

# Planprogram

Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Vedteken i fylkesutvalet 29. januar 2016



# Innhald

<b>Innhald</b> .....	<b>0</b>
<b>1 Innleiing</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Formål og verknader</b> .....	<b>2</b>
2.1 Kvifor regional transportplan (RTP)? .....	2
2.2 Regional plan.....	2
<b>3 Rammer for planarbeidet</b> .....	<b>4</b>
3.1 Nasjonale føresetnader for planarbeidet.....	4
3.2 Regionale føresetnader for planarbeidet .....	4
<b>4 Planstruktur</b> .....	<b>6</b>
4.1 Status, utviklingstrekk og utfordringar.....	6
4.2 Hovudmål, delmål og strategiar i planarbeidet .....	8
4.3 Handlingsprogram .....	9
<b>5 Plantema</b> .....	<b>10</b>
5.1 Fylkesvegnettet.....	10
5.2 Kollektivtransport utanom Bergensområdet .....	15
5.3 Transport i Bergensområdet .....	17
5.4 Stord lufthamn Sørstokken.....	20
5.5 Finansiering .....	20
5.6 Statlege ansvarsområde .....	21
<b>6 Organisering, prosess og medverknad</b> .....	<b>24</b>
6.1 Organisering .....	24
6.3 Medverknad.....	26
6.4 Framdrift.....	27

# 1 Innleiing

Gjennom regional planstrategi for Hordaland vart det i 2010 vedteke å starta opp arbeidet med den første Regional transportplan Hordaland. Den regionale planen med tilhøyrande planprogram vart vedteken i 2012, med planperiode 2013-2024. Det vart lagt til grunn at planen skulle rullerast kvart 4. år, og at handlingsprogrammet skulle rullerast årleg. Ettersom gjeldande handlingsprogram er vedteke for perioden 2015-2017, samt at neste NTP-periode gjeld frå 2018, er det vurdert som hensiktsmessig at neste Regional transportplan Hordaland vil gjelda for perioden 2018-2029.

Plan- og bygningslova krev at det i forkant av alle regionale planar skal utarbeidast eit planprogram. Planprogrammet skal presentere formålet med planlegginga og avgrense planarbeidet tematisk. Planprogrammet skal også avklåra korleis planarbeidet skal organiserast og kva prosessar planen skal følgje fram til endeleg vedtak. Planprogrammet skal dessutan gjere greie for eit opplegg som sikrar medverknad i planprosessen. Planprogrammet skal høyrast og vedtakast politisk.

Fylkeskommunen vil vera ansvarleg for prosessen som må gjennomførast i tett samarbeid med statlege etatar, berørte kommunar og nærings- og interesseorganisasjonar. Planen vil følgja prosess og krav til medverknad i henhold til plan- og bygningslova. Fylkestinget er planstyresmakt for regionale planar. Regionale planar er ikkje «fylkeskommunen sin plan», men eit felles strategisk verkty for heile fylket.

## 2 Formål og verknader

### 2.1 Kvifor regional transportplan (RTP)?

Den formelle bestillinga av regional transportplan finn ein i regional planstrategi som vart vedteke i fylkestinget i desember 2010. På bakgrunn av denne vart den første regionale transportplanen utarbeida og vedteke i 2012. I planen heiter det at den skal rullerast kvart 4. år.

**I "Hordaland skaper verdjar," regional planstrategi for Hordaland 2010-2012, heiter det mellom anna:**

#### **Overordna mål for transportfeltet**

Med grunnlag i transportsektoren si rolle i den regionale utviklinga, er utforminga av transportpolitikken i grove trekk retta mot to viktige mål. Desse vil vere utgangspunkt for det kommande planarbeidet innanfor transportfeltet:

- Transporttilbodet skal bidra til ei positiv verdiskaping og sikre robuste bustad- og arbeidsmarknads-regionar.
- Transporttilbodet skal bidra til å oppnå viktige miljøpolitiske mål og dekkje mobilitetsbehova til innbyggjarane.

#### **Regional transportplan for Hordaland**

På bakgrunn av dei måla, utfordringane og behova som er omtala over, ser ein det som nødvendig å utarbeide ein regional transportplan for Hordaland. Det vert lagt opp til at planen skal omhandle heile transportsystemet i fylket, inkludert transportformer der ansvar og verkemidlar ligg til andre forvaltningsnivå enn det fylkeskommunale.

Gjennom forvaltningsreforma har Hordaland fylkeskommune fått ei ny og utvida rolle som ein meir heilskapeleg transportpolitisk aktør. For å fylle den rolla, er det trong for å opparbeide eit godt kunnskaps- og vedtaksgrunnlag. Dette er avgjerande for at fylkeskommunen skal klare å ta eit strategisk ansvar for forvaltning av fylkesvegnettet og kollektivtransporten i fylket.

Gjennom RTP vil fylkeskommunen synleggjere sine mål og krav til alle relevante delar av transportsystemet. RTP skal vere ein regional langsiktig strategiplan for transportsektoren i Hordaland. Planen skal leggje grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak, samstundes som den skal gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Hordaland, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.

### 2.2 Regional plan

#### **2.2.1 Regional plan i plan- og bygningslova**

I plan og bygningslova (2008) er omgrepet fylkes(del)plan erstatta med regional plan. Kva regionale planar som skal utarbeidast av fylkeskommunen, skal vera fastsett i den regionale planstrategien. Til planane skal det utarbeidast handlingsprogram for gjennomføring (§8-1).

Regionale planar skal vere langsiktige og fleksible. Dei konkrete verknadane av planane skal mellom anna gjere seg gjeldande gjennom handlingsprogram som skal reviderast årleg.

## 2.2.2 Verknader av planen

Regional transportplan skal utarbeide mål og strategiar for ulike tema innanfor transport i fylket. Det vil og bli vurdert behov for retningslinjer innanfor einskilde plantema, men retningslinjene vil ikkje gje direkte føringar for utbygging. Når regional transportplan er vedteken legg den rammer for regionale etatar, staten og kommunane si verksemd og planlegging. Den er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag for dei myndigheiter som blir råka og har motsegnrett.

### **Pbl. § 8-2 Virkninger av regional plan**

”Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.”

Ein regional plan skaper forpliktingar for offentlege myndigheiter og organ til å følgje opp og gjennomføre planen. Dette kan skje som avtalt i forbindelse med handlingsprogrammet, enten gjennom vidare planlegging eller gjennom særlege tiltak, budsjetter og vedtak. Forpliktinga gjeld både for kommunar, statlege organ og fylkeskommunen sjølv.

For tema innanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde vil strategiane og retningslinjene verte fylgt opp gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak som peiker mot konkrete prosjekt og løyving av midlar over fylkeskommunale budsjett.

## 2.2.3 Konsekvensutgreiing

Retningslinjene i RTP vil vera knytt til strategiar for måloppnåing innan ulike transportrelaterte tema. RTP vil ikkje formulere rammer for utbygging, men vera ein viktig del av bakgrunns- materialet til planar for konkrete samferdsleprosjekt i fylket uavhengig av planmynde. Til dømes vil mål og strategiar i RTP kunne seie noko om kva rolle ei fylkesvegstreking skal fylle, men ikkje avgjere traséval, vegstandard, kryssutforming eller anna arealbruk knytt til vegprosjektet. Som overordna strategidokument utan retningslinjer eller rammer for utbygging vil ikkje arbeidet med RTP utløyse krav til konsekvensutgreiing.

### **Pbl. §8-3, 3. ledd**

”Regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal inneholde en særskilt vurdering av planens virkninger for miljø og samfunn.”

Sjølv om planen ikkje utløyser krav til konsekvensutgreiingar etter forskrifta, kan RTP vere med på å legge grunnlaget for KU-arbeid i planlegging av ulike samferdsleprosjekt gjennom å vurdere moglege verknadar for miljø og samfunn knytt til dei strategiar, retningslinjer og tiltak planen formulerer.

## 3 Rammer for planarbeidet

Regional transportplan legg til grunn målsetjingar knytt til transport, formulert i ulike nasjonale og regionale dokument og vedtak. Dei nasjonale føringane er hovudsakeleg nedfelt i NTP, men også andre nasjonale utgreiingar kan gje føringar for planarbeidet.

På regionalt nivå er det ei rekkje planar, vedtak og utgreiingar som vil danne grunnlaget for arbeidet med RTP. Dette kapittelet gjev eit kort oversyn over nasjonale og regionale føringar for RTP.

### 3.1 Nasjonale føresetnader for planarbeidet

Nasjonal transportplan (NTP) er Staten sitt viktigaste transportpolitiske rammeverk. NTP fordeler midlar til konkrete samferdsletiltak, og formulerer målsetjingar og strategiar knytt til alle delar av transport-systemet.

#### **Mål i NTP**

Det overordna målet i gjeldande NTP (2014-2024) er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer samfunnet sine behov for transport og fremjar regional utvikling. Dei fire hovudmåla i NTP er å:

- Betre framkomsten og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet og medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret.
- Ein visjon om at det ikkje skal skje ulukker med drepne eller hardt skadde (nullvisjonen).
- Avgrensa klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, samt medverke til å oppfylle nasjonale mål og Noregs internasjonale krav.
- Transportsystemet skal vere universelt utforma.

#### **Nasjonale rammer for RTP:**

- Nasjonal transportplan 2014 – 2023
- Klimaforliket (2008 og 2012) med forpliktande mål og tiltak for norsk klimapolitikk
- Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2014 - 2017 (2023)
- Jernbaneverket sitt handlingsprogram 2014 - 2017 (2023)
- Kystverket sitt handlingsprogram 2014 - 2017 (2023)
- Nasjonal havnestrategi (2015)
- Strategi for norsk luftfart, Samferdselsdepartementet 2008
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2014 – 2017
- Statleg planretningsline for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningsliner for å styrke barn og unges interesser i planlegging
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging, 12. juni 2015
- Lov om folkehelsearbeid

### 3.2 Regionale føresetnader for planarbeidet

#### **Regional planstrategi**

Regional planstyresmakt skal minst ein gong i kvar valperiode, og seinast innan eitt år etter at eit nytt fylkesting er konstituert, utarbeida ein regional planstrategi i samarbeid med kommunar, statlege organ, organisasjonar og institusjonar som vert omfatta av planarbeidet. Planstrategien skal gjera greie for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringar, vurdere langsiktige utviklingsmoglegheiter og ta stilling til kva for spørsmål som skal takast opp gjennom vidare regional planlegging. Arbeidet med regional planstrategi skal føra fram til ei avgjerd om kva for regionale planar som skal utarbeidast i valperioden.



Regional transportplan skal gjennom planarbeidet koordinerast mot ny regional planstrategi for slik å sikra strategisk tenking og best mogleg nytte av samla ressursbruk i Hordaland fylkeskommune.

