

HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Vedtatt i fylkestinget juni 2017

Regional transportplan Hordaland 2018-2029



Forord



Hordaland fylkeskommune har vedteke sin andre regionale transportplan (RTP). RTP er eit politisk styringsdokument og verktøy som skal sikre ein føreseieleg og heilskapleg samferdselspolitikk. Planen tek utgangspunkt i nasjonale og regionale føringar.

Denne nye utgåva av RTP 2018 - 2029 har ein målstruktur med vekt på korleis klimagassutslepp frå transportsektoren kan reduserast. Dette samsvarer med fokusområda i «Areal- og Transportplan for Bergensområdet 2017-2028» (ATP) og målsettinga med «Byvekstavtalen for Bergen» som vart forhandla fram i mai 2017. Byvekstavtalen og Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, er saman med RTP sentrale styringsdokument i arbeidet med miljøvennleg utvikling av Bergen og omliggande tettstader. For å lukkast må sentrale planer og avtaler stø opp om kvarandre og ta utgangspunkt i ei felles målsetting om nullvekst i biltrafikken. RTP sine strategiar og tiltak viser at Hordaland fylkeskommune tek klima-utfordringane på alvor og viser vilje til målretta satsing for utsleppskutt i transportsektoren i fylket.

Det er ressurskrevjande å gje vegvedlikehald tilstrekkeleg prioritet, og difor er utbetring av fylkesvegnettet via stor merksemd i RTP. Hordaland har eit ca 3000 km langt fylkesvegnett som mellom anna består av ei rekke eldre bruer og tunellar, samt ferjekaier. Fleire vegstrekningar har i dag ein standard som skapar utfordringar for trafikkavviklinga i dag og i tida framover. I tillegg er krava til trafikktryggleik skjerpa. Difor er det eit viktige prinsipp i RTP at utbetringar av eksisterande vegnett skal prioriterast framfor nye vegprosjekt, og at det ved utbetringar vert lagt opp til nøktern standard. For å styre prioriteringane på ein god måte vert det utarbeid eit investeringsprogram for fylkesvegnettet som skal ha tett kopling til årlege budsjett og fireårige økonomiplan.

Proessen med å utarbeide RTP har føregått i samarbeid og dialog med kommunar, dei statlege transportetatane, organisasjonar og andre aktørar. Skal ein lukkast med å nå måla og gjennomføre tiltaka i RTP, er det avgjerande at det gode samarbeidet fortsetter.

I tillegg er det naudsynt å ha ein god dialog med statlege styresmakter for å sikre ein økonomisk gjennomføringsevne av større prosjekt, både knytt til vegutbetringar og kollektivsatsing i Hordaland.

Bergen, august 2017



Pål Kårbø
fylkesvaraordfører

Innhald

FORORD	3
1 INNLEIING	7
1.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR.....	8
1.2 VERKNAD AV PLANEN	9
1.3 MEDVERKNAD.....	10
1.4 ORGANISERING.....	10
2 MÅL OG STRATEGIAR	11
2.1 MÅL.....	12
2.2 STRATEGIAR – KORLEIS NÅ MÅLA	12
3 UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGAR	15
3.1 TRANSPORTSYSTEMET I HORDALAND	16
3.2 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK	25
4 ØKONOMISKE RAMMER OG OVERORDNA PRIORITERINGAR I PERIODEN 2018–2021	31
4.1 FYLKESKOMMUNALE MIDLAR	32
4.2 STATLEGE TILSKOT	33
4.3 TILTAK.....	35
5 FYLKESVEGNETTET	37
5.1 MÅL.....	38
5.2 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV FYLKESVEGNETTET	38
5.3 TILTAK.....	48
6 KOLLEKTIVTRANSPORT UTANOM BERGENSOMRÅDET OG ANNA OFFENTLEG TRANSPORT	49
6.1 MÅL.....	50
6.2 KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND.....	50
6.3 STRATEGIAR.....	51
6.4 TILTAK.....	56

7	TRANSPORT I BERGENSOMRÅDET	57
7.1	MÅL.....	58
7.2	OM BERGENSOMRÅDET	58
7.3	NULLVEKST I PERSONBIL-TRANSPORTEN.....	59
7.4	STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET	60
7.5	VIDARE ARBEID OG PROSESSAR.....	69
7.6	TILTAK.....	70
8	REGIONSENTER	71
8.1	MÅL.....	72
8.2	REGIONSENTER I HORDALAND	72
8.3	STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV REGIONSENTER SOM TRAFIKALE KNUTEPUNKT	74
8.4	VIDARE ARBEID OG PROSESSAR.....	77
8.5	TILTAK.....	78
9	STATLEGE ANSVARSOMRÅDE	79
9.1	MÅL.....	80
9.2	REGIONALE UTFORDRINGAR OG BEHOV KNYTT TIL STATLEG TRANSPORTPOLITIKK.....	80
9.4	FYLKESKOMMUNEN SI ROLLE INN MOT DET STATLEGE TRANSPORTANSVARET	82
9.5	STORD LUFTHAMN SØRSTOKKEN	84
9.6	TILTAK.....	84
	VEDLEGG – HANDLINGSPROGRAM 2018-2021	85
	Vedlegg – Handlingsprogram 2018-2021	86
	Klimaplan for Hordaland 2014–2030.....	93



1 Innleiing

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 (RTP) er ei rullering av Regional transportplan Hordaland 2013-2024.

Regional transportplan Hordaland er ein langsiktig regional strategiplan for utvikling av transportsektoren i Hordaland. Planen inneheld mål for alle relevante delar av transport-systemet, samt strategiar og tiltak som viser korleis måla skal følgjast opp. Planen legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar i handlingsprogram og budsjettvedtak, samstundes som den skal gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Hordaland, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.

Planen har eit tidsperspektiv på 12 år. Behovet for revisjon av planen blir vurdert kvart 4. år i regional planstrategi.

1.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

Regional transportplan legg til grunn målsettingar knytt til transport, formulert i ulike nasjonale og regionale styringsdokument.

1.1.1 Nasjonale føringar for planarbeidet

Nasjonale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i ulike politiske styringsdokument.

