strynefjellsveg.

Utfordrande strekningar – toalett/rasteplass

- Fv. 49 Odda - Trengereid
- Fv. 79 Granvin - Norheimsund
- Fv. 550 Eitrheim – Jondal - Utne
- Fv. 258 Gamle Strynefjellsveg
- Fv. 5723 Lodalen
- Fv. 5724 Oldedalen
- Fv. 5750 Vestkapp
- Fv. 53 Fodnes-Tyin
- Fv. 5378 Vallavik - Djønno
- Fv. 5386 Palmafoss – Mjølfjell



Figur 11 Strekninger med store utfordringer for reiselivsnæringa

Dei fleste av destinasjonsselskapa opplever at toaletta ikkje blir vaska ofte nok i periodar med stor trafikk. Dette gjeld spesielt på dei populære strekningane i regionane. I forhold til utfordringar kring toalett er det særleg dimensjonering i forhold til tal besøkande som er oppgitt som eit problem. Også reinhald er eit problem nokre stader.

Attgroing langs vegane er ei betydeleg utfordring i fylket, både med tanke på utsiktspunkt, utsikt langs vegane og siktliner. Dette er ei tilbakemelding som går att frå destinasjonsselskapa. I forhold til attgroing er utfordringa delt likt mellom attgroing langs vegane og siktliner, og attgroing ved utkikspunkt i følge reiselivsnæringa.

Ei rekkje utfordringar knytt til **skilting og informasjon** til dei reisande vart trekte fram. Dette gjekk spesielt på oppdatering av skilt og manglande informasjon om t.d. kollektivtrafikk, men også mangelfull skilting ved innfallsportar til eit område og manglande informasjon om attraksjonar i området blei trekt fram. Det som peikar seg ut som ei utfordring er at informasjonen er utdatert. Elles nemner også reiselivet at det er manglande skilting/informasjon om alternative ruter ein kan køyre for å komme seg fram.

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 Oksenhalvøya, Jordalen og Raundalen. I forbindelse med parkering er også for få parkeringsplassar for bular, samt mangel på tømmeastasjonar for bubil er oppgitt som utfordringar.

I forbindelse med utfordringar for reiselivsnæringa kring ferjestrekningar er det særleg kapasitet/frekvens på ferja som blir oppgitt som utfordring. Elles er det enkeltstrekningar med utfordringar knytt til servering på ferja, fasilitetar på kai, driftsstansar og tilrettelegging for turisten. I områda Fjordkysten, Hardangerfjord og Nordfjord er det misnøye med ferjetilbodet. Misnøya gjeld både frekvens, kapasitet, dårleg servicetilbod om bord og dårlege fasilitetar på ferjekai. Nokre samband har og hatt mykje driftsavbrot.

Utfordringar kring bensinstasjonar og el-bil gjeld særleg ladestasjonar for el-bil. Her blir for få ladepunkt, for langt mellom ladepunkt særleg nemnt, men også dårleg skilting til ladepunkt og manglande ladepunkt ved rasteplassar blir nemnt.

Utfordrande strekningar – attgroing

Generell tilbakemelding om at det er gjeldande på dei fleste strekningar.

- Fv. 611 Naustdal - Eikefjord
- Fv. 613 og Fv. 610 Gaularfjell
- Fv. 5742 Panoramavegen
- Rv. 15 Oppstryn (statleg ansvar)
- Fv. 5723 Lodalen
- Fv. 5724 Oldedalen
- Fv. 60 Utvikfjellet
- Fv. 57 Dale-Osen
- Fv. 5378 Vallavik - Djønno
- Fv. 5386 Palmafoss – Mjølfjell

Utfordrande strekningar – parkering

- Fv. 50 Aurland – Geiteryggen (Hol)
- Fv. 5626 Undredalsvegen
- Fv. 57 Leirvik-Dale-Osen
- Fv. 5715 Måløy-Oppedal
- Fv. 5378 Vallavik - Djønno
- Fv. 5386 Palmafoss – Mjølfjell