### **Andre regionale og kommunale utgreiingar**

Mål vedteke i andre planar, utgreiingar og høyringsuttalar vil også danne rammer for arbeidet med RTP. Nokre av måla gjeld for heile Hordaland, eller for fleire fylke, medan andre er knytt til avgrensa område innad i fylket (opplisting i lista nedanfor er ikkje fullstendig.)

#### **Regionalpolitiske rammer for RTP:**

- Regional planstrategi for Hordaland 2012-2016
- Regional transportplan for Hordaland 2013-2024
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030
- Fylkesdelplan - Deltaking for alle - Universell utforming 2006-2009
- Regional plan for Hardangervidda 2011-2025
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel
- Handlingsplan for trafikkisikring i Hordaland 2014- 2017
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle 2014-2025
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (vedtak 2015)

#### **Andre regionale og kommunale utgreiingar eller prosessar:**

- Masterplan Bergen lufthavn Flesland 2014-2021
- KVVU for transportsystemet i Bergens-området
- KVVU for E 39 Akksdal – Bergen
- Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrense Rogaland
- KVVU Voss-Arna (konseptvalutgreiing for transportløysing veg/bane)
- KVVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen
- FylkesROS Hordaland 2015
- Forum nye Bergensbanen, handlingsplan
- Transport ROS 2010
- Reisevaneundersøkelse for Bergens-området 2013
- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014
- Varestrømsanalyse for Bergensregionen 2013
- Kollektivstrategi for Hordaland, utvikling fram mot 2030
- Strategi for innfartsparkering (2015)
- Prosess knytt til etablering av bymiljøavtale for Bergen
- Prosess knytt til kommunereforma
- Øst-Vest utgreiinga
- KVVU Rv. 7 Hardangervidda.

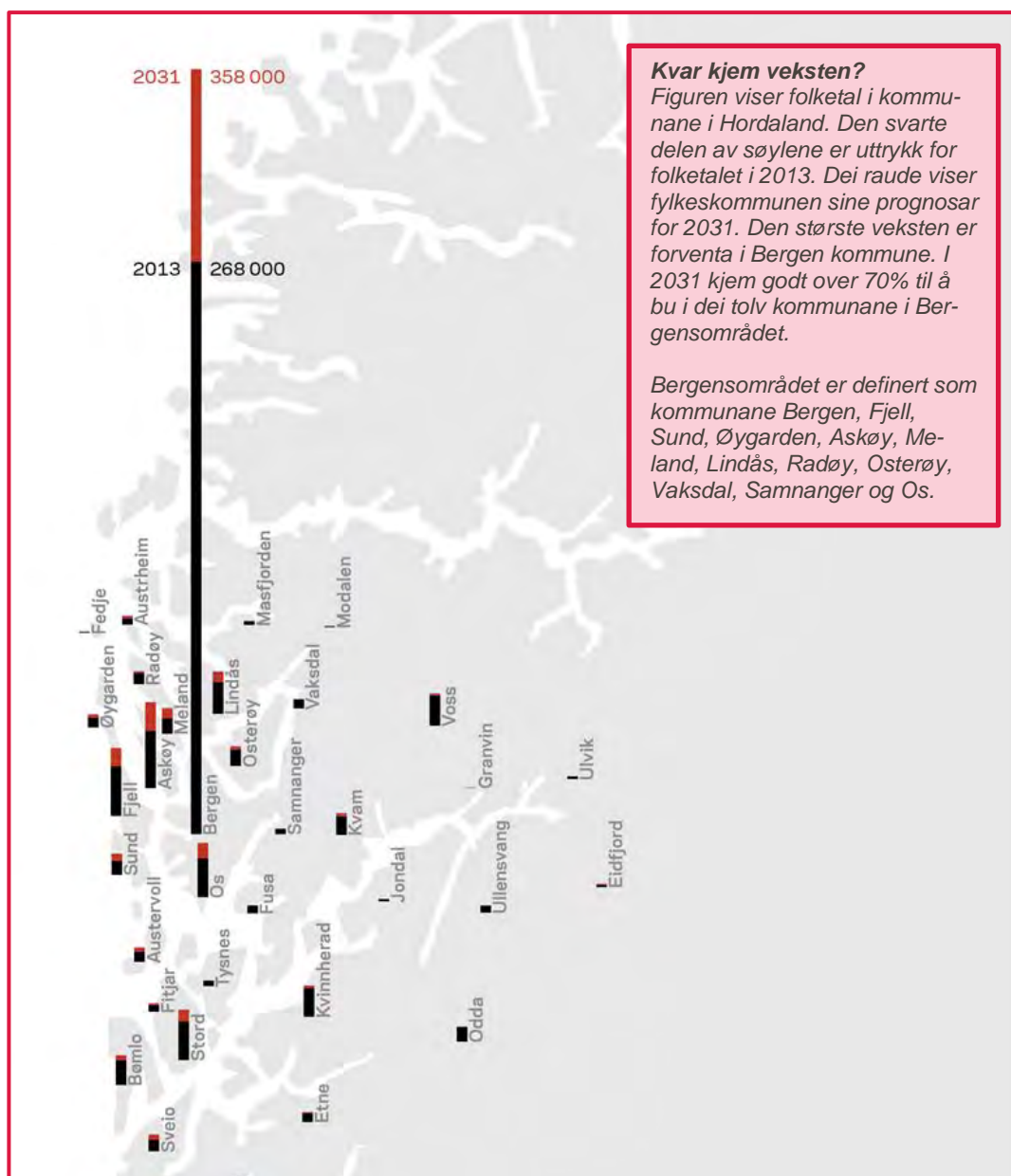
## 4 Planstruktur

Dette kapittelet gjer greie for oppbygging av planen og skiljet mellom sjøve planen, som basert på utfordringar skal fastsetja mål og strategiar - og handlingsprogrammet, som skal formulera tiltak.

### 4.1 Status, utviklingstrekk og utfordringar

RTP skal skildre transportsystemet i Hordaland i dag og kva utviklingstrekk ein ser føre seg i løpet av planperioden (2018- 2027) og på lengre sikt. Mykje av bakgrunnen til denne delen av planen vil vere tidlegare utgreiingar, planar og vedtak.

For fylket vårt vil utviklingstrekk peike på fleire ulike utfordringar avhengig av plantema og geografi. Som eit døme kan ein sjå på demografiske utviklingstrekk som nokre stadar skaper utfordringar knytt til fråflytting, medan dei same utviklingstrekk skaper kapasitetsproblem i Bergen.



Figur 1: Folketal og folketalsprognose for Hordaland.



## 4.1.1 Overordna utviklingstrekk

### Demografi

Endringar i folketal og busetnadsmønster er ein av dei viktigaste faktorane som påverkar transportetterspurnaden. Hordaland passerte 500 000 innbyggjarar våren 2013, og er venta å passere 600 000 innbyggjarar tidleg i 2026. RTP må innehalde ei vurdering av demografisk utvikling i Hordaland på kort og lang sikt.

### Næringsliv og sysselsetjing

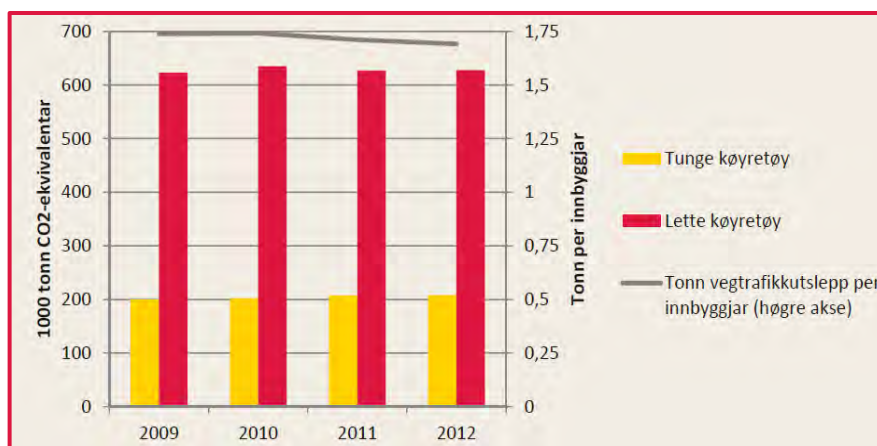
Ved sida av demografisk utvikling er næringslivet og avstand mellom bustad og arbeidsplass sentrale faktorar som påverke transportetterspurnaden. RTP må presentere eit oversyn over næringsutvikling og transportbehov i dag og i framtida. Sysselsetjingsstruktur og avstand mellom bustad og arbeidsplass er viktig for å definere transportetterspurnad. RTP må gje eit oversyn over situasjonen i Hordaland i dag og ei vurdering av moglege scenario for framtida.

### Miljø og klima

Transportsektoren står for om lag 25% av nasjonale klimagassutslepp. Klimagassutslepp kan redusere gjennom overgang til transportformer med lågare utslepp, gjennom mindre transportarbeid eller gjennom lågare utslepp frå det einkilde transportmiddelet. RTP skal innehalde ei vurdering av transportsystemet

med omsyn til klimagassutslepp og andre miljø

spørsmål. Planen skal også medverka til at dei nasjonale klimapolitiske måla vert nådd.



Figur 2: Vegtrafikkutslepp i Hordaland.

### Arealbruk

Effektive verkemidlar for å redusere klimagassutslepp vert også utforma gjennom ein samordna areal- og transportpolitikk. Samordna areal- og transportplanlegging må leggjast til grunn for å redusere transportbehovet, styrka bu- og arbeidsregionane og gje grunnlag for best mogleg transporttilbod i distrikta og regionane. For Bergensområdet vil RTP leggja føringar frå *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet* til grunn.

### Folkehelse

Folkehelse er eit viktig perspektiv i regional utvikling og vil også vere ei overordna føring i RTP. Omsynet til folk sitt liv og helse gjer at ein bør planlegge for å få ei meir aktiv befolkning og at helsefremjande og trygge transportløyser også må leggast til grunn for samfunnsutviklinga i transportsektoren. Tilrettelegging for aktivitetsvenleg og trygg transport som gåing og sykling har både helse- og miljøgevinstar. I tillegg til å redusere klimagassutslepp og lokal luftforureining, bidreg tilrettelegging for gåande og syklende til meir fysisk aktivitet. I eit folkehelseperspektiv er også transportsystemet viktig for å fremje samfunnsdeltaking for folk i alle alder og alle grupper.

## 4.1.2 Transportrelaterte utviklingstrekk

### **Trafikkmengder og transportmiddelfordeling**

RTP skal vise dagens trafikkmengde og transportmiddelfordeling, samt gjere ei vurdering av forventa utvikling på området. Oppdaterte data omkring dette er naudsynt for utforming av fleire plantema som vert omtalt i planarbeidet.

### **Ulukker**

Ulukkestatistikk vil vere eit viktig verktøy i trafikksikringsarbeidet. Statens vegvesen fører statistikk over ulukker langs vegane. RTP skal legge til grunn oppdatert og gjeldande statistikk for alle transportrelaterte ulukker i Hordaland.