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (12. juni 2015)
- Statleg planretningsline for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging
- Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
- Klimaforliket 2012 og Parisavtalen
- Nasjonal sykkelstrategi
- Nasjonal gåstrategi
- Nasjonal hamnestrategi
- WHO helseplattform

I arbeidet med Regional transportplan Hordaland er det lagt særleg vekt på å følge opp Nasjonale forventningar til kommunal og regional planlegging, som vedtatt ved kongeleg resolusjon 12. juni 2015. Dei nasjonale forventningane er delt i tre hovudpunkt:

- Gode og effektive planprosessar
- Berekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlege by- og tettstadsområde

Paris-avtalen og Noreg sine forpliktingar

EU-kommisjonen har indikert at Noreg skal redusere utslappa frå ikkje-kvotepliktig sektor med 40 % frå 2005 til 2030. Det svarar til over 11 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Jamfør Miljødirektoratet kan ein kutte over 9 mill. av desse i transportsektoren i Noreg.

I tillegg legg planarbeidet til grunn følgjande konseptvalutgreingar (KVU):

- KVU for transportsystemet i Bergensområdet
- KVU for E 39 Aksdal – Bergen

- KVU Voss - Arna (konseptvalutgreining for transportløyasing veg/bane)
- KVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen
- KVU Voss - Gol
- Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet

1.1.2 Regionale føringar for planarbeidet

Regionale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i Regional planstrategi 2016-2020 - «Utviklingsplan for Hordaland» og vedtekne regionale planar.

Regionalpolitiske rammer for RTP

- Regional planstrategi for Hordaland 2012-2016
- Regional transportplan for Hordaland 2013-2024
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030
- Regional plan for Hardangervidda 2011-2025
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle 2014-2025
- Regional plan for vassregion Hordaland 2016-2021
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet
- Regional kulturplan 2015-2025.

I arbeidet med Regional transportplan Hordaland er det lagt særleg vekt på å følge opp

- Regional planstrategi 2016-2020
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030 - regional klima- og energiplan (sjå vedlegg side 93)
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel

Mål i regional planstrategi 2016-2020

Langsiktig mål
- Hordaland skal vere berekraftig, attraktivt og nyskapande

Hovudmål

- Hordaland skal ha:
 - Høg sysselsetjing
 - Eit inkluderande samfunn
 - Ei klima- og miljøvenleg utvikling
 - Samarbeid i ein sterk Vestlandsregion

Fylkeskommunen har eit lovfesta ansvar for folkehelse (Lov om folkehelsearbeid) og har følgd opp dette ansvaret gjennom Regional plan for folkehelse 2014-2025 – fleire gode leveår for alle. Tema i planen er relevant for mange



delar av samferdsleområdet, som til dømes; universell utforming, tilrettelegging for auka bruk av sykkel og gange, meir helsefremjande samfunnsplanlegging og auka medverknad.

Klimaplan for Hordaland har eit mål om å redusere utslepp av klimagassar med 30 % frå 1991 til 2030¹. For å redusere utslepp frå transportsektoren er det fastsett fire strategiar; klimavenleg utbyggingsmønster, fremje sykkel, gange og kollektiv, avgrense biltrafikken og overgang til låg- og nullutsleppsteknologi. Regional planstrategi 2016-2020 slår fast behovet for å revidere Klimaplan for Hordaland 2014-2030 grunna auka ambisjonsnivå nasjonalt og internasjonalt, til dømes gjennom Parisavtalen.

1.2 VERKNAD AV PLANEN

Regional transportplan Hordaland er ein regional plan etter plan- og bygningslova § 8-1. Regional transportplan skal utarbeide mål, strategiar og tiltak for ulike plantema innanfor transport i fylket.

Når planen er vedteken legg den, jmfør § 8-2, rammer for regionale etatar, staten og kommunane si verksemd og planlegging.

Planen er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag for dei styresmakter som vert råka og har motsegnsrett. Motsegn skal berre nyttast når kommunale arealplanar er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, og skal alltid vurderast heilskapleg, med ei konkret grunngjeving.

Regional transportplan Hordaland legg føringar for utarbeiding og rullering av temaplanar og strategiar på samferdselsområdet. På same tid er føringar frå desse temaplanane og strategiane lagt til grunn for utarbeiding av den regionale planen. Følgjande fylkeskommunale temaplanar og strategiar på samferdselsområdet er lagt til grunn i RTP:

- Kollektivstrategi for Hordaland
- Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet
- Strategi for innfartsparkering

1 Det vil seie at ein skal kutte 400 000 av over 800 000 tonn CO2-ekvivalantar (2015).

1.2.1 Handlingsprogram

Plan- og bygningslova, § 8-1, set krav om at det, som del av regional plan, skal utarbeidast eit handlingsprogram for gjennomføring av planen.

Handlingsprogrammet til Regional transportplan Hordaland 2018-2021 omhandlar aktuelle utgreiings- og utviklingsoppgåver, omtalt som tiltak.

I tillegg til handlingsprogrammet til RTP vert følgjande oppfølgingsdokument, innanfor samferdselsområdet, utarbeida:

- Investeringsprogram for Fylkesvegnettet
- Handlingsprogram for Kollektivstrategi for Hordaland².

Investeringsprogram for Fylkesvegnettet

Investeringsprogrammet skal primært vise prioritering av investeringstiltak på fylkesvegnettet i perioden 2018-2021. For å sikre god styring med kva planar som vert starta opp, er det i tillegg behov for føringar på kva prosjekt som skal planleggast med tanke på realisering etter første fireårsperiode. Investeringsprogrammet skal ha tett kopling med årlege budsjett og fireårig økonomiplan.

Investeringsprogrammet skal inkludere og erstatte dei årlege plan- og byggeprogramma og handlingsplan for trafikkisikring. Programmet skal rullerast kvart år, slik at ein ikkje mister fleksibiliteten i forhold til endringar ved budsjett og vedtak.

Investeringsprogrammet skal på høyring hausten 2017, med sikte på endeleg vedtak i fylkestinget i desember 2017.

1.2.2 Konsekvensvurdering

Regional transportplan fell ikkje inn under regionale planar med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging og utløyser difor ikkje krav om konsekvensutgreiing etter pbl. §§ 4-2 og 8-3. I den grad RTP omtalar framtidig utbygging, vil det vere knytt til anna plan- og utgreiingsarbeid. Konsekvensvurdering vil bli tatt omsyn til i den vidare planprosessen for konkrete prosjekt, der KU-plikta gjeld.

1.3 MEDVERKNAD

Planprogrammet skildrar opplegg for medverknad i utarbeiding av planforslaget. Behov for å sikre dialog med kommunane i fylket har vore vektlagt. Det er mellom anna gjennomført dialog med alle kommunane i fylket, med regionvise møter, som ein sentral del av utarbeiding av planforslaget.