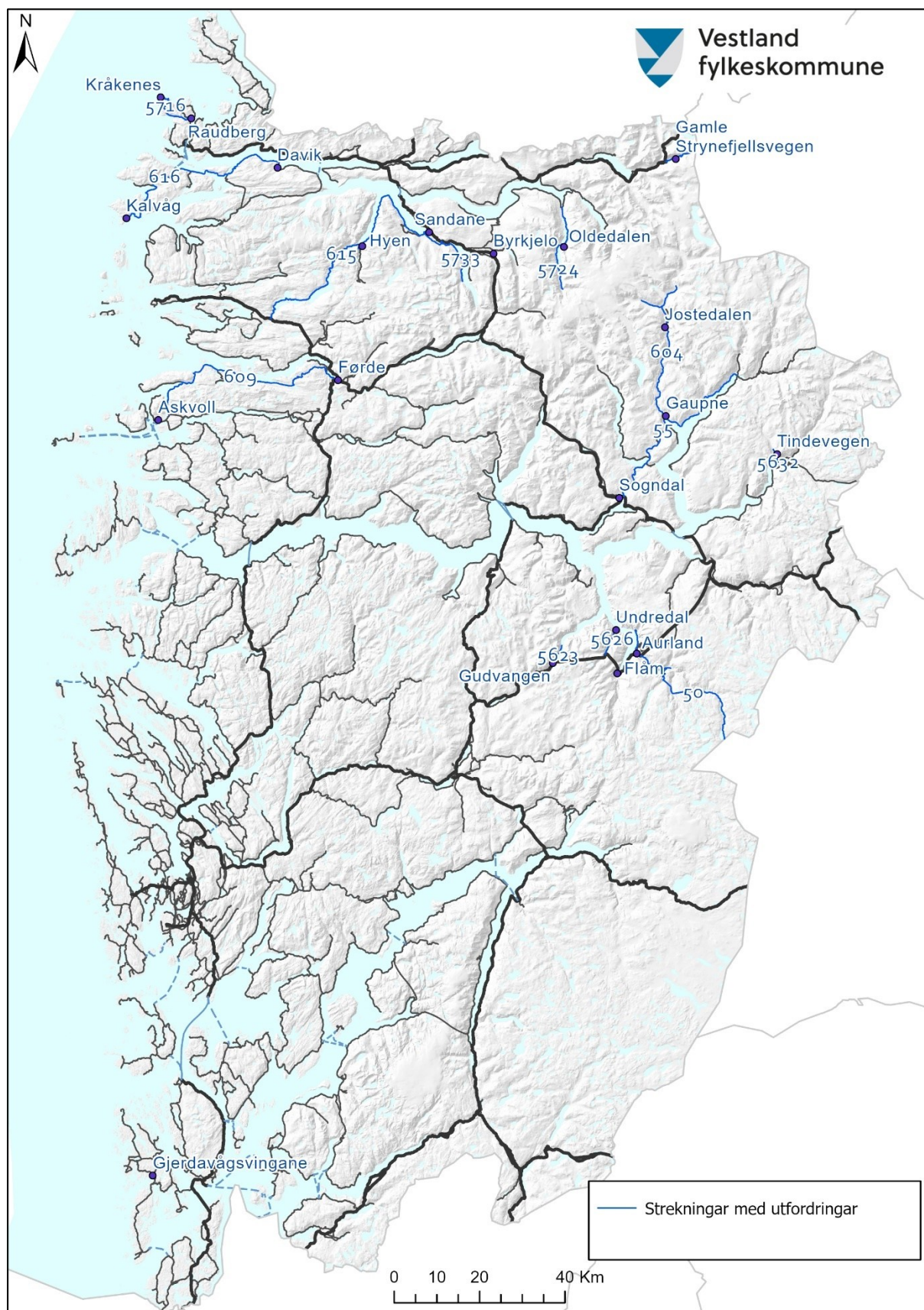
Det er fleire strekningar som er oppgitt å ha særleg dårleg vegstandard, nokon av desse køyrer det bussar på, andre har så dårleg vegstandard at vegane blir valt bort.