## 4.1.3 Risiko og sårbarheit

ROS-analysar som fylkesROS og transportROS peikar på ulike faremoment knytt til transportsystemet i Hordaland. Rassikring, tiltak mot ekstremver, flom og havnivåstigning er element som det må takast omsyn til ved handsaming av fleire av plantema i RTP. Planen skal også omtale drifts- og vedlikehaldsproblematikk for fylkesvegnettet i høve til framtidige klimaendringar.

## 4.2 Hovudmål, delmål og strategiar i planarbeidet

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 skal formulera hovudmål, delmål og strategiar for dei ulike transportområda. Med utgangspunkt i gjeldande målformuleringar vil den reviderte planen kunna vidareføra eksisterande mål, - eller fastsetja nye mål for planperioden 2018-2029. For å nå desse måla skal RTP formulere strategiar som igjen legg grunnlaget for handlingsprogrammet og kva tiltak det er behov for å iverksetja.

Gjeldande RTP, med planperiode 2013-2024, legg fylgjande hovudmål og delmål til grunn:

- *Transporttilbodet skal bidra til positiv verdiskaping og sikra robuste bustad- og arbeidsmarknadsregionar.*
- *Bergensområdet skal ha eit transportsystem og eit utbyggingsmønster som gjev god tilgjenge til viktige reisemål, og effektiv transport for brukarane.*
- *I distrikta skal transporttilbodet gje betre framkome og reduserte avstandskostnader.*

Transporttilbodet skal samstundes bidra til:

- *å betre trafikktryggleik og å redusera risikonivå, med særleg vekt på skredsikring*
- *å oppnå viktige klima- og miljøpolitiske mål*
- *å sikre tilgjenge for alle (universell utforming)*

Nokre av måla som vert formulert i neste RTP kan vera i konflikt med kvarandre og med mål formulert i andre dokument og prosessar. Eventuelle målkonfliktar skal synleggjerast og vurderast særskilt i planarbeidet. Den reviderte planen skal også omtala måloppnåing i høve til hovudmål, delmål og strategiar for inneverande 4-årsperiode (2014 – 2017).

### 4.3 Handlingsprogram

Parallelt med utarbeiding av RTP skal det utarbeidast eit handlingsprogram. Handlingsprogrammet skal gje eit oversyn over tiltak med utgangspunkt i mål, strategiar og retningsliner frå RTP.

Handlingsprogrammet skal fokusere på tiltak i første fireårsperiode, men kan også formulere tiltakspunkt for resten av planperioden til RTP. Dei ulike tiltaka i handlingsprogrammet skal samla bringa oss i retning av hovudmålet om eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem. Dette er ambisiøse mål, og handlingsprogrammet må difor vera eit grunnlag for framtidig utvikling av samferdselssystemet i eit perspektiv som strekkjer seg utover planperioden (2018-2029).

Handlingsprogrammet skal bygga opp under ein differensiert transportpolitikk. I Bergensområdet skal ein ha fokus på redusert bilbruk og auke i dei miljøvennlege transportformene, medan ein i distrikta skal vektleggja trafikktryggleik med særleg vekt på rassikring.

Handlingsprogrammet skal rullerast årleg og vil såleis danne utgangspunkt for prioriteringar i budsjett og økonomiplanar.

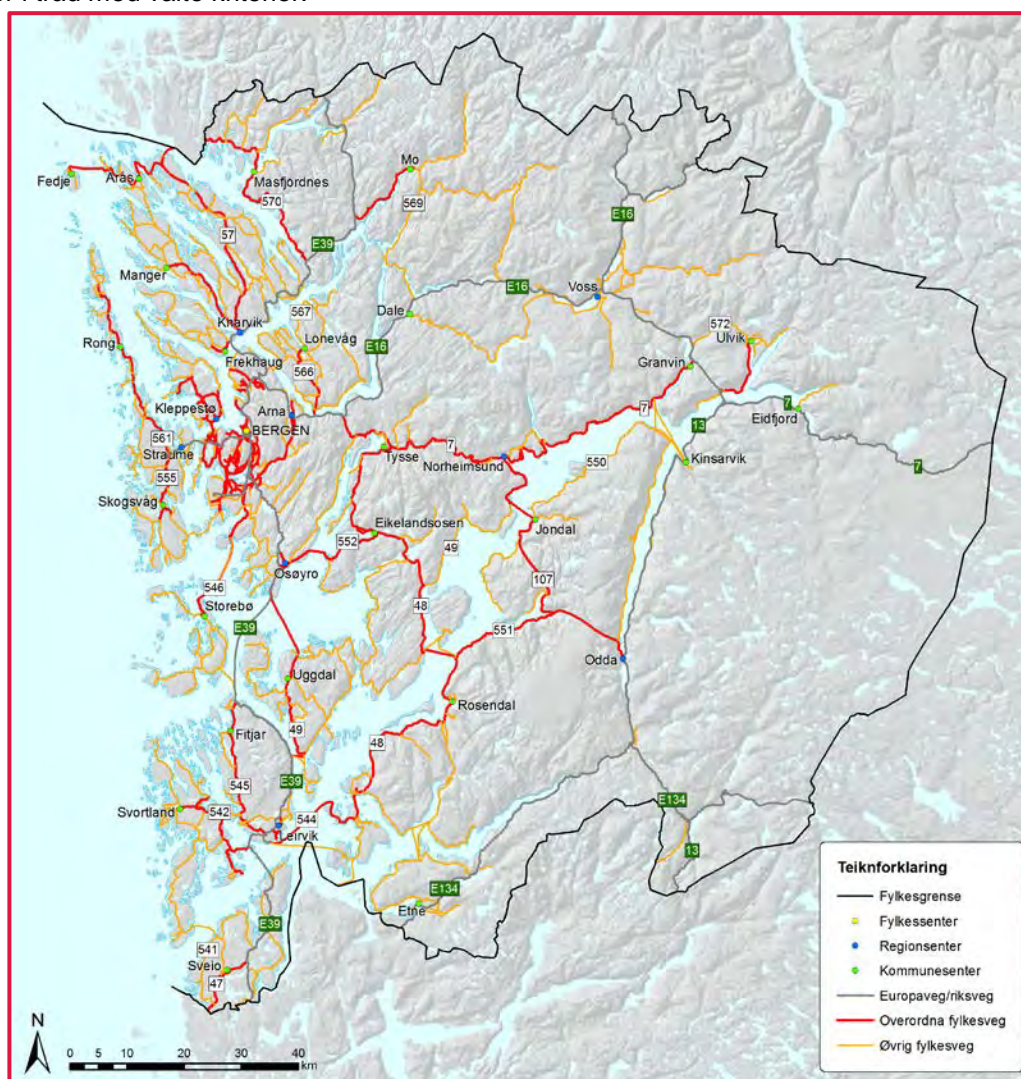
## 5 Plantema

Dette kapittelet presenterer dei plantema som skal omtalast i RTP. Planprogrammet peiker på utfordringar og utgreiingsbehov knytt til kvart tema. Tema innanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde, som fylkesvegnettet og kollektivtransport, er hovudtema i denne planen. For andre tema spelar RTP ein viktig rolle som formidlar av fylkeskommunal politikktutforming inn mot plan- og vedtaksprosessar på andre forvaltningsnivå.

### 5.1 Fylkesvegnettet

Det er om lag 2900 km fylkesveggar og 16 fylkesvegferjesamband i Hordaland. Fylkesvegnettet har fleire funksjonar og bind saman lokalsentra, kommunesentra og regionsentra. Fylkesvegnettet varierer mykje med omsyn både til standard og ÅDT, og nokre vegstrekningar har klårt ein viktigare funksjon enn andre. Dette var bakgrunnen for at ein i forrige RTP fekk etablert ei to-delning av vegnettet i overordna og øvrig vegnett. Denne klassifiseringa har vore eit nyttig styringsverktøy i høve til ulike prioriteringar på fylkesvegnettet, og ved revisjon av RTP vil ein leggja den same inndelinga til grunn.

Ei hovudoppgåve for RTP er difor å vidareføra den langsiktige strategien med ei to-delning av fylkesvegnettet i Hordaland. I planarbeidet skal det gjerast ei vurdering av fylkesvegnettet, opp mot dei kriteriene som er valt for å definere kva som er overordna vegnett, for å sikre at inndelinga av fylkesvegnettet er i tråd med valte kriterier.



Figur 3: Overordna og øvrig fylkesvegnett.

### 5.1.1 Overordna fylkesvegnett

#### Utfordringar

Gjennom RTP 2013-2024 og etableringa av eit overordna og eit øvrig fylkesvegnett vart det lagt føringar for framtidige investeringar i vegnettet samt peika på ulike fylkesvegstrekningar som viktigare enn andre. Prioriteringa vart gjort ut frå fem kriterier: viktige bindeledd i senterstrukturen, diagonale bindeledd, strekningar som er viktige av beredskapsomsyn, strekningar som er viktige av næringsomsyn, og strekningar som er viktige på grunn av høg trafikkbelastning. Ei strekning vart definert som overordna dersom eitt eller fleire av desse kriteria var oppfylte. Inndelinga skal liggja til grunn for aktuelle investeringstiltak, vedlikehald og planlegging. I planarbeidet skal det gjerast ei vurdering av fylkesvegnettet, opp mot dei kriteriene som er valt for å definere kva som er overordna vegnett, for å sikre at inndelinga av fylkesvegnettet er i tråd med valte kriterier.

#### *Strekningvisse utgreiingar*

På bakgrunn av denne to-delinga av fylkesvegnettet vart utarbeiding av *Strekningvisse utgreiingar for overordna fylkesvegnett* formulert som det viktigaste tiltaket i handlingsprogramperioden 2013-2017. Tiltaket vert ferdigstilt i løpet av 2015, og vil gje ei fagleg tilråding over aktuell utbetningsstandard og prioritering av vegprosjekt på det overordna vegnettet. På det overordna vegnettet vert det lagt opp til strekningvisse utbetningar. Legge strekningvisse utgreiingar til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehalde på det overordna fylkesvegnettet.

#### *Omkøyringsmoglegheiter*

Deler av riksvegnettet i fylket er sårbar i høve til omkøyringsmoglegheiter. Ved vegstengingar, til dømes i samband med skred og trafikkulukker, vert fylkesvegnettet belasta som omkøyringsveg. Store delar av fylkesvegnettet er ikkje dimensjonert for denne ekstra trafikken og det oppstår negative fylgjeverknader både for trafikkavviklinga og for tettstadane langs fylkesvegnettet. Fv. 7 gjennom Hardanger og fv. 545 gjennom Fitjar er døme på fylkesvegstrekningar som vert nytta som omkøyringsveg for riksvegnettet.

#### *Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til ny E39 Bergen – Rogaland*

Ny E39 mellom Akrdal og Bergen er planlagt som ein del av det større vegprosjektet ferjefri E39. For Hordaland fylkeskommune har det vore viktig at ny E39 byggjer opp kring regional utvikling og at fylkesvegsambanda skal betene trafikkveksten på ein tenleg måte. Det har difor vore utarbeida ein moglegheitsstudie av vegsamband og ferjer i regionen.