1.4 ORGANISERING

Planarbeidet har hatt ei administrativ prosjektgruppe bestående av Hordaland fylkeskommune, samferdselsetatane, regionråda i fylket, samt Bergen kommune. Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen har vore sekretariat for planarbeidet. Det har vore temagrupper for kvart plantema med deltaking frå ulike avdelingar i fylkeskommunen og Statens vegvesen. Temagruppa har vore utvida med andre ressurspersonar ved behov.



² Handlingsprogram for Kollektivstrategien er knytt opp til oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland – Utvikling fram mot 2030.



2 Mål og strategiar

Regional transportplan Hordaland har eit overordna mål. I tillegg har kvart plantema eigne hovudmål og delmål. Innanfor det enkelte plantema vert det formulert strategiar og tiltak som viser korleis ein skal nå måla. Mål som er henta frå andre plandokument er merka med den aktuelle planen i parentes. Delmål, strategiar og tiltak til hovudmål om lågutsleppssamfunnet, er integrert i dei fem andre plantema.

2.1 MÅL

Overordna mål for Regional transportplan Hordaland 2018-2029:

Hordaland skal ha eit sikkert transport-system som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutslepps-samfunnet.

Fylkesvegnettet

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

Kollektivtransport utanom Bergensområdet

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

Transport i Bergensområdet

Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

Regionsenter

Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum. (Regional plan for attraktive senter i Hordaland).

Statlege ansvarsområde

Hordaland fylkeskommune skal fremje regionale interesser innan samferdselsområdet.

Lågutsleppssamfunnet

Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi.

2.2 STRATEGIAR – KORLEIS NÅ MÅLA

Strategiane er utforma for å bidra til å nå mål i planen og legg føringar for fordeling av dei økonomiske rammene på samferdselsområdet. Strategiane skal ligge til grunn for prioritering av prosjekt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet og Handlingsprogram for Kollektivstrategien. Strategiane er presentert og nærare gjort greie for under det einskilde plantema.

I Investeringsprogram for fylkesvegnettet blir prinsippa for porteføljestyling lagt til grunn. Porteføljestyling skal bidra til at samla ressursinnsats og prioritering av tiltak er mest mogleg i samsvar med mål og strategiar i RTP.

Prinsippa for porteføljestyling er:

- Bidra til måloppnåing i Regional transportplan Hordaland 2018-2029
- Finansiering og disponible midlar
- Samfunnsøkonomisk lønnsamd
- Planstatus
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Om ein er i stand til å nå måla er avhengig av dei økonomiske rammene i planperioden og politiske prioriteringar.

Strategiar for utvikling av fylkesvegnettet

- Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt.
- Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak.
- Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesvegnettet, framfor nye større vegprosjekt.
- Auke innsatsen på vedlikehaldssida gjennom å auke rammene til standardhevingsmidlane.
- Utføre gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, kombinert med nye investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet.
- Utføre punktutbetring og mindre strekningsutbetring på det øvrige fylkesvegnettet.
- For å møte noverande og kommande klima- og miljøutfordringar, og for å gjere vegen trygg å ferdast på, må det løyvast midlar til å utbetra og sikre vegkroppen. Dette inneber ei prioritering av tiltak på drenering, reinsk og grøfter.
- Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikk-sikringstiltak, slik som «Hjertesone» rundt skulane. Legge til rette for auka gange og sykling.

Strategiar for kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport

- Utvikling av tilbodet og kollektivnettet skal byggje på prinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland.
- Ved planlegging og nybygging av ny veginfrastruktur, skal det takast omsyn til kollektivtransporten.
- Terminalar, knutepunkt og byttepunkt skal oppgraderast i samsvar med behov og standardkrav.
- Haldeplassar med stort trafikkgrunnlag, og som er ein del av hovudstrukturen for kollektivnettet i Hordaland, skal prioriterast for oppgradering.
- Einskilde haldeplassar med mindre trafikk, men med utfordringar i høve til trafikktryggleik, særleg i samband med skuletransport, kan oppgraderast til ein enklare standard.
- Fylkeskommunen skal ha ei leiande rolle i utviklinga av kollektivinfrastrukturen i fylket, og ha ei offensiv haldning for å få gjennomført og realisert naudsynt oppgradering av terminalar i heile fylket sjølv om dei ikkje ligg til fylkesveg.
- Framtidige bompengepakkar i fylket skal sette av eigne midlar til kollektivinfrastruktur, og kartlegging av behov skal gjennomførast i planfasen.
- Lågutsleppsteknologi - stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk, inkludert buss og båt, samt drosje).



Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet

- Nullvekst i personbiltransporten: Innanfor tiltaksområde for nullvekst kan det vere nødvendig å opne for ulike verkemiddel på ulike områder.
- Samordna areal- og transportplanlegging
 - Styrke samarbeidet med Bergen kommune og regionsenterkommunane i Bergensområdet
 - Bidra til ei arealutvikling, med eit klima- og helsevenleg utbyggingsmønster, som fremjar fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga må skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet.
 - Friggjere sentrale terminalområde til byutvikling.
- Styrke miljøvennlege transportformer
 - Full utbygging av bybane til alle bydelar
 - Etablere kollektivprioritering på vegsamband som har ein viktig funksjon i hovudstrukturen for kollektivsystemet
 - Følgje opp Strategi for innfartsparkering fram mot 2030.
 - Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
 - Fokus på effektivt og attraktivt gangnett.
 - Vurdere vidare utvikling av bybåtsambanda gjennom ein strategi for kollektivtrafikk på sjø
 - Betre utnytting av bilparken
- Redusere sårbarheita i transportsystemet:
 - Etablere ringvegssystem og regionale samband
 - Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.
 - Utbygging av eit ringvegssystem som leier gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum
- Avgrense personbiltransporten
 - Restriktive tiltak som til dømes tids- og miljødifferensiering av bompengesystemet.
- Satsing på lågutsleppsteknologi
 - Auke delen av låg- og nullutsleppskøyretøy
 - Stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje)
 - Tilby klimavenlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper



Strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt

- Styrke samarbeidet med regionsenterkommunane i fylket gjennom Forum for regionsenterkommunar
- Koordinere fylkeskommunale ansvarsområde inn mot regionsentra i fylket, til dømes gjennom etablering av Forum for regionsenterkommunar og Regionsenterringen.
- Hovudlinje for kollektivtransport mellom regionsentera i fylket
- Knutepunkt som sikrar enkle byte mellom ulike transportmiddel, inkludert innfartsparkering for regionsentra i Bergensområdet.
- Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
- Prioritere skuleveggar for å sikre mjuke trafikantar
- Invitere alle regionsentra til å inngå sykkelbyavtale
- Overordna vegsystem skal ikkje vere til hinder for mjuke trafikantar, og internt vegsystem skal prioritere dei mjuke trafikantane
- Energiforsyning for låg- og nullutsleppskøyretøy

Strategiar for fylkeskommunen si rolle inn mot det statlege transportansvaret

- Arbeide aktivt inn mot sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt i Hordaland.
- Utvikle dialog med viktige aktørar.
- Ta ein sterkare posisjon i utvikling av Hordaland og Vestlandet.