Strekningar med særleg dårleg standard som blir brukt av bussar

- Fv. 79 (Voss -) Granvin - Nordheimsund
- *E16 Stalheimskleiva (statleg ansvar)*
- Fv. 57 Leirvik-Dale-Osen
- Fv. 5715 Måløy-Oppdal
- Fv. 606 Krakhella-Hardbakke
- Fv. 5750 Vestkapp
- Fv. 5723 Lodalen
- Fv. 5724 Oldedalen
- Fv. 5637 Skjolden-Urnes
- Fv. 613/ Fv. 610 - Gaularfjell
- Fv. 500 Sunndal-Rosendal
- Fv. 549 Tysnes-Uggdal
- Fv. 5144 Bekkjarvik-Storebø

Strekningar som blir valt bort grunna dårleg standard

- Fv. 613/Fv. 610 Gaularfjell
- Fv. 611 Naustdal - Eikefjord
- Fv. 5632 Øvre Årdal – Haug (Tindevegen)
- Fv. 55 Skjolden-Gaupne
- Fv. 604 Gaupne-Nigardsbreen
- Fv. 5750 Vestkapp
- Fv. 5723 Lodalen
- Fv. 550 Utne - Jondal
- Fv. 57 Leirvik-Dale-Osen
- Fv. 5386 Voss-Mjølfjell



Figur 12 Andre strekningar med utfordringar for reiselivsnæringa

Overordna mål

Dei overordna måla for infrastrukturtiltak i dette prosjektet er 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 verdier

Dei overordna måla for utvikling av reiselivsnæringa i Vestland 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 for reiselivsnæringa i dag (omtalt på side 28 - 32) er derfor og førande for kva tema som er prioritert i drøfting av aktuelle tiltak.

Det er behov for ei overordna tilnærming til dei utfordringar som er kartlagt. Basert på mål for berekraftig utvikling (sjå side 6), avgrensing av prosjektet og dei behov og utfordringar som er kartlagt har vi nedanfor sett opp ein konkretisering av delmål.

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 er å støtte reiselivet gjennom støttefunksjonane til reiselivet, dette gjer fylkeskommunen blant anna mellom å støtte Fjord Norge AS og destinasjonsselskapa. Destinasjonsselskapa støttar sine medlemsbedrifter med utvikling og marknadsføring, Fjord Norge er også ein viktig medspelar på marknadsføringsida, medan Innovasjon Norge også er ein viktig utviklingsaktør for verksemdene.

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 områder. 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. Gode tilbod/fasilitetar langs vegane: Sjå til at det er trygge og gode tilbod for parkering, opphald, rast, kvile og naturopplevingar langs vegane.

5. Sikre god informasjon: Geografisk vegvisningskilt skal saman med skilting til attraksjonar og verksemdar gje god og enkel informasjon som gjer det lett å finne reisemålet. Digitale løysingar er viktig. Det ligg mykje informasjon om kollektivtilbod, attraksjonar og reiselivsbedrifter på internett. Bruk av QR-kode kan gjere det lettare å finne rett nettbasert informasjon.

6. Bidra til god avfallshandtering/førebygge forsøpling: For å ta vare på natur, og sørgja for trygge, tilfredsstillande og gode opplevingar for alle turistar bør det leggjast til rette for til dømes tømning av bubilar og tilstrekkeleg reinhald/renovasjon og gode opningstider for offentlege toalett.