#### Utgreiingsbehov

- Kartlegge konsekvensar ved at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg for riksvegnettet.
- Vidare oppfølging av aktuelle utgreiingstema i *Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til ny E39 Bergen – Rogaland*:
  - Innkorting av ferjestrekninga mellom Kvinnherad og Stord med moglegheit for endra driftsopplegg og bygging av ny ferjestø.
  - Avhengig av kor ny E39 vil krysse Langenuen, kan det verta behov for å vurdere innkorting av sambandet mellom Fitjar og E39.

### 5.1.2 Øvrig fylkesvegnett

#### Utfordringar

Fylkesvegar som ikkje inngår i det overordna vegnettet skal utviklast med særleg fokus på å stogga vedlikehaldsetterslep. Sjølv om tiltak på overordna fylkesvegnett har første prioritet, er det trong for punktvisse utbetningar på øvrig fylkesvegnett. Her er målet å sikre at vegkapitalen ikkje forfell og å sikre trafikkfarlege punkt og skredutsette strekningar. Det vert lagt opp til punktvisse utbetningar særleg



retta mot trafiktryggleik og skredsikring. Behovet for opprusting av det øvrige fylkesvegnettet er stort, men det er gjennom dei årlege budsjetta avsett avgrensa midlar til dette. For å sikra at heile fylkesvegnettet tek del i den langsiktige strategien om fjerning av vedlikehaldsetterslep er det difor behov for ei føreseieleg fordeling av midlar til overordna og øvrig vegnett.

#### **Utgreiingsbehov**

- Innanfor årlege løyvingar til vedlikehald og standardheving skal det vurderast å etablera ein eigna fordelingsmodell til fordeling av midlar mellom overordna og øvrig vegnett.
- Kartlegge det øvrige fylkesvegnettet; med fokus på trafikktalet, ulukker, fartsgrenser, fysiske tilhøve ved vegane, andel tunge køyrety og vedlikehaldsetterslep. Siste kapitel i utgreiinga vil innehalde framlegg til tiltak på utvalde plassar der trongen for tiltak er stor.

### **5.1.3 Vedlikehald**

#### **Utfordringar**

Statens vegvesen sin kartlegging av forfallet på fylkesvegnettet har registrert eit samla behov på om lag 6,5 mrd. kroner for å fjerna forfall og gjera tilhøyrande naudsynte oppgraderingar på fylkesvegnettet i Hordaland. RTP 2013-2024 slår fast at vedlikehald skal prioriterast høgare enn nyinvesteringar for å sikre mest mogleg effektiv ressursbruk i utviklinga av fylkesvegnettet. Denne strategien skal vidareførast, men det er ei utfordring å fordela avgrensa tilgjengelege midlar til mange naudsynte vedlikehaldsprosjekt. Det er oppretta ein eigen budsjettpost til standardheving av fylkesvegnettet. Budsjettposten standardhevingsmidlar ligg til investeringsbudsjettet, men midlane skal nyttast til *tyngre vedlikehald med investeringskarakter*.

#### **Utgreiingsbehov**

- På bakgrunn av SVV sin vedlikehaldsrapport (2013) og nye strekningsvise utgreiingar skal det samla vedlikehaldsetterslepet kartleggjast med omsyn til omfang, kostnad og prioritering for opprusting av fylkesvegnettet.
- Utgreia opplegg for fleirårlig satsing på reduksjon av vedlikehaldsetterslepet.

### **5.1.4 Vurdering av standardkrav**

#### **Utfordringar**

Vegdirektoratet har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova. Målet med normalane er å sikre ei vegutforming som gjev effektiv og trygg person- og godstransport, og god tilpassing til nærmiljøet. Statens vegvesen har mynde til å eventuelt fråvike vegnormalane for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg (med nokre unntak). Den av vegnormalane som omtalar vegstandarden mest direkte er handbok N100 Veg- og gateutforming. Dette er den mest sentrale handboka med tanke på dimensjoneringsklassar for veg, og har såleis direkte innverknad på kostnadsnivå ved vegbygging.

Fylkeskommunane har sett behovet for meir fleksibilitet i høve til standardkrav, og i samarbeid med Statens vegvesen er det starta opp eit arbeid kring val av standard på fylkesvegnettet. Det er gjort vurderingar knytt til nye vegprosjekt, utbetringar, fråvik og andre kostnadsdrivarar, og dette kan sjåast som eit fyrste steg i prosessen med vurdering av utforming og bruk av vegnormalane.

Vegeigar ser eit behov for at mellom anna handbok N100 i større grad må tilpassast fylkeskommunane sine behov, og gje meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ÅDT, skuletransport, trafiktryggleik med meir.

#### **Utgreiingsbehov**

- Regional transportplan må avklåre handlingsrom og moglege kriterier for val og bruk av vegnormalane.



### 5.1.5 Tunellar

#### Utfordringar

Av om lag 900 riks- og fylkesvegtunellar i landet ligg kring 260 i Hordaland og av dette 125 på fylkesvegane. Mange av desse er gamle og har behov for opprusting. For fylkesvegnettet er det registrert eit samla behov på 2,5 og 3.6 mrd. kroner for å fjerna forfall og gjera naudsynte oppgraderingar i høve til tunellane. Kartlegging av omfang, kostnad og opplegg for prioritering av opprusting av fylkesvegtunellar i Hordaland vert lagt til grunn for planarbeidet.

For fylkesvegnettet gjeld Forskrift om minimum tryggleikskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettet (FOR-2014-12-10-1566). Forskrifta gjeld for alle tunnelar på 500 meter eller meir, med ein årsdøgntrafikk på 300 køyretøy eller meir. Forskrifta omfattar mellom anna krav til løp og køyrefelt, geometri, fluktveggar og nødutgangar, tilkomst for redningsmannskap, havarilommer, ventilasjon, lys og overvaking. Langs fylkesvegnettet er det mellom 30 og 40 tunnelar som er 500 m eller meir, og har ein ÅDT på 300 eller meir. I 2015 vart det gjennomført eit utgreiingsarbeid for å kartleggja kor mange av desse som ikkje tilfredsstillar krava i gjeldande forskrift.

### 5.1.6 Bruer og ferjekaier

#### Utfordringar

Statens vegvesen sin kartlegging av forfallet på fylkesvegnettet har kostnadsestimert behovet for fjerning av forfall og tilhøyrande oppgraderingar av bruer og ferjekaier på fylkesvegnettet i Hordaland til om lag 1,6 mrd kroner.

Dersom forfallet held fram, kan det bli naudsynt å redusere tillaten brukslast på einskilde bruer.

#### Utgreiingsbehov

- Kartlegge omfang, kostnad og prioritering for opprusting av bruer og ferjekaier langs fylkesvegnettet.

### 5.1.7 Sykkel og gange

#### Utfordringar

Det er eit nasjonalt mål å auka andelen syklande og gåande. For å nå dette målet er det viktig å bygga samanhengande og gode løysingar over lengre strekningar. Etablering av sykkelparkering og god drift og vedlikehald av gang- og sykkelanlegg gjennom heile året vil bidra til at fleire vel å sykla og gå. To utfordringar er at tilgjenge av midlar til sykkel- og gangtiltak ikkje står i samsvar med behovet, samt mangel på planavklarte tiltak.

For Bergen er det utarbeidd ein eigen sykkelstrategi som formulerer mål, tiltak og verkemiddel. Innanfor Bergensområdet handlar sykkeltiltak mykje om å redusera bilandelen. I distrikta handlar det i større grad om trafikktryggleik og framkome for barn og unge.

Statens vegvesen har utforma ein nasjonal gåstrategi og er i ferd med å utarbeida ein regional gåstrategi. Det er fokusert på at by- og tettstader skal tilretteleggast for gåing med attraktive, samanhengande og finmaska gangnett. Bergen har vedteke strategien *Gåbyen* i kommuneplanen sin samfunnsdel. I Gåbyen skal ein leggja til rette for overkommelege gangavstandar og attraktive gangtraséar i kommunen.

RTP skal leggja *Sykkelstrategi for Bergen og Gåbyen Bergen* til grunn og i hovudsak omtale sykkel- og gangtiltak i tettstader og kring knutepunkt utanfor Bergen.

**Utgreiingsbehov**

- Samanstille og vurdere behovet for utbygging av anlegg for sykkel og gange i og rundt regionsentra, med grunnlag i strategien om å prioritera anlegg kring målpunkt for barn og unge.
- Samanstille behov for gang- og sykkeltiltak rundt kollektivknutepunkt.

**5.1.8 Ferjesamband****Utfordringar**

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for drifta av fylkesvegferjene, som utgjer 17 av 19 ferjesamband i fylket. Desse 17 sambanda er fordelt på 6 kontraktar som går ut i 2017 og 2018. Ein vil i løpet av hausten 2015 lyse ut nye anbuds konkurransar for ferjedrifta. I førebuingane til dette er det vedteke viktige vegval og prinsipp for ferjedrifta, mellom anna ein miljøambisjon for ferjedrifta, kontraktlengde, kontraktform og inndelingar i rutepakkar. Etter at fylkeskommunen har inngått nye kontraktar for ferjesambanda i løpet av 2016 vil handlingsrommet for å gjere betydelege endringar knytt til dømes til servicegrad og ferjemateriell vere mindre.

I samband med iverksetting av nye anbod med moglege endringar i ferjemateriell vil det kunne oppstå behov for ulikt arbeid med ferjekaiene. Gjennom heile planperioden vil det også kunne vere behov for fornying og opprusting av ferjekaiar. Ferjeavløysingsmidlar er omtala under kapittel 5.5 finansiering.

**Utgreiingsbehov**

- Ingen, utover det som vert ivareteke i anbudsprosessen.

**5.1.9 Trafikksikring****Utfordringar**

Hovudutfordringa i trafikksikringsarbeid er å redusere tal, omfang og alvorsgrad på ulykker. Mål og strategiar for det overordna og samla arbeidet med trafikksikring er nedfelt i handlingsplan for trafikksikring i Hordaland. Det er sett opp eigne effektmål for Hordaland ut frå den nasjonale målsetjinga. I tillegg har planen eit eige resultatmål som rettar seg mot trafikksikringsarbeidet i kommunane.

Hordaland har over tid hatt høgare ulukkestal enn landsgjennomsnittet, med særlege utfordringar knytt til møte- og utforkøyringsulukker. Auka fokus på trafikktryggleik i form av haldningsskapande arbeid og fysiske tiltak har ført til ein vesentleg reduksjon i antal drepte og hardt skadde, både på landsbasis og i fylket vårt. I trafikksikringsarbeidet er koplinga mellom det haldningsskapande arbeidet og dei fysiske trafikksikringstiltaka viktig.

*Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017* vart vedteken av fylkestinget 11. mars 2014. Planen følgjer opp nullvisjonen og dei nasjonale trafikksikringsmåla som er nedfelt i Nasjonal Transportplan 2014-2023, samt satsingsområda i *Nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*.

Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) har eit særleg ansvar for å følgje opp fylkeskommunen sitt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleik i fylket, jf Vegtrafikklova § 40a. Gjennom RTP vil det bli fastsett økonomiske rammer for satsing på trafikksikringstiltak i planperioden.

**Utgreiingsbehov**

- RTP må presentere oppdatert informasjon om status og utviklingstrekk ved trafikkulukker på fylkesvegnettet i Hordaland.

### 5.1.10 Skredsikring

#### Utfordringar

Det vert årleg registrert mellom 100 og 300 skred på riks- og fylkesvegane i Hordaland. Dei fleste (60-70%) skjer på fylkesvegnettet. Skred utgjer ein risiko for tap eller skade på trafikantar og materielle verdiar, i tillegg utgjer skredfare ein risiko for brot på viktige vegsamband. Ei hovudutfordring er at tildelte statlege skredsikringsmidlar ikkje står i samsvar med det behovet ein har i Hordaland.

I samband med utarbeiding av grunnlagsdata for Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2027 oppdaterer Statens vegvesen behovsplanen for skredsikring av både riks- og fylkesvegar. Dette grunnlaget skal vere med å vise behovet for statlege tilskot til skredsikring av fylkesvegar over statsbudsjettet (post 62).

#### Utgreiingsbehov

- RTP må, basert på skredsikringsmodellane, synleggjere det samla behovet for skredsikring på fylkesvegnettet i Hordaland og legge grunnlaget for revisjon av prioriterte skredsikringstiltak.

### 5.1.11 Klimatilpassing

#### Utfordringar

Nedbør, temperatur og vind har stor innverknad på infrastruktur og trafikkavvikling. Som ledd i naudsynt klimatilpassing må infrastrukturen styrkast slik at sårbarheten vert redusert.

Det er forventa at klimaendringane vil auka vedlikehaldskostnadane allereie i komande planperiode. Utbedring av dreneringssystem, vegfundament og moloar vil bidra til å gjera infrastruktur meir robust for konsekvensane av klimaendringane. Det er også behov for stor innsats for å utbetre tunellar og bruer.

#### Utgreiingsbehov

- Kartlegge behov for nye og meir klimatilpassa tiltak i høve til investering, drift og vedlikehald.

## 5.2 Kollektivtransport utanom Bergensområdet

Fylkeskommunen har ansvar for store delar av kollektivtilbodet, og har ei viktig rolle i arealplanlegginga. Gjeldande NTP peiker på ansvaret fylkeskommunane med dette har for å peike ut dei viktigaste hovudlinjene og dei viktigaste knutepunkta for kollektivtransporten.

Gjeldande regionale transportplan inneheld mål og strategiar for ulike aspekt ved kollektivtrafikken, og viser til behovet for ein samla kollektivstrategi for fylket. Som tiltak knytt til dette fekk ein utarbeidd Kollektivstrategi for Hordaland – utvikling fram mot 2030, som vart vedteken i fylkestinget i 2014. Kollektivstrategien blir no følgt opp av eit fireårleg handlingsprogram, med årleg rullering. Nokre av plan-tema knytt til kollektivtransport i den gjeldane transportplanen er teke opp i denne prosessen, og er difor ikkje eigne plantema i ny regional transportplan.

### 5.2.1 Hovudlinjenett som knyter regionane saman

#### Utfordringar

Kollektivtransporten spelar ulike roller i ulike delar av fylket. Utanfor Bergensområdet skal kollektivtrafikken oppretthalde eit rimeleg nivå av mobilitet for den delen av befolkninga som ikkje kan eller ønskjer å bruka bil, og gje desse moglegheit til å nå til dømes skule og regionsenter. Kollektivtrafikken skal binde fylket saman gjennom å tilby reiser mellom regionane i fylket.

Kollektivtrafikken er finansiert med offentlege midlar som alltid vil vere begrensa. Som eigar av kollektivtrafikken har fylkeskommunen ansvar for å utnytte desse ressursane godt og gjere riktige prioriteringar. Kollektivtilbodet må utviklast systematisk og med fagleg grunngjeving og dokumentasjon, og legge utvikling av reisemønstra i fylket til grunn. Målet er å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland, innanfor dei til ein kvar tid gjeldande økonomiske rammene for drift av kollektivtrafikken.

Fylkestinget vedtok i 2014 ein samla kollektivstrategi for Hordaland. Strategien er tydeleg på behovet for å prioritere dei viktigaste reisestraumane, for å få ei god utnytting av ressursane. Utanfor byområdet vert det lagt opp til ei prioritering av utvalde hovudlinjer som knyter regionane saman, og som har verdi for lokal og regional utvikling.

Arbeidet med RTP skal omfatte eit framlegg til framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland, basert på forventa transportbehov og reisemønstre. Dette hovudlinjenettet skal kunne utgjere grunnstrukturen i kollektivtilbodet utanfor Bergensområdet og sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstader i Hordaland. Det vil vere viktig å sjå på korleis kollektivtrafikken med ulike transportmiddel (buss, snøgg-båt, tog, ferje) utgjer *eitt* reisenettverk. Den reisande skal i minst mogleg grad oppleve grenser mellom transportmiddel. Dette skal sikre at ressursane blir optimalt utnytta, og at kollektivtrafikken blir opplevd som eit heilskapleg tilbod. Planar for framtidig hovudlinjenett vil kunne gje føringar når det gjeld investeringar i infrastruktur for kollektivtrafikken.



Figur 4: Prinsipp for utvikling av stamlinjer og hovudlinjer.

### Utgreiingsbehov

- Utgreiing av eit framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken, utanfor byområdet Bergen, basert på vedtekne strategiar og prinsipp for kollektivtransporten, og forventa transportbehov og reisemønstre.

## 5.2.2 Infrastruktur for kollektivtrafikken

### Utfordringar

Kollektivtiltak utanfor Bergensområdet handlar berre i mindre grad om framkomsttiltak og kapasitet, men i staden meir om å legge til rette for eit attraktivt, oversiktleg og heilskapleg kollektivtilbod med enkle byter, god korrespondanse og god informasjon for dei reisande.

Kollektivterminalar og bytepunkt spelar ei viktig rolle i knutepunkta utanfor Bergen ved å binde saman kollektivnettet og legge til rette for omstiging mellom ulike transportformar. Dei skal i tillegg fungere som endepunkt for ulike linjer.

Rapporten *Knutepunkter i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov (2014)* viste at terminalar og bytepunkt er av vekslende kvalitet og det varierer i kva grad dei oppfyller den rolla dei er tiltenkt. I tillegg har terminalane og bytepunkt ulike funksjonar, avhengig av kva transportmiddel som betener området (buss, snøggbåt, ferje, tog). Kartlegginga viste vidare at det er få terminalar og bytepunkt som i dag tilfredsstillar krava til universell utforming.

### Utgreiingsbehov

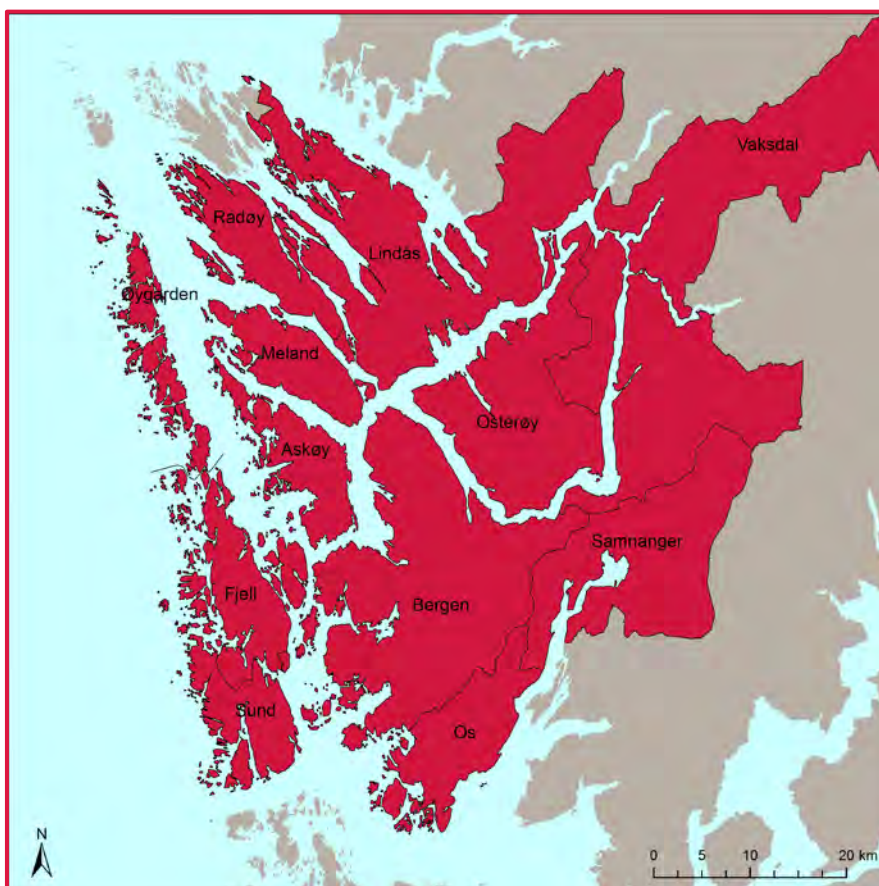
- Gjennomgang av terminalstrukturen og framlegg til oppgradering/ nybygging av terminalar og haldeplassar i tettstadene, basert på utgreiing av framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland. Fokus bør vera på:
  - o Informasjonstilgang for dei reisande (avgang, ankomst, reisemoglegheiter, skilting)
  - o Kapasitet
  - o Universell utforming
  - o Kvalitet i materialbruk og møblering (attraktivitet)
  - o Trafikksikker tilkomst for gåande og syklende

## 5.3 Transport i Bergensområdet

### Utfordringar

Dei framtidige transportutfordringane i Bergensområdet er knytt til venta utvikling i folketal og transportbehov, innbyggjarane og næringslivet sine krav til mobilitet, utfordringar i høve til trafikktryggleik og utfordringar knytt til forventningar om reduksjon i klimagassutslepp frå biltrafikken. Det vert lagt til grunn at mål frå *Klimaforliket* og gjeldande RTP 2013 - 2024, om *Nullvekst i personbiltransporten i Bergensområdet*, vert vidareført. Innanfor Bergen kommune er målet 10 % reduksjon i biltrafikken innan 2020, med 2013 som basisår.

Utforming av transportpolitikken i Bergensområdet skjer innanfor ulike planarbeid og prosessar. RTP skal sikre ein god koordinering og rolleavklaring der det er relevant.



Figur 5: Kart over dei 12 kommunane som inngår i Bergensområdet.