3 Utviklingstrekk og utfordringer

3.1 TRANSPORTSYSTEMET I HORDALAND



Figur 1 Transportsystemet i Hordaland i 2017

3.1.1 Vegnettet

3.1.1.1 Stort etterslep på fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet i Hordaland har fleire funksjonar og bind saman lokalsentra, kommunesentra og regionsentra. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer frå 50 på sidevegnettet til over 20 000 på dei mest trafikkerte strekningane kring Bergen. Dei høgtrafikkerte fylkesvegstrekingane finn ein i hovudsak i Bergensområdet, og kring regionsentra Osøyro, Leirvik, Straume og Knarvik. Standarden på vegnettet varierer sterkt, frå gode, tofelts/firefelts vegar med god framkomst til smale og svinga vegar med redusert framkomst.

Mykje av fylkesvegnettet er gammalt og ikkje bygd for dagens transportbehov, noko som inneber at fylkeskommunen har store utfordringar på drift- og vedlikehaldssida. Det samla behovet for å ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane, inkludert naudsynt oppgradering, er berekna til 7,3 mrd. kroner³. Det er omfattande behov for vedlikehald av bruer, tunnelar, kaiar, samt rassikring. Forfallet har ein negativ påverknad både på trafikktryggleik og framkomst. Med vedteken økonomiplan for perioden 2017–2020, vil vedlikehaldsetterslepet auke dei neste åra.

Vegnettet er delt inn i ulike bruksklassar som definerer grad av restriksjonar i høve til vekt/akseltrykk. På ein del av fylkesvegnettet er det restriksjonar på vognlengde. Den strengaste restriksjonen er maks 12,4 meter. I tillegg er det i nokre tunnelar høgdeavgrensingar, samt at vegbreidde og kurvatur kan skape hindringar. Dette har stor innverknad på mellom anna delar av næringstrafikken. I tillegg har fylkesvegnettet mange og store standard-sprang, som er svært uheldig med tanke på trafikktryggleik og rasfare.

3.1.1.2 Klimavenlege ferjer gir høgare kostnader

I Hordaland er det 19 ferjesamband og fylkeskommunen har ansvar for drift av 17 av desse. I tillegg er det 1 riksvegsamband og 1 samband som vert drive utan tilskot. Ferjesambanda er ein viktig del av vegnettet i fylket. Fylkeskommunen har i dag sju ferjekontraktar, som alle utgår i perioden 2018 til 2020. Med nye ferjeandbod er det sett krav til 55 % reduksjon av klimagassutslepp og 25 % energieffektivisering. Det er forventa at dei nye ferjekontraktane vil gje høgare kostnader for fylket i åra framover. Utfordringa vert å realisere miljøambisjonane og samstundes kunne oppretthalde eit godt tilbod, tilpassa trafikkgrunnlaget for dei ulike sambanda.

3.1.1.3 Riksvegane er viktige for næringslivet

Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta

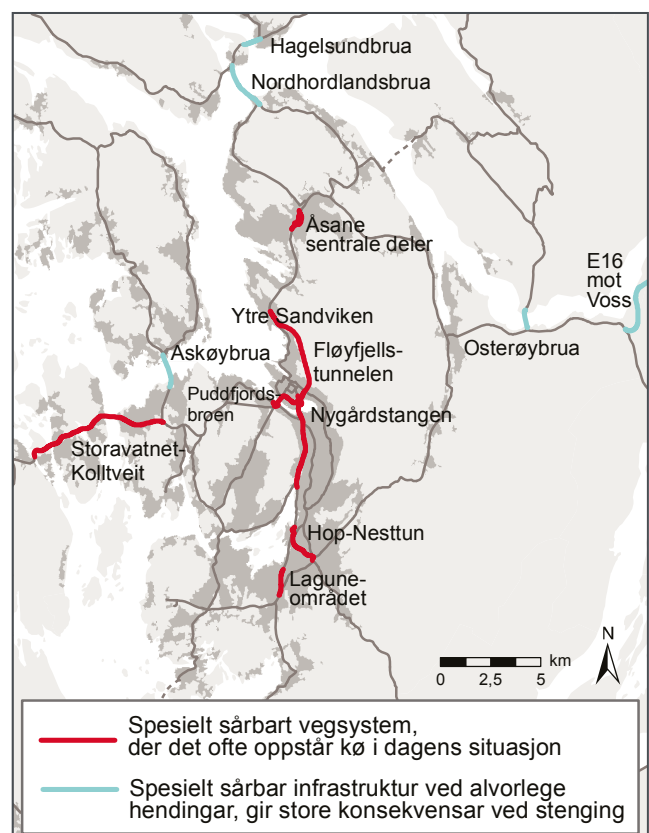
til norsk næringsliv. Riksvegane er spesielt viktige for næringslivet og i transportkorridoren aust-vest (E134, E16, Rv7 og Rv52) er det enno ein utfordrande situasjon, med omsyn til ras og vinterregularitet. I retning nord-sør er det dei mange fjordkryssingane som gir store tidskostnader.

3.1.1.4 Eit sårbart transportsystem

Vegnettet i Bergensområdet har særskilte utfordringar i høve til resten av fylket. Fleire av fylkesvegane i det sentrale Bergensområdet er høgtrafikkerte, og har kapasitetsproblem. Her er det andre krav til vegstandard, og utbetringar vert spesielt kostnadskreivjande.

Rundt Bergen er vegsystemet sårbart med mange bruer og tunnelar på innfartsårene. Her er det fleire høgtrafikkerte samband, med manglande kapasitet, som til dømes Sotrasambandet og Åsane-Nordhordland.