7. Leggje til rette for mest mogleg klima- og miljøvenleg transport: Redusere forureining, rein luft og reint vatn. Vestland fylkeskommune har allereie kome langt i elektrifisering av ferje og buss i fylket. Det vert vidare satsa på å få til miljøvennleg drift av hurtigbåtar. Utbygging av el-ladestasjonar fortset med mellom anna tilskotsordning frå fylkeskommunen.

8. Forbetre framkomst på viktige turistruter. Utbetre vegstrekningar som i dag har problem med framkomst i turistsesongen.

Strategi

Med utgangspunkt i overordna mål er det utarbeida forslag til strategi, som igjen dannar grunnlag for konkrete tiltak. Tiltaka er og svar på utfordringane avdekt i spørjeundersøking og innsende forslag. Både strategiane og tiltak føreslått er eit resultat av prosessen med innspel frå lokale og regionale aktørar.

Samarbeid. Fleire aktørar må samarbeide for å få best mogleg resultat. Aktuelle samarbeidspartar er kommunane, Statens vegvesen, Nasjonale turistvegar, destinasjonsselskapa/reiselivsaktørar og fleire einingar i VLFK. Reiselivsforum Vestland er og ein god arena for samarbeid.

Samordning. Prioritere tiltak der fleire aktørar bidreg til betre tilbod til turistar.

Omsyn til reiselivsnæringa er **del av ordinært arbeid** i fleire av VLFK sine avdelingar. Reiselivets transportbehov, også framkomst for buss/bil/bubil, er viktig del av næringslivets totale transportbehov. Reiselivsnæringas utfordringar må vere del av RTP, del av Drifts- og vedlikehaldsstrategi og innspel i ulike tilskotsordningar.

Tiltaksvurderingar

Forslag til tiltak er gruppert i tema *vegstandard, rasteplassar og toalett, utfartsparkering, skilting, ladestasjonar og kollektivtrafikk*. Pågåande arbeid som er relevant for dette prosjektet er tatt med i oversikten over tiltak. Nokre aktuelle tiltak kan det være rett at andre aktørar tar ansvar for.

Tema vegstandard

Tiltak 1: Strekningsvise utgreiingar

Som del av kunnskapsgrunnlag til regional transportplan vert det utarbeida Strekningsvise utgreiingar. På viktige regionale samband vil ein gje eit oversyn over utfordringane på strekningane, og komme med forslag til strategi for utbetring. Det er valt ut 9 strekningar i denne omgang:

- Fv 500 Austrepollen -Ranavik
- Fv 48 Gjermundshamn - Tysse
- Fv 49 Odda- Trengereid
- Fv79 Granvin - Norheimsund
- Fv 57 Dale - Storehaug
- Fv 55 Sognefjellet - Vadheim
- Fv 609 Førde - Askvoll - Dale
- Fv 615 Sandane - Storebru
- Kystvegen (delvis fv 57, delvis nytt samband)

Der tilbakemelding frå destinasjonsselskapa inneheld kommentarar til standard, framkome for buss, servicetilbod eller anna på desse strekningane vil det bli tatt med i vurderinga på den aktuelle strekninga.

Tiltak 2: Kartlegging av viktige vegar for næringslivet

Dei 8 destinasjonsselskapa i Vestland vart utfordra til å prioritere dei 3 mest utfordrande strekningane innafor sitt område, dei vegstrekningane der dei opplever å ha dei største utfordringane for si næringsverksemd.

Som del av kunnskapsgrunnlag til regional transportplan skal viktige vegar for næringslivet kartleggast. Dei til saman 18 ¹ fylkesvegstrekingane med utfordring for reiselivsnæringa vil inngå som «viktige vegar for reiselivsnæringa» og vil bli vurdert saman med vegar som er viktige for andre næringar.

Tema Rasteplassar og toalett langs vegen

Tiltak 3: Lage strategi og plan for rasteplass og servicetilbod langs fylkesveg i Vestland.