### *Heilskapleg bymiljøavtale for Bergen*

Med bakgrunn i Klimaforliket sitt mål om at veksten i persontrafikken i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange, legg Regjeringa gjennom NTP 2014 – 2023 opp til at det skal innførast heilskaplege bymiljøavtalar for utvikling av infrastruktur og transporttilbod i byområda. Avtalepartar er Staten, fylkeskommunen og kommunen. Avtalane skal innehalde strategiar og verkemiddel for auka kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordna arealføringar som byggjer opp under nullvekstmålet.

Betre samordning av areal- og transportplanlegging er eit av dei viktigaste grepa ved overgang frå ordinære bypakkar til heilskaplege bymiljøavtalar. Det er difor eit krav i rammeverket i NTP 2014-2023 om at regionale eller interkommunale arealplanar skal vera i tråd med måla i bymiljøavtalen og at dei skal sikra konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunktsutvikling og meir kollektivtransport, sykling og gange. RTP legg til grunn at mål, strategiar og tiltak for transportpolitikken i Bergen vert utforma og fastsett gjennom ein heilskapleg bymiljøavtale. I arbeidet med utforming av ein bymiljøavtale skal også takst- og rabattopplegg, samt utforminga av bompengeringen i byområdet i Bergen revurderast.

Ein bymiljøavtale for Bergen vil berre omfatta Bergen kommune, og ikkje Bergensområdet. Utfordringar knytt til transport mellom byen og omlandskommunane vil difor måtte løysast gjennom andre grep enn ein heilskapleg bymiljøavtale. RTP vil formulere strategiar, mål og tiltak for transportsystemet i heile Bergensområdet.

### *Regional areal - og transportplan for Bergensområdet*

Planen skal sjå heilskapleg på utviklinga i Bergensområdet dei neste 20 åra, og kople saman arealbruk og transportsystem på ein effektiv og berekraftig måte. For å oppnå ei slik utvikling er det viktig å vurdere utbyggingsmønster, arealbruk og transport i heile Bergensområdet i samanheng. Planen søkjer å redusera transportbehovet gjennom målretta arealbruk. Arealbruksutvikling, kompakt stad- og byutvikling og effektive kollektivløysingar er peika på som sentrale verkemidlar. (Planen er venta vedteken i 2015.)

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet må leggjast til grunn for dei strategiar, mål og tiltak som vert omtalt i RTP. Det er difor naudsynt at også RTP legg opp til ei styrt satsing på infrastruktur for å sikra at veksten i persontransporten i heile Bergensområdet kan takast med kollektivtransport, sykkel og gange.

### *Sårbarheit og gjennomgangstrafikk*

Det er behov for å sjå på løysingar i høve til sårbarheit og gjennomgangstrafikk i Bergen sentrum, og det kan vere aktuelt å avklare prinsipp for eit overordna, framtidig ringvegsystem. For at eit overordna ringvegsystem ikkje einseitig skal føre til auka biltrafikk, skal tiltaket sjåast i samanheng med sterkare prioritering av dei miljøvennlege transportformene på eksisterande vegnett og ei differensiering i trafikkantbetaling.

### *Miljøvennleg teknologi*

Utover tiltak og verkemiddelbruk for å endre reisemiddelfordelinga for å oppnå nullvekstmålet, er det behov for å vurdere særskilte tiltak for ytterlegare å redusere den lokale miljøbelastninga frå trafikk. Kollektivstrategien, med handlingsprogram, slår fast at det i forkant av anbodskonkurranse for rute-pakkane Bergen sør, nord og sentrum skal bli gjort ei utgreiing av alternative drivstoff og teknologi med omsyn til miljøkrav til bussmateriell. I klimaplanen sitt handlingsprogram for 2016 er det gjort vedtak om at det skal leggjast til rette for nullutsleppsalternativ for bussane i nye anbod i Bergen. RTP skal få på plass eit kunnskapsgrunnlag for å vurdere ei eventuell utviding av trolleybussnettet i Bergen.



For personbiltransporten er utbygging av ladestasjonar og pågåande arbeid med innføring av forsøk med miljødifferensierte bompengetakstar viktig.

#### *Innfartsparkering*

Strategi for innfartsparkering vart vedteke i fylkestinget 11. mars 2015. Strategien gjer greie for status, utfordringar og framtidig etablering av nye innfartsparkeringsplassar. Det vert lagt opp til ein auke frå dagens 2500 plassar til om lag 6000 plassar i 2030. Det er ikkje behov for nye utgreiingar knytt til innfartsparkering.

#### *Parkeringstilhøve for sykkel og motorsykkel*

Innfartsparkeringsstrategien omtalar også sykkelparkering, og viser til at Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 har eit strategimål om at det skal etablerast innfartsparkering med sykkelparkering ved større trafikknutepunkt utanfor sentrale delar av Bergen. Det bør difor parallelt med etablering av innfartsparkering for bil også leggjast til rette for sykkel. Det er til no etablert sikker sykkelparkering (låste anlegg) ved Bergen busstasjon og Loddefjord terminal, og det føreligg planar for sikker sykkelparkering ved Åsane terminal, Nesttun terminal, Lagunen terminal og Birkelandsskiftet terminal. Det føreligg i mindre grad planar for sykkelparkering i knutepunkt utanfor Bergen.

Motorsyklar har i dag fri tilgang til dei fleste parkeringsanlegg. Det er ikkje lagt særleg til rette for motorsykkelparkering ved innfartsparkeringar og kollektivterminalar. Behovet er vurdert som lite, ettersom motorsyklistar normalt køyrer heilt fram til målpunktet. Det vidare planarbeidet vil ytterlegare avklare behov og problemstillingar knytt til parkeringstilhøve for motorsykkel.

#### *Tilrettelegging for drosjenæringa*

##### - Infrastruktur:

Det er behov for oppgraderingar av haldeplasstruktur og oppstillingsplassar, og det har vore utfordringar knytt til at desse både skal dekke behova i høve til tilgjenge for kundane og i høve til «magasiner» ved låg aktivitet. Det finst også utfordringar i høve til å sikra saumfrie overgangar mellom drosje og buss/bane/tog/fly i trafikknutepunkt og ved kollektivterminalar. For by- og sentrumsløysingar er det viktig å sikra god kapasitet og rett plassering av sentrumsnære haldeplassar. Det er også viktig for næringa at drosjer har kostnadsfri tilgang til trafikknutepunkt og terminalar, at dei er sikra framkome også i trafikkbelasta periodar, tilgjenge til alle kollektivtrasear og at det vert tilrettelagt for eigne køyremønster for taxi.

##### - Andre tilhøve:

For drosjenæringa er det viktig at regelverket vert følgt opp slik at ulovleg persontransport vert fjerna frå marknaden, samt at total kapasitet i køyreområda vert regulert på ein tenleg måte både for drosjenæringa og for publikum. Dette er tema på dei faste halvårlege møta med drosjenæringa og fylkeskommunen. Den årlege drosjeevalueringa gjev eit oversyn over vilkåra og resultatata for drosjenæringa i Bergensområdet.

#### **Utgreiingsbehov:**

- RTP må kartlegge moglege strategiar og tiltak for korleis transportutfordringane i eit funksjonelt byområde kan løysast sett i lys av målet om nullvekst i personbiltransporten. Desse utfordringane skal løysast i samarsvar med fastlagt utbyggingsmønster i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet
- Gjennomgang av terminalstrukturen og framlegg til oppgradering/ nybygging av terminalar og haldeplassar i tettstadane kring Bergen, basert på utgreiing av framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland. Fokus bør vera på:
  - Informasjonstilgang for dei reisande (avgang, ankomst, reisemoglegheiter, skilting)
  - Kapasitet
  - Universell utforming
  - Kvalitet i materialbruk og møblering (attraktivitet)
  - Trafikksikker tilkomst for gåande og syklende

- Kartlegge behov og problemstillingar knytt til parkeringstilhøve for sykkel i knutepunkt utanfor Bergen. (Kleppestø, Knarvik, Os mfl.)
- Kartlegge status og framtidige utfordringar i høve til haldeplasstruktur for drosjenæringa i Bergensområdet.
- Utreie eventuell utviding av trolleybussnettet i Bergen.
- Utreie plan for etablering av kollektivfelt på 4-felts innfartsårer.

## 5.4 Stord lufthamn Sørstokken

### Utfordringar:

Hordaland fylkeskommune er saman med Stord kommune eigar og ansvarleg for drifta ved Stord lufthamn Sørstokken. Stord lufthamn Sørstokken vert drifta av Sunnhordland Lufthavn A/S. Stord kommune (79%) og Hordaland fylkeskommune (21%) er eigarar av lufthamnselskapet. Innanlandsdestinasjonar fordeler seg på Gardemoen, Molde og Stavanger. Destinasjonar til utlandet fordeler seg på trafikk til Færøyane, Ålborg, Billund og Esbjerg. I tillegg er det mykje småflytrafikk (GA-trafikk).

Stord lufthamn mottok faste årlege statlege tilskot, og har ei viktig næringspolitisk rolle, særleg for den sørlige delen av fylket. Regional transportplan må difor fastsetje mål og strategiar kring fylkeskommunen si framtidige rolle for denne lufthamna.

### Utgreiingsbehov:

Regional transportplan må avklare framtidig strategi for fylkeskommunalt eigarskap i høve til Stord lufthamn Sørstokken.

## 5.5 Finansiering

### Utfordringar:

Finansiering av drift, vedlikehald og prioriterte investeringsprosjekt er samla sett ei stor utfordring for fylkeskommunen åleine, innanfor eksisterande økonomiske rammer. RTP må kartlegge det samla finansieringsbehovet som grunnlag for auka statlege inntektsoverføringar til fylkeskommunen. I tillegg vil det vere aktuelt å kartlegge eksisterande finansieringsformer og eventuelt foreslå aktuelle alternative finansieringsformer for utvikling av fylkesvegnettet i Hordaland. Utvida bruk av bompengainntekter kan til dømes nyttast til standardheving av vegnettet og drift av kollektivtransport i Bergensområdet.

### *Ferjeavløysingsmidlar*

I Prop 121 S Kommuneproposisjonen 2016 frå 12.05. 2015 legg regjeringa opp til ei ordning med ferjeavløysing på fylkesvegar tilsvarande ordninga for riksvegar. Per i dag er det slik at når ei ferje vert erstatta med ei bru, vert kriteriedata i inntektssystemet endra til eit mindre ferjesamband, noko som inneber reduserte overføringar til fylkeskommunen. I tillegg vert fylkeskommunen kompensert for utgiftsauke for drift og vedlikehald av den nye brua. Forslaget til ny ferjeavløysingsordning inneber at fylkeskommunen ikkje taper i inntektssystemet når det vert bygd bru, men at desse midlane kan inngå som bidrag i finansieringa. Det vart foreslått at det skal leggjast til grunn ein periode på inntil 30 år for ferjeavløysingsordninga, men i Stortinget sitt vedtak 692- 16.06.2015 vert regjeringa bedt om å leggje til grunn inntil 40 år med ferjeavløysing på fylkesvegferjene.