Store delar av den sentrumsretta trafikken og gjennomgangstrafikken går gjennom krysset på Nygårdstangen, som er eit svært viktig og sårbart trafikknutepunkt. Sjølv små hendingar på vegen utløyser store trafikale problem, mellom anna på grunn av manglande omkøyingsalternativ.



Figur 2 Sårbart vegnett i Bergensområdet

Særleg utsette strekningar er E16/E39 med Fløyfjellstunnelen, E39 Åsane–Nordhordlandsbrua og Rv 555 Stora-vatnet Kolltveit. I tillegg er det store utfordringar knytt til ras og skred langs E16 austover.

Naudsynt beredskap i høve til kritisk infrastruktur er viktig og hendingar kan få store konsekvensar. Ved langvarig stenging av bruene til Sotra, Askøy Nordhordland eller Osterøy, vil ferje/båt vere einaste alternativ, samstundes som store trafikkmengder gjer dette utfordrande. Ved ei lengre stenging av Fløyfjellstunnelen (til dømes som følge av brann) vil det på hovudårene mellom nord og vest, vere ingen eller få høve til omkøyning.

3.1.2 Kollektivtransport

Hordaland fylkeskommune har eit overordna ansvar for kollektivtilbodet i heile fylket med buss, snøgg- og lokalbåtsamband og ferjer. I Bergen har fylkeskommunen også ansvar for Bybanen. NSB har ansvaret for persontransport med jernbanen. I tillegg til sjølve rutetilbodet, har fylkeskommunen også ansvar for infrastrukturen i samband med terminalar og haldeplassar langs fylkesvegane og på fylkeskaia. Behovet for opprusting av infrastrukturen er stor.

Av alle kollektivreiser i Hordaland står bussen for 80 %, Bybanen for 18 % og båt totalt for 2 %. Omlag 90 % av kollektivreisene i fylket, skjer i dag i Bergensområdet. Det er også her behovet for kollektive trafikkløysingar er størst, med utfordringar knytt til miljø og areal. Ei sentral utfordring er korleis ein skal sikre framkomst for kollektivtrafikken i sentrale delar av Bergensområdet.

Skyss – eiga eining, under samferdselsavdelinga, som har ansvaret for kollektivtransporten.

Skyss organiserer nesten all kollektivtransport i fylket, etter dei budsjett som politikarane vedtek. Skyss har ansvar for å setje i verk strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland og skal bidra til å forbetre og vidareutvikle kollektivtilbodet i fylket. Skyss har ansvar for å planlegge, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybane, båt og ferje.

Skyss administrerer følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 770 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 20 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband
- Seks båtkontraktar med åtte snøgg- og lokalbåtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skuleskyss.

Skuleskyss er lovpålagd gjennom Opplæringslova⁴ § 7. I områder der trafikkgrunnlaget er lite, er skuleskyss i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet.

Kollektivtrafikken er finansiert med offentlege midlar og billettinntekter. Som eigar av kollektivtrafikken har fylkeskommunen ansvar for å utnytte desse ressursane godt og gjere riktige prioriteringar. Det er ei stor utfordring å sikre tilstrekkeleg finansiering av investeringar og drift innan kollektivtransporten.

3.1.2.1 Jernbane

Etter ein lengre periode med lågt investeringsnivå på jernbana, har satsinga på vedlikehald, fornying og investering i jernbanenettet hatt ein monaleg auke sidan 2006. Bergensbanen er den mest rasutsette jernbanestrekninga i Norge. For dei rasutsette strekningane på Vossebanen er det berre større omlegging av infrastrukturen, med ny trasé i tunnel, som vil gi tilstrekkeleg samfunnstryggleik. Vossebanen er i dag ei enkeltspora strekning med få og korte kryssingspor. Manglande kapasitet på strekninga set grenser for både person- og godstrafikk. Målet om auka kapasitet på jernbane for å kunne overføre meir gods frå veg til bane, må møtast både med kortsiktige tiltak for å auke streknings- og terminalkapasiteten, og langsiktige tiltak for å bygge ein robust, føreseieleg og kapasitetssterk infrastruktur.

I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 er det gjort framlegg om omfattande utbetringar på Bergensbanen. Dobbeltsporet mellom Bergen–Arna er under bygging og vil vere i drift frå 2022. Tiltaket gjev auka kapasitet mellom Bergen og Arna og opnar for ei dobling av frekvens for persontrafikken, samt betre kapasitet for godstransporten. Det er sett av planmiddel til ny trase mellom Arna og Stanghelle, eit prosjekt der ny E16 og ny dobbeltspora jernbane vert planlagt i fellesskap. Bygging av Ringeriksbanen ligg inne i bunden ramme, med ferdigstilling i 2024, og det vil truleg kome planmiddel til strekninga Stanghelle – Voss.

Jernbanereforma

Jernbanereforma vart iverksett frå 01.01.2017. Reforma skal legge til rette for effektivitet, sikkerheit og konkurranseutsetting innan jernbanesektoren. Eit hovudgrep er oppretting av eit Jernbanedirektorat og eit infrastrukturforetak.

Direktoratet skal ha ein sentral posisjon i styring og koordinering av sektoren, ved å vera kjøpar av infrastrukturtenester og utbyggingstenester, kjøpar av persontogtransport, langsiktig planlegger, koordinator mot andre forvaltningsnivå og premissgivar for sektorens generelle innretning. Direktoratet skal vera ein pådrivar for koordinering mot øvrig kollektivtransport og sykkel og gange.

Infrastrukturforetaket skal ivareta operative oppgåver og ha eit heilskapleg ansvar for jernbane-infrastrukturen.

⁴ Lov om grunnskulen og den vidaregåande opplæringa



3.1.3 Sykkel og gange

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for gang- og sykkelvegnettet tilhørende fylkesvegane. Manglande infrastruktur som sikrar tilhøve til dei som går og sykklar, er ei stor utfordring. Per 2016 har fylkeskommunen ansvar for om lag 210 km med gang- og sykkelveg.