Regjeringa har vedteke ny strategi for rasteplassar langs riksveg i desember 2020. Statens vegvesen har laga strategien, målet har vært å få færre men betre rasteplassar. Det vert lagt opp til ein struktur med om lag ein time køyring mellom kvar hovudrasteplass på riksvegnettet. Hovudrasteplassane skal være opne heile året, dei skal ha toalett og det skal vere plass til alle trafikantgrupper. I tillegg kan det være rasteplass med noko lågare servicetilbod der det er bruk for stoppeplass langs riks- og europaveg.

Fylkeskommunen må sjå tilbod langs fylkesveg saman med statens servicetilbod på riks- og europaveg slik at trafikantane til saman får eit godt tilbod. I ferjefylket Vestland vil tilbod på ferjekaier inngå som eit viktig tilbod til rast, kvile og toalettbesøk.

Tiltak 4: Vurdere krav til drift av rasteplass og toalett i pågåande arbeid med Drifts- og vedlikehaldsstrategi for Avdeling for infrastruktur og veg (INV).

Toalett og rasteplass vert drifta av entreprenør, på oppdrag for Vestland fylkeskommune. Krav til reinhald er stilt i kontrakt med entreprenør. Krav i *HB 610 Standard for drift og vedlikehald av riksvegar (SVV)* er utgangspunkt for krav som vert stilt. Det vert stilt krav om hyppigare reinhald på plassar som er mykje nytta, og hyppigare reinhald i sommarsesong enn elles i året. INV gjennomfører stikkprøvekontroll for å sikre at entreprenør drifter i samsvar med krav i kontrakt.

Det er få avvik knytt til drift av rasteplass og toalett. Det kan sjå ut som om INV er nøgd med drift/reinhald, medan reiselivsnæringa ikkje er like nøgd.

I arbeid med Drifts- og vedlikehaldsstrategi skal INV vurdere kva for tiltak som må setjast i verk for å kome fram til rett nivå på drift av rasteplassar og toalett langs fylkesvegane. Tiltak som samarbeid med private aktørar og tilskot til private for å halde ope toalett for vegfarande vil bli vurdert.

Tema utfartsparkering

Tiltak 5: Vurdering av behov for utfartsparkering som del av strategi og plan for rasteplassar

I spørjeundersøkinga er det kome fram ynskje om betre utfartsparkering ved populære turmål. Dette bør sjåast i samanheng med anna servicetilbod langs fylkesveg og kan vere del av plan

¹ Nokre destinasjonsselskap melde inn riksvegstrekingar, og ikkje alle melde inn viktige vegar.

for rasteplassar. I arbeid med utfartsparkering bør INV samarbeide med Avdeling for kultur, idrett og inkludering. Utfartsparkering kan vere egna for «spleiselag» der VLFK, kommune, friluftsråd og evt andre kan vere samarbeidspartar for å finansierte investering og drift. Seksjon for idrett og friluftsliv har erfaring med spleiselag gjennom blant anna bygging av dagsturhytter.

Tema skilting langs veg

Tiltak 6: Betre informasjon på heimesida til VLFK om korleis ein skal søkje om å få satt opp skilt/tatt ned skilt.

Den geografiske vegvisinga følgjer krav i handbøker og er ikkje så lett å endra. Serviceskilt og skilt til attraksjonar kan man søkje om å få setja opp, eller ta ned. Med omsyn til trafikktryggleik skiltar vi så lite som mogeleg, men så mykje som nødvendig, og skilting til service, attraksjonar og verksemdar bør basere seg på geografisk vegvisning så langt som råd er. Skilting til service, attraksjonar og verksemdar er eit supplement til den geografiske vegvisinga. Skilta skal utformast etter reglane i handboka, og det er ikkje tillate å nytte andre symbol eller bedriftslogoar enn dei som er i skiltforskrifta. Spesielle skiftstyper skal heller ikkje nyttast.