Denne løysinga vil vera parallell med dagens ordning for riksvegprosjekt. I praksis inneber ordninga at fylkeskommunane med ferjeavløysingsprosjekt ikkje tapar i inntektssystemet når det vert bygd ei bru eller ein tunell, men at desse midlane inngår som eit bidrag i finansieringa. For å forenkle ordninga er det foreslått at beløpet vert «fryst» i heile perioden, i staden for å varsle endringar ved jamlege, ordinære endringar av inntektssystemet eller ved endringar i kriteriedata. Samferdselsdepartementet vil administrere ferjeavløysingsordninga og vurdere kva for prosjekt som skal inkluderast.

**Utgreiingsbehov:**

- Samanstille eksisterande og planlagt bompengneinnkrevjing på vegnettet med omsyn til bompengneinntekter og bompengnepotensiale.
- Kartleggje moglegheiter og potensialet for bruk av bompengar til standardheving på fylkesvegnettet (jfr. Veglova §27 1.ledd).
- Kartleggje og vurdere finansieringspotensialet for bruk av bompengar til drift av kollektivtransport i Bergensområdet (jfr. Veglova §27 1.ledd).
- Kartleggje og vurdere finansieringspotensialet i den framtidige ordninga med ferjeavløysingsmidlar (alternativ bruk av ferjesubsidiar) for aktuelle ferjesamband i fylket.

## 5.6 Statlege ansvarsområde

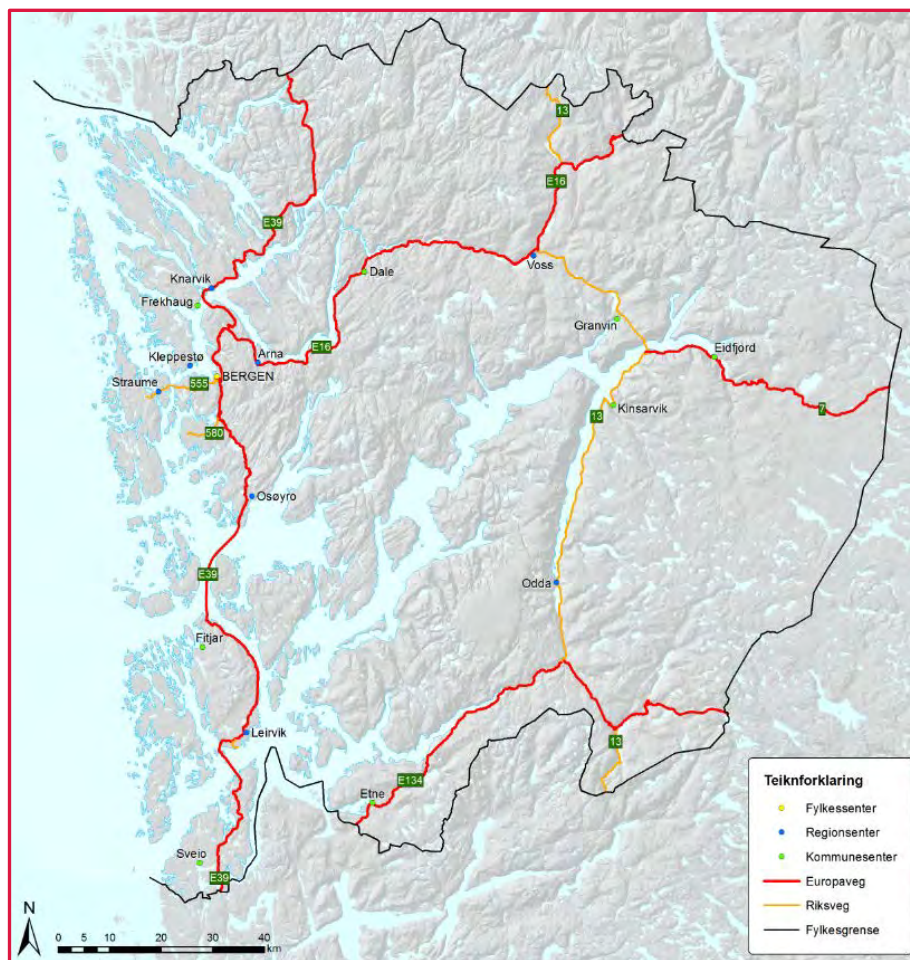
RTP skal vere ein plan som omhandlar heile transportsystemet i fylket, inkludert dei statlege ansvarsområda riksvegnettet, jernbane, luftfart og sjøtransport. Sjølv om desse fire ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde, så er dei ein del av det samla transportsystemet i fylket og er difor ein viktig del av RTP.

Det transportpolitiske rammeverket for dei statlege ansvarsområda vert lagt gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Etatsframlegget frå analyse- og strategifasen i arbeidet med NTP er overlevert Samferdselsdepartementet. Fylkeskommunen vil gje sitt formelle innspel til NTP-prosessen gjennom høyringa av etatsframlegget før sumaren 2016. Utarbeiding av plantema Statlege ansvarsområde og uttale til Nasjonal transportplan 2018-2029 skal koordinerast.

### 5.6.1 Riksvegnettet

Riksvegane er hovudårene i det nasjonale vegnettet. Deira rolle er å binde saman landsdelar og regionar. Samstundes har riksvegane viktige regionale og lokale funksjonar. Sjølv om riksvegane ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde, er det likevel naudsynt å vurdere riksvegane si rolle i det samla transportsystemet i fylket.

Det er under arbeid fleire større plan- og utgreiingsprosessar som gjeld riksvegnettet. Fylkeskommunen er ein viktig høyringspart og deltakar i alle desse prosessane. I tillegg vil Fylkeskommunen gjennom NTP-prosessen bli utfordra til å peike på både kortsiktige og langsiktige tiltak for riksvegnettet innafor fylket.



Figur 6: Riksvegnettet i Hordaland.

### 5.6.2 Jernbane

Bergensbana er svært viktig for både person- og godstransport. Strekninga Bergen-Arna-Voss er ei viktig banestrekning med store passasjervolum, og strekninga Bergen-Oslo har den største passasjer- og godstrafikken av alle langdistansestrekningar i landet.

Fylkeskommunen og statlege styremakter har ein felles målsetnad om å få meir av godstrafikken over frå veg til bane og sjø. For å oppnå dette er det trong for kapasitetsauke på Bergensbana.

Konseptvalsutgreiing for strekninga Voss-Arna tilrår ei styrking av lokaltogtilbodet Bergen-Arna-Voss og dobbeltspor på heile strekninga. Tilrådd konsept vil såleis gje eit godt grunnlag for auka passasjer- og godstransport på strekninga. Lokalisering av ny godsterminal vert handsama i eigen KVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet.

Frå fylkeskommunen si side er arbeidet med å utvikla og modernisera Bergensbana organisert gjennom Forum Nye Bergensbanen (FNB) som vart skipa våren 1993. Forumet har kommunane og fylkeskommunane langs bana som medlemmer. Målsetjinga til FNB er å redusera køyretida til 4 timar.

### 5.6.3 Luftfart

Bergen lufthamn Flesland er ein internasjonal flyplass eigd av Avinor. Flesland er innfallsport til regionen både nasjonalt og internasjonalt. Flyplassen er avgjerande for næringslivet og det er viktig at kapasitet og rutetilbod reflekterer behovet. Arbeidet med å etablere en ny terminal (T3) er starta opp. Den nye terminalen skal stå ferdig i 2017 og vil ha kapasitet til 7,5 millionar flypassasjerar pr. år.

Det er ei utfordring å møte auka etterspurnad etter flyreiser og samstundes oppfylle vedtekne mål knytt til utslepp av klimagassar. I Avinor sin Masterplan for Flesland (2014-2021) heiter det mellom anna at: *Avinor søker løysningar på miljøutfordringar gjennom samarbeid med forsknings- og utviklingsmiljøer, myndigheter og andre organisasjonar.*

#### 5.6.4 Sjøtransport

Sjøtransporten i Hordaland omfattar mykje godstransport knytt til olje- og gasshamnene, store industrihamner, offshorebaser og verkstadindustrien. Samferdselsdepartementet og Kystverket er ansvarleg statleg styresmakt for sjøtransport langs kysten. Det er særleg ansvarsområda knytt til farleier, sjøsikkerhet, gods- og passasjertransport og hamner som er relevante for RTP.

Farleier må haldast ved like og tilpassast utviklinga på same måte som vegane på land, med retningsliner og føringar i Kystverkets farledsnorm. Dei viktigaste farleiene (hovudleier og bileier) er eit statleg ansvar, medan andre leier (lokale leier) er eit kommunalt ansvar. Nye farleier som t.d. ny innsegling til Bergen har vore høgt prioritert. No er finansieringa på plass og planarbeidet starta opp. Stad skipstunnel er eit anna farlei-prosjekt som vil ha verknad for sjøtransporten i Hordaland.

Målsetjinga om meir gods frå veg til bane og båt krev meir effektive hamneløysingar i fylket. Det pågåande arbeidet med *KVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet*, som omhandlar både hamne- og godsterminalløysingar, vil legge føringar for den framtidige godshandteringa i store delar av fylket. Den nasjonale godsanalysen, som skal vera slutført i løpet av 2015, vil også vise kva potensiale det er for å flytte gods frå veg til sjø, og godshamnene sitt potensiale i Hordaland.

Fiskeri og sjømatindustrien er ein viktig aktør i næringslivet i Hordaland og spelar ei viktig rolle i distriktutviklinga. Det er difor naudsynt at RTP følgjer opp rammevilkåra for næringa når det gjeld fiskerihamner.

RTP må også følgja opp ferdigstilling av *KVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet* som grunnlag for ei eventuell vidareføring av regional plan for ny godshamn i Bergensområdet

## 6 Organisering, prosess og medverknad

### 6.1 Organisering

Organiseringa av planarbeidet skal sikre politisk forankring og brei deltaking frå alle aktørar som planen får konsekvensar for. Eit sentralt element i organiseringa av planarbeidet er å sikre koordinering med parallelle planprosessar i fylket. Det skal blant anna sikrast gjennom administrativ kontakt og fokus på overlappende representasjon i organiseringa.

#### 6.1.1 Organisering av arbeidet med planprogrammet

Fylkesutvalet vedtok i mars 2015 oppstart av arbeid med planprogrammet for Regional transportplan Hordaland 2018-2029.

Det faglege planarbeidet har vore koordinert av eit sekretariat beståande av representantar frå HFK samferdselsavdelinga og Vegvesenet. Det har vore gjennomført eitt møte i administrativ prosjektgruppe, beståande av dei statlege transportetatane og representantar frå kommunane i fylket. Gruppa kvalitetssikrar og drøftar praktisk gjennomføring av planarbeidet. Gruppa vert leia av samferdselssejfen

Saksordførar Atle Kvåle (Ap), utnemnt av fylkestinget, har følgd arbeidet med utforming av planprogrammet.

#### 6.1.2 Organisering av arbeidet med Regional transportplan Hordaland

Organiseringa av arbeidet med sjølve framlegget til RTP er ei vidareutvikling av organiseringa av arbeidet med planprogrammet. Figur 7 illustrerer kva rolle dei ulike gruppene vil spele i arbeidet.