På det overordna fylkesvegnettet er tilbodet til gåande og syklande kartlagt i dei strekningsvise utgreiingane (sjå omtale i kap. 5.3.2). Kartlegginga viser at behovet for gang- og sykkelveg er stort. Det er likevel viktig å merke seg at det ikkje er behov for eit gjennomgåande gang- og sykkeltilbod på alle enkeltstrekningar, grunna låge trafikk-tal. Kartleggingar av viktige kollektivknutepunkt (omtalt i kap. 6.3.3) viser at tilrettelegging for gåande og syklande ved slike knutepunkt generelt er for dårleg. Den siste store kartlegginga av gang- og sykkeltilbod for heile fylket vart gjort av Statens vegvesen i 1997.

Med mål om vekst i dei miljøvennlege transportformene er behovet for ei forsterka satsing på tilrettelegging for sykkel og gange stor.

3.1.4 Luftfart

Bergen lufthamn Flesland er innfallsport til regionen både nasjonalt og internasjonalt, og er avgjerande for næringslivet i regionen. Lufthamna har omfattande inn- og utlandstrafikk. I 2015 reiste ca. 6 mill. passasjerar over lufthamna. Utviklinga innan reiseliv, næringsliv, kultur og idrett, samt helsesektoren og auka innvandring, er med å bidra til behovet for eit godt rutetilbod med fly inn og ut av regionen. Det er omlag 3 500 tilsette på lufthamna og den er dermed ein av regionens største arbeidsplassar. I 2017 opnar den nye terminalen med ein kapasitet på 10 mill. passasjerar årleg.

Jamfør referansescenarion for flyplassen vil årleg passasjer-tal i 2030 vere på 8,2 mill. passasjerar. Behovet for ein rullebane 2 er forventa å vere aktuell frå ca. 2040.

Bergen lufthamn Flesland

har mål om at delen av reiser med kollektivtransport til og frå lufthamna skal vere på 40 % i 2020. I 2017 opnar Bybanen til flyplassen i samband med opning av ny terminal. I tillegg spelar flybussen framleis ei viktig rolle.

Stord lufthamn Sørstokken har ein lokal verdi for næringslivet på Stord og delar av Sunnhordland. I tillegg vert flyplassen nytta av fly og helikopter ved søk- og redningsaksjonar, samt ambulanseflygingar. Gjeldande avtale mellom lufthamnselskapet og Samferdselsdepartementet om økonomiske kompensasjon for drift av lufthamna, gjeld for perioden 2016 til 2020.

3.1.5 Sjøtransport og farleier

Sjøtransport er særleg eigna til å frakte store godsmengder over lange avstandar der tidsfaktoren ikkje er kritisk. Viktig infrastruktur er farleier og hamner. Gjennom «Sjøsikkerhetsanalysen», har Kystverket identifisert risikoutsette områder langs kysten. På Vestlandet er særleg tronge farvatn og lange strekk innaskjers trekt fram som krevjande og utfordrande. I tillegg til fysiske avgrensingar i farleia kan straum og vêrforhold gjere at manøvreringsmogelegheitene kan verte reduserte. Dette saman med stor konsentrasjon av skipstrafikk gjer at risikoen for ulykker aukar. Trafikken er særleg knytt til fiskeri, passasjer og petroleumsrelatert verksemd.

Kystverket har og fokus på fiskerihamnene. I Hordaland er det særleg behov for utbygging av ei felles fiskerihamn på Bømlo, som er ein viktig fiskeri- og havbrukskommune. Ein stor del av havfiskeflåten i Noreg er også heimehøyrande her, utan at det i dag finst ei felles hamn for landliggje, bunkring, ising, vassforsyning og vedlikehaldstenester. I Hordaland er det elles mange aktive fiskerihamner. Tre hamner på Austevoll har spesielt viktige roller: Storebø fiskemottak, Torangsvåg liggjehamn og Austevoll fiskerihamn på Salthella.

Båt er og aktuelt til persontransport. Fleire stader er det i dag etablerte båtruter, til dømes mellom Bergen, Askøy, Lindås og Meland.

3.1.6 Godsterminalar i Bergen

Effektiv godshamn og jernbaneterminal i Bergensområdet er nødvendig for å sikre konkurransekraft for vidare vekst. Vidare er eit fungerande transportsystem viktig for næringslivet sin konkurranseevne og for Bergensområdet sin attraktivitet som næringsregion. Riksveggar og overordna fylkesveggar er sentrale i den samanheng. Det er ein nasjonal målsetjing å få overført gods frå veg til sjø og bane. Dette krev mellom anna gode terminalløysingar og utbetring av Bergensbana.

Godsterminalen på Nygårdstangen vil på sikt ha avgrensa areal og kapasitet til å møte den forventade veksten i godstransport på jernbane. I tillegg bandlegg jernbaneterminalen sentrale areal for byutvikling i Bergen. Tilsvarende situasjon gjeld for dagens hamn på Dokken. Jernbaneverket har gjennomført eit KVVU-arbeid som ser på framtidig

lokalisering av godsterminal for jernbane og regional hamn. Utreiinga tilrår ei delt løysing, der jernbaneterminal og hamn vert lokalisert uavhengig av kvarandre.

Lokalisering av næringsområde, og særleg av dei store godsdistributørane, har store konsekvensar for volum og kapasitet på vegnettet. Næringstrafikken står for om lag 70 % av utslipp av NOx og nesten 50 % av utslipp av CO₂ i Bergensområdet, og det er derfor viktig at lastekapasiteten utnyttast godt og at det vert nytta kjøretøy med låge eller ingen utslipp.

3.1.7 Nedgang i talet på omkomne og alvorleg skadde på vegnettet i Hordaland

Nullvisjonen om ingen omkomne eller hardt skadde i trafikken ligg fast, og er utgangspunktet for alt trafiksikringsarbeid. Nullvisjonen inneber at tiltak må setjast i verk der det er størst sjanse for at ulykker med alvorlege utfall skjer. Trafikkulukker er eit samfunnsproblem som har store ringverknader økonomisk, materielt og gjennom tapt verdiskaping. For å kunne klare å redusere talet på trafikkulukker må tiltak utførast over eit breitt spekter, og av mange ulike aktørar.