Private skilt vert handsama som reklame, og må søkast om etter veglova § 33. Reklame er alle ytringar som fremmar bestemte kommersielle, politiske eller ideelle interesser eller kunngjer private meningar eller hendingar. Bilete, ballongar, vimplar, flagg og lys kan også vere reklame. Vi vurderer søknader om reklame ut frå omsyn til trafikktryggleik, då reklameskilta kan trekke merksemda til trafikantane bort frå vegen, hindre fri sikt langs vegen eller i vegkryss, og forvekslast med offentlege trafikkskilt.

Tema ladestasjonar

Tiltak 7: Fortsette tilskotsordninga til ladestasjonar

Tilskotsordninga for ladestasjonar vert vidareført. For å auke utbyggingstakta av hurtigladenettverket vil Fylkeskommunen søke ekstern finansiering og samstundes greie ut moglegheita for stønad gjennom ulike program, til dømes Merkur-programmet².

I arbeid med framtidig strategi og plan for rasteplassar langs fylkesveg kan ein vurderer samlokalisering av rasteplass og ladestasjon på dei stadene det ligg til rette for det.

Tema kollektivtrafikk, inkludert ferje

Tiltak 8: Fortsette samhandling med kommunane i forarbeid til nye kontraktar og i årleg gjennomgang av rutetider

Skyss har ansvar for å planlegge, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybanen, båt og ferje etter politisk vedtekne budsjett. Ferjedrifta vert styrt via kontraktar som

² Strategi for vidareutvikling av hurtigladetilbodet i Vestland fylke.

varer i 8 – 10 år. I forkant av ny kontraktinngåing er det mogleg å kome med innspel til utforming av ferjemateriell, servicegrad om bord m.m. Involveringsprosessane blir gjennomført av Skyss og styrt gjennom politisk handsaming av ulike saker. For Hordaland er nye kontraktar for alle ferjesamband satt i drift i perioden 2018-2020. For Sogn og Fjordane er det kommande anbod for ferjekontraktane i åra som kjem.

Nivået på rutetilbodet blir også lagt gjennom krav i kontraktane, men dette kan justerast gjennom kontraktsperioden.

Skyss har prosessar for vurderingar av alle ønske og innspel som kjem når det gjeld endringar i rutetilbod. Kommunane tar ansvar for å koordinere innspel frå ulike interessentar og interessegrupper i eigen kommune. Skyss har dialog med kommunane og vurderer alle innspel før den årlege gjennomgangen av endringar i rutetabellen. Større endringar, eller endring som krev budsjett utover eksisterande, kjem til politisk handsaming.

Det vert stilt omfattande krav til kvalitet, inklusiv regularitet (innstillingar) og punktleghet, i leveransen frå ferjeoperatøren til dei reisande. Dette blir tett følgt opp av Skyss, gjennom rapportering frå operatørane, moglegheit for økonomiske sanksjonar ved avvik og jamleg dialog mellom Skyss som oppdragsgjevar og operatørane.

Tema nasjonale turistveggar

Nasjonale turistveggar har planlagt investeringar fram til 2024. I 2021/2022 er det planlagt å ferdigstille et anlegg og bygge fire nye anlegg langs riks- og fylkesveg i Vestland. (Vestland fylkeskommune har ansvar for drift av de ferdige anlegga)

Tiltak i regi av Nasjonale Turistveger

Investering 2021/2022:

To tiltak langs riksveg:

Ferdigstille Fossatromma ved Vøringsfossen, Nasjonal turistveg Hardangervidda rv. 13
Rasteplass på Espeneset (rv 13) Nasjonal turistveg Hardanger

Tre tiltak langs fylkesveg:

Rasteplass på Tyrvefjåra (fv 79) Nasjonal turistveg Hardanger
Rasteplass ved Hestad kapell (fv. 610) Nasjonal turistveg Gaularfjellet
Rasteplass og sti ved Eikelandsfossen (fv. 610) Nasjonal turistveg Gaularfjellet

Det vert arbeidd med parkeringsplass på Videseter på Gamle Strynefjellsveg, og det skal byggast toalett på rasteplassen på Hesthamar på fv. 550 (litt nordvest for Utne).