##### ***Fylkestinget***

Fylkestinget er plan- og godkjenningssmyndede for regionale planar. Det er fylkestinget som fattar endeleg vedtak etter at planframlegget har vore til høyring og offentleg ettersyn.

##### ***Fylkesutvalet***

Alle saker frå dei faste utvala som gjeld planar og økonomi skal handsamast av fylkesutvalet før endeleg avgjerd. Fylkesutvalet vedtek å legge plandokumenta til høyring og offentleg ettersyn og tilrår endeleg vedtak av planframlegget til fylkestinget

##### ***Samferdsleutvalet som politisk kontaktutval***

Det faste utvalet for samferdslesaker gjev innstilling til fylkesutvalet om planframlegg og planvedtak. Utvalet er politisk kontaktutval for planarbeidet og følgjer arbeidet gjennom orienteringar og meldingar om arbeidet undervegs.

##### ***Saksordførar***

Saksordførar vert oppnemnt av fylkestinget. Saksordførar har som oppgåve å følgje planarbeidet ved å delta som observatør i ulike grupper i planarbeidet og orientere i politiske organ.

##### ***Administrativ prosjektgruppe***

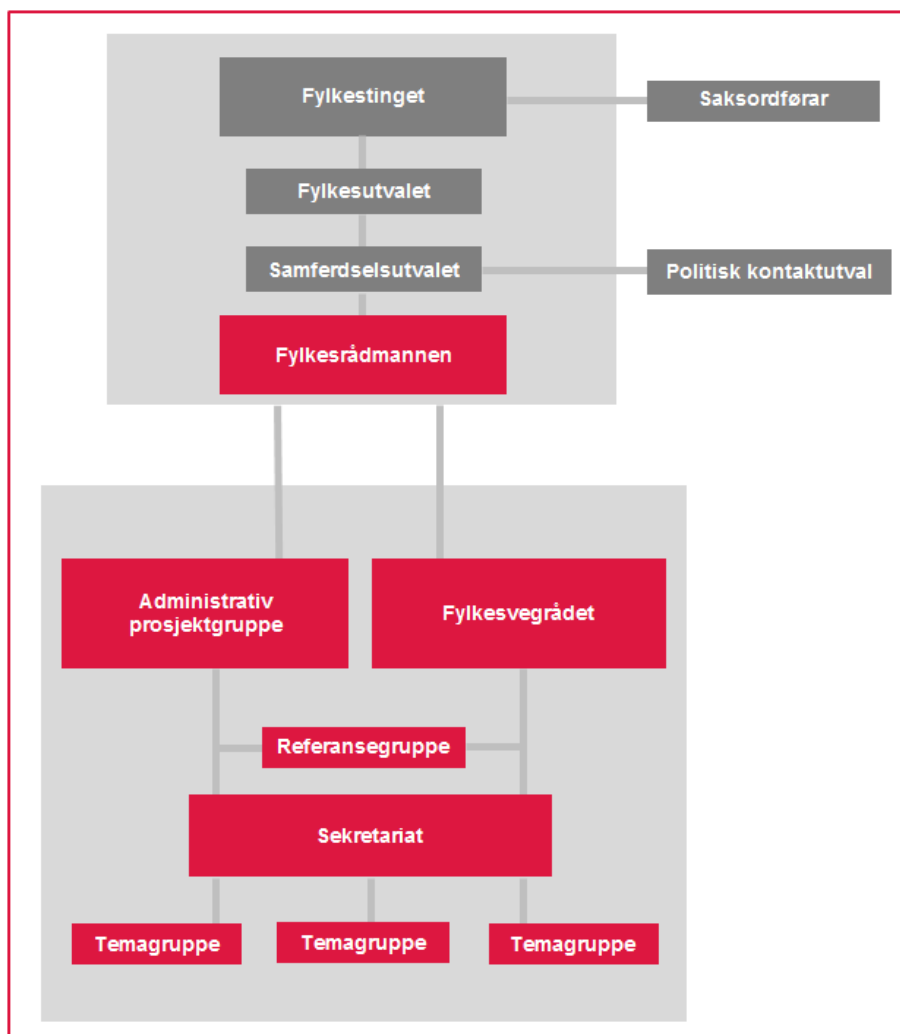
Ved utarbeiding av planframlegget vil ein oppnemne ei administrativ prosjektgruppe med same oppbygging som under utarbeiding av planprogrammet. Den administrative prosjektgruppa skal koordinere det faglege arbeidet samt invitere til og delta i ulike arrangement som skal sikre medverknad.



Gruppa vert leia av fylkesdirektør samferdsel og vil elles bestå av ein representant frå kvar av dei statlege transportetatane og representantar frå kommunane i fylket gjennom regionråda.

### **Fylkesvegrådet**

Fylkesvegrådet er eit møteforum med representantar frå Statens vegvesen region vest og Hordaland fylkeskommune. Fylkesvegrådet er styringsorgan for alle spørsmål gjeldande samarbeid om fylkesvegane. Fylkesvegrådet har inntil 10 møte i året, eller ved behov. Slik administrativ prosjektgruppe koordinerer det faglege arbeidet med planen, vil fylkesvegrådet koordinere og kvalitetssikre arbeidet med handlingsprogrammet.



Figur 7 Organisering av arbeidet med RTP

### **Temagrupper**

For å sikre fagleg tyngde i utforming av det enkelte plantema vil ein opprette temagrupper. Desse skal delta i produksjon av planframlegget og handlingsprogrammet innanfor sitt tema. Talet på temagrupper, endeleg samansetning og organisering vert avgjort på eit seinare tidspunkt.

### **Referansegruppa**

Referansegruppa skal sikre medverknad frå ulike interesseorganisasjonar i fylket. Det er særleg viktig i forkant av høyringsrundar at referansegruppa vert kalla inn for å sikre at deltakarane har kjennskap til planarbeidet, og at ein kan påverke planarbeidet på eit tidleg tidspunkt. Møtefrekvensen for referansegruppa vert vurdert undervegs i arbeidet. Representantar frå referansegruppa kan verte invitert inn i ei temagruppe der det er aktuelt.

### **Sekretariat**

Samferdselsavdelinga vil saman med Vegvesenet vera sekretariat for dei ulike gruppene, men vil knyte til seg naudsynte ressursar og kompetanse ved behov.

## 6.2 Prosess

RTP skal følgje normal prosess for handsaming av regionale planar etter plan og bygningslova. Høyringsfristen vil verte sett til meir enn dei seks vekene som er minimum etter Plan og bygningslova. Ein skal i tillegg syte for ei brei kunngjering av planprogrammet for å sikre medverknad i ein tidleg fase.

Etter høyring og offentleg ettersyn vil alle innspel til planprogrammet bli gjennomgått og vurdert. Det reviderte planprogrammet vert deretter vedteke og endeleg fastsett av fylkesutvalet.

Med utgangspunkt i dei føringar som vert lagt i planprogrammet, skal eit framlegg til regional transportplan utarbeidast. Planen vert lagt ut til høyring og offentleg ettersyn.

Revidert RTP vert endeleg vedteke av fylkestinget etter at alle høyringsinnspel er vurdert. Handlingsprogrammet følgjer same prosess, slik at høyringsvedtak og slutthandsaming av handlingsprogrammet til RTP skjer parallelt med sjølve planframlegget.

## 6.3 Medverknad

Fylkeskommunen er planstyremakt og skal gjennom heile planprosessen syte for open, brei og tilgjengeleg medverknad i dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Krav til medverknad i offentleg planlegging er nedfelt i plan- og bygningslova kapittel 5. Desse formelle krava til handsaming av planar med høyring av planprogram og planframlegg er å oppfatte som eit minstekrav.

### 6.3.1 Medverknad frå offentlege instansar

Utover å fremje innspel til planen i løpet av høyringsperioden, vil medverknad frå offentlege instansar vera sikra gjennom deltaking i den administrative prosjektgruppa og i temagrupper, samt andre arena for medverknad som det vert lagt opp til. Ein vil ta i bruk regionråda i fylket for å sikra god dialog med kommunane. Kommunar som ikkje er medlem i eit regionråd skal også inviterast inn.

### 6.3.2 Medverknad frå interesseorganisasjonar

Gjennom skiping av ei referansegruppe der aktuelle organisasjonar vert inviterte, vert det skapt eit forum for medverknad frå ulike interessegrupper. Det vil haldast møter i denne gruppa under utarbeiding av den regionale planen med handlingsprogram. Føremålet med gruppa er å skape ein dialog der deltakarane på den eine sida vert informerte om fylkeskommunen sitt arbeid, samstundes som dei kan presentere sine innspel til arbeidet. Innkalling til og informasjon om møte i referansegruppa vert annonsert på nettsida til planarbeidet i god tid. Alle relevante interesseorganisasjonar kan stille på møter i referansegruppa.

### 6.3.3 Medverknad frå ålmenta

Den primære kontakten mot ålmenta i dette planarbeidet er gjennom høyring og offentleg ettersyn. I samband med høyring av planprogrammet vert planarbeidet kunngjort i sentrale media for på den måten å gjere flest mogleg klar over det pågåande arbeidet og dei ulike høva for å kome med innspel til planarbeidet. Plandokument vert gjort tilgjengeleg på våre nettsider.

Gjennom å skape engasjement kring RTP allereie i arbeidet med planprogram, vil ein kunne nytte dei etablerte medverknadskanalane i arbeidet med sjølve planen, handlingsprogrammet og andre fylkeskommunale samferdsleoppgåver. Ved å inkludere og engasjere tidleg, kan ein unngå uheldige reaksjonar seint i planprosessen når vedtak allereie er fatta.

## 6.4 Framdrift

Framdrifta er knytt til organisering av prosjektet og formelle vedtakspunkt i delegasjonsreglane til Hordaland fylkeskommune, samt formelle krav til fristar. Framdriftsplan er lagt opp for å sikre at RTP vert eit sentralt innspel til arbeidet med fylkesbudsjett og økonomiplan for perioden 2018-2020.

	2015	2016		2017	
	HAUST	VÅR	HAUST	VÅR	HAUST
<b>Utgreiingsfase regional plan</b>	Førebuing	Utgreiing			
<b>Utarbeide planframlegg og handlingsprogram</b>		Planarbeid	Planarbeid		
<b>Høyring og handsaming</b>				Vedtak fylkesting juni	

Figur 8: Framdrift i planarbeidet.

Hordaland fylkeskommune har ansvar for at fylket har eit funksjonelt transporttilbod med bil, bane, båt og buss.

Vi driftar, planlegg og utviklar kollektivtilbodet og fylkesvegane for at folk skal reise trygt og miljøvennleg til jobb, skule og fritidsaktivitetar.



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gt 5  
Postboks 7900  
N-5020 BERGEN

Telefon: 55 23 90 00

[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

Samferdselsavdelinga, Mars 2016