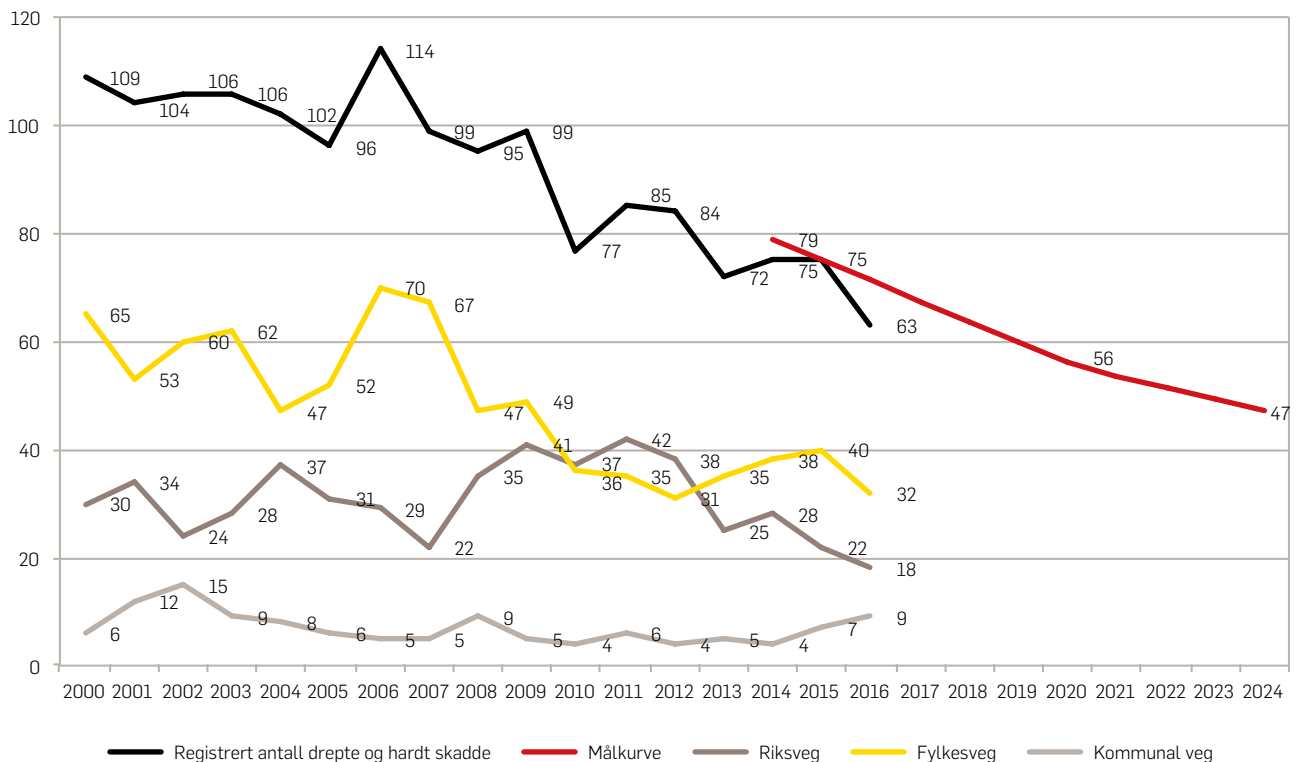
Talet på omkomne og alvorleg skadde har gått ned i Hordaland dei siste åra. Bättre vegar, betre og tryggare bilar, samt bruk av bilbelte, er ein stor del av forklaringa på at talet på omkomne går ned. Det er ein tendens at i ulykker der folk tidlegare omkom, vert dei no hardt skadd. Det er difor viktig å følgje med på utviklinga i tala for hardt skadde.

Ullukkesbarometeret 2015

– Ullukkesmønster for dei alvorlege ullukkene (omkomne og hardt skadde):

- Store geografiske variasjonar. Dei fleste ullukkene skjer i Bergen.
- Møte- og utforkøyringsullukkene er mest dominerande. I tillegg kjem ullukkene med gåande og syklande. Sett under eitt skjer dei alvorlege møteullukkene hovudsakleg på riks- og fylkesveggar med høg ÅDT. Utforkøyringsullukkene dominerer på fylkesvegnettet, medan dei alvorlege ullukkene med mjuke trafikantar skjer på veggar med låg fart og lågare ÅDT.
- Fordelt på vegkategori har både fylkes- og riksvegane ein nedgang i ullukker frå 2000, men dei siste åra har det vore ei auke i talet på ullukker på fylkesvegnettet.
- Menn dominerer ullukkesbiletet.

Målkurve for Hordaland 2014-2024



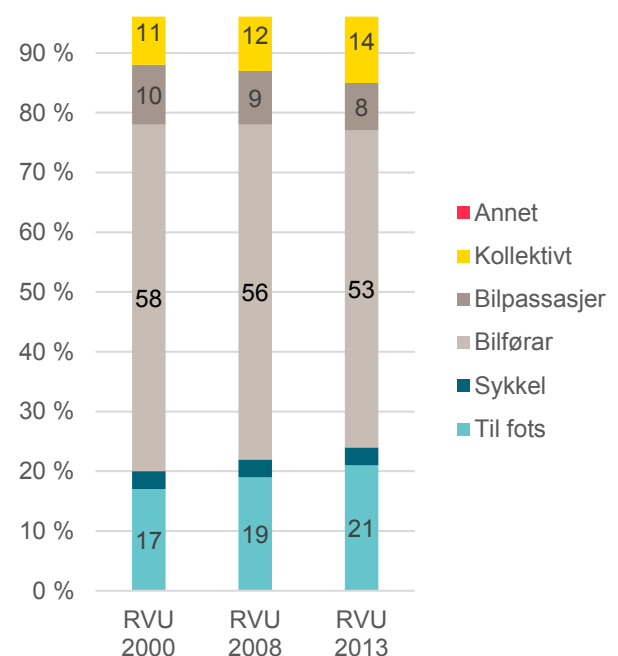
Figur 3 Målkurve for Hordaland 2014-2024

I Nasjonal transportplan (NTP) (2014–2023) er det sett ei målsetjing om at «antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal i 2024 ikke overstige 500». For Hordaland inneber denne målkurva ein reduksjon i tal drepne og hardt skadde i 2024, med om lag 45 % samanlikna med 2012⁵. Dette er krevjande og ambisiøse målsetjingar. Figur 3 viser ei kurve for den ønska utviklinga i talet på drepne og hardt skadde fram til 2024.