Tiltak som ikkje vert prioritert

Tema bubil

Vegeigar sitt primære føremål er å sikre framkome og trafikktryggleik på vegnettet. Rasteplassar, trafikkklommer og anna sideanlegg gjer det mogleg å stoppe bilen på ein trygg måte utanom vegbana. Bubilar kan sjølvstøtt nytta dessa tilboda på same måte som andre køyretøy.

Plassar der bubilar kan parkera for lengre tid, over fleire døger, er ikkje eit ansvar for vegeigar. Vegeigar har heller ikkje ansvar for anlegg for tømning frå septiktank i bubil/campingvogn. Mange campingplassar tilbyr desse tenestene. Om det ikkje er eit godt nok tilbod i området er det eit kommunalt ansvar å sørge for å betre dette (Forurensningsloven § 26).

Tema attgroing

Målet med kantklipp/vegetasjonskontroll i dei ordinære driftskontraktane er å sikre sikt som er viktig for trafikktryggleik. Entreprenør som drifter veg for INV har detaljerte krav til kantslått/vegetasjonskontroll langs fylkesveg. Det er klare krav til kor brei stripe som skal ryddast ved sida av veg, krav til at siktliner skal vere opne (makshøgde på vegetasjon) og krav til tidspunkt for kantslått. Enkelte stader er ryddebredde utvida av omsyn til vilttrekk (hjort) over vegen, dette er og trafikktryggingsomsyn.

Noko skog- og krattrydding for å sikre utsikt over fjord og landskap har tidlegare vært utført som tilleggsarbeid til kontrakt. Omfanget av denne ryddinga var avhengig av at det var midlar igjen etter vinterdrift (eks. etter en snøfattig vinter). Det vert stadig knappare med midlar til å utføre vegvedlikehald, ein kan ikkje rekne med at det framover vil vere midlar til overs til å halde ope utsikt frå stoppeplassar og vegstrekningar. Det primære ansvaret for vegeigar er å ta vare på trafikktryggleiken. Utsiktsrydding bør finansierast på anna vis enn gjennom ordinære driftskontraktar.

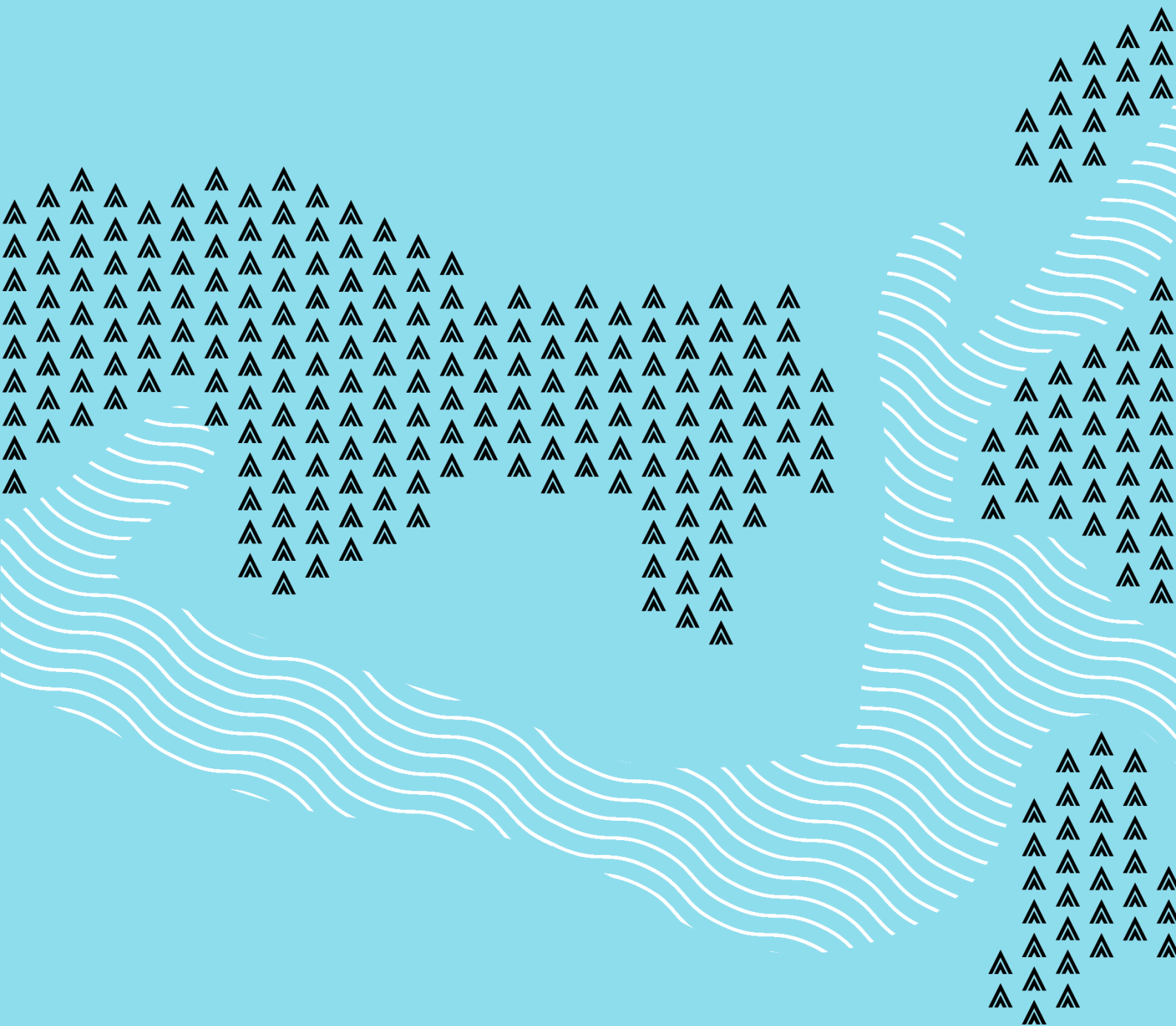
Oppsummering

Reiselivsnæringa er ei viktig næring i Vestland. Fylket har mange internasjonalt kjende natur- og kulturattraksjonar. For å drive godt i reiselivsnæringa trengs det god infrastruktur. Det må vere enkelt og effektivt å få folk til og frå dei ulike destinasjonane, og sjølve reisa bør og vera ei god oppleving for norske og utanlandske turistar.

Veginfrastrukturen i Vestland treng fornying mange stader. Det er utfordringar med smal vegrasfare, dårlege kantar og vegdekke, manglande moglegheit for parkering, kvile og rast langs vegane. Eksisterande rasteplassar er av varierende standard, alt frå store påkosta anlegg langs Nasjonal turistveg til bord/benk/søppelkasse i vegkanten langs lite trafikkerte vegar.

Det trengs pengar til mange tiltak langs fylkesvegane. For å få mest mogleg att i form av betre infrastruktur for reiselivsnæringa må vegeigar og næringslivsaktørar samarbeide om prioriteringane. Kommunane er og ein viktig samarbeidspart.

På bakgrunn av innspel frå destinasjonsselskapa er det i denne rapporten foreslått ulike tiltak. Arbeid med betre vegstandard er viktig del av Regional transportplan. Her må reiselivets behov vere del av vurderingane. Det same gjeld gjennomgangen av Drifts- og vedlikehaldsstrategien på INV, her må det og vere samarbeid med reiselivsnæringa.



vestlandfylke.no