3.1.8 Endra reisevanar

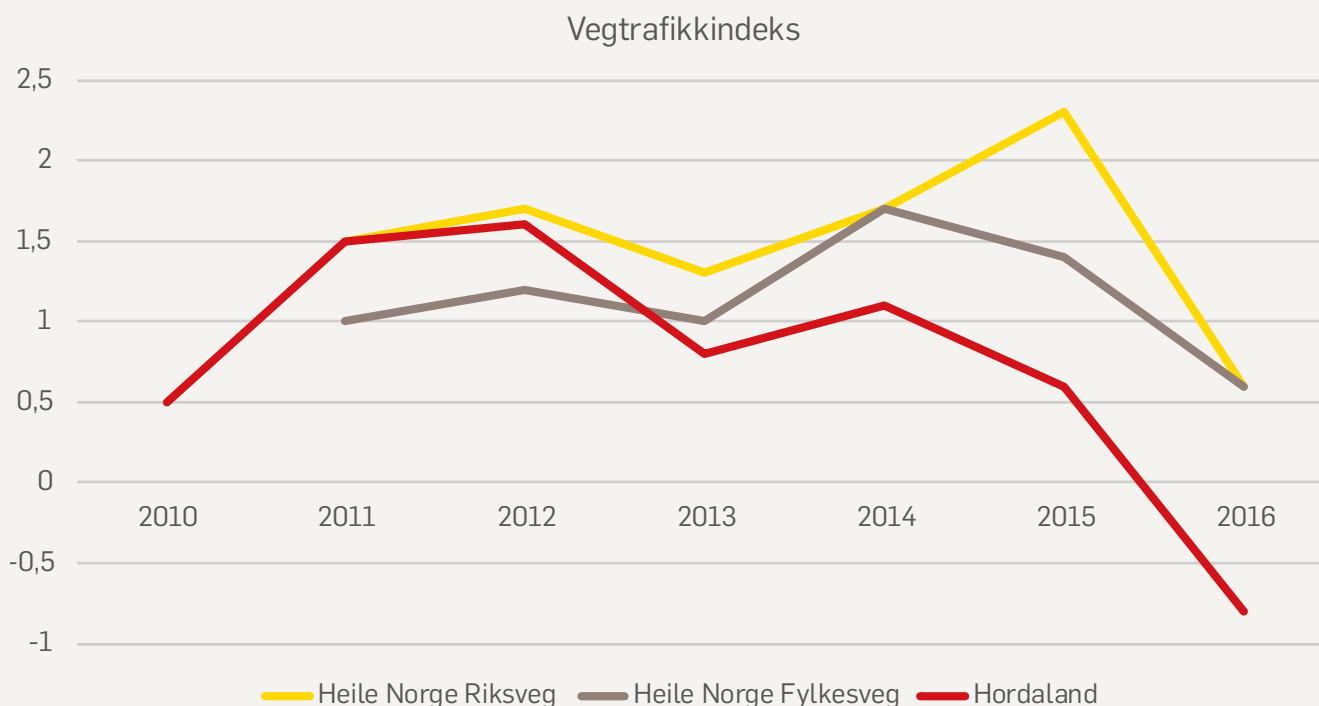
Reisevaneundersøkinga (RVU) Bergensområdet 2008 og 2013 viser ein positiv trend for reisemiddelfordelinga. Tendensen er at fleire turar vert gjort til fots og med kollektivtransport, og færre reiser skjer med bil. Utviklinga på sykkel har derimot vore negativ, og berre 3 % av reisene skjer med sykkel. Dette er den lågaste sykkelandelen av alle storbyområda i landet.

Det er stor skilnad i utviklinga i reisevanar mellom sentrale og meir perifere deler av Bergensområdet. For arbeidsreiser i Bergensområdet er delen av reiser med kollektivtransport 24 %. For arbeidsreiser til Bergen sentrum er heile 49 % av alle reiser gjennomført med kollektivtransport. Privatbilen vert brukt av berre 38 % av arbeidsreiser til Bergen sentrum.



Figur 4 Endring i reisevaner i Bergensområdet (RVU Bergensområdet 2013)

5 Tabellen er brote ned på fylkesnivå, jf. Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014–2017.



Figur 5: Utviklinga i vegtrafikkindeks for Hordaland og for heile Noreg

Sidan 2010 har det vore ein generell vekst i vegtrafikken, men veksten har vore mindre i Hordaland enn landsgjennomsnittet. Dei siste par åra har veksten minka, og figur 5 viser ein liten reduksjon i vegtrafikken i Hordaland frå 2010 til 2016⁶. Noko av årsaka til reduksjonen kan vere færre arbeids- og tenestereiser som følge av redusert aktivitet i oljebransjen og andre næringar. Ei anna årsak er endring i reisemiddelfordelinga.

3.1.8.1 Reduksjon i vegtrafikken i Hordaland.

Passasjerstatistikken⁷ for 2016 viser at talet på kollektivreisande i Hordaland framleis aukar. Det var til saman totalt om lag 56,5 millionar påstigande på buss, båt og bane i 2016. Dette gir om lag 4 % vekst frå 2015. Den prosentvise veksten frå 2015 til 2016 er tilnærma lik i Bergensområdet som i Hordaland utanom Bergensområdet. Bybanen hadde den største prosentvise veksten (7 %) av alle kollektivlinjer i 2016, og står no for 22 % av kollektivreisene i Bergensområdet.

3.1.8.2 Lågare andel syklistar og gåande enn resten av landet

Den siste nasjonale reisevaneundersøkinga viser at sykkelreisene utgjør ein vesentleg mindre del av alle reiser

enn målsetjinga i NTP, som er på 8 %. På landsbasis er sykkelandelen 4,5 %, i Bergen kommune 3,4 % og for Bergensområdet er andelen berre 2,8 %. Sidan 2008 har det vore ein fallande trend i Bergensområdet.

3.1.8.3 Tidsdifferensierte bompengar har god effekt på trafikksituasjonen

Tidsdifferensierte bompengetakstar vart innført i Bergen 1. februar 2016⁸. På same tid vart kapasiteten i kollektivsystemet styrka med 300 ekstra daglege avgangar. Som figur 6 viser, så har tiltaket gjeve ein jamnare fordeling av trafikken, særleg i ettermiddagsrushet. I tillegg er det ein total nedgang i trafikken på 4 %. Effekten er synleg gjennom betre framkome og meir flyt i trafikken i og rundt Bergen i rushtida. Neste reisevaneundersøking vil gi informasjon om korleis disse reisene har fordelt seg på ulike reisemiddel. I tillegg skal innføring av tiltaket evaluerast.

Tidsdifferensierte bompengetakstar

Rushtid kl. 06:30–09:00 og kl. 14:30–16:30.

Takst for lette køyretøy: 25 kr utanom rushtid og 45 kr i rush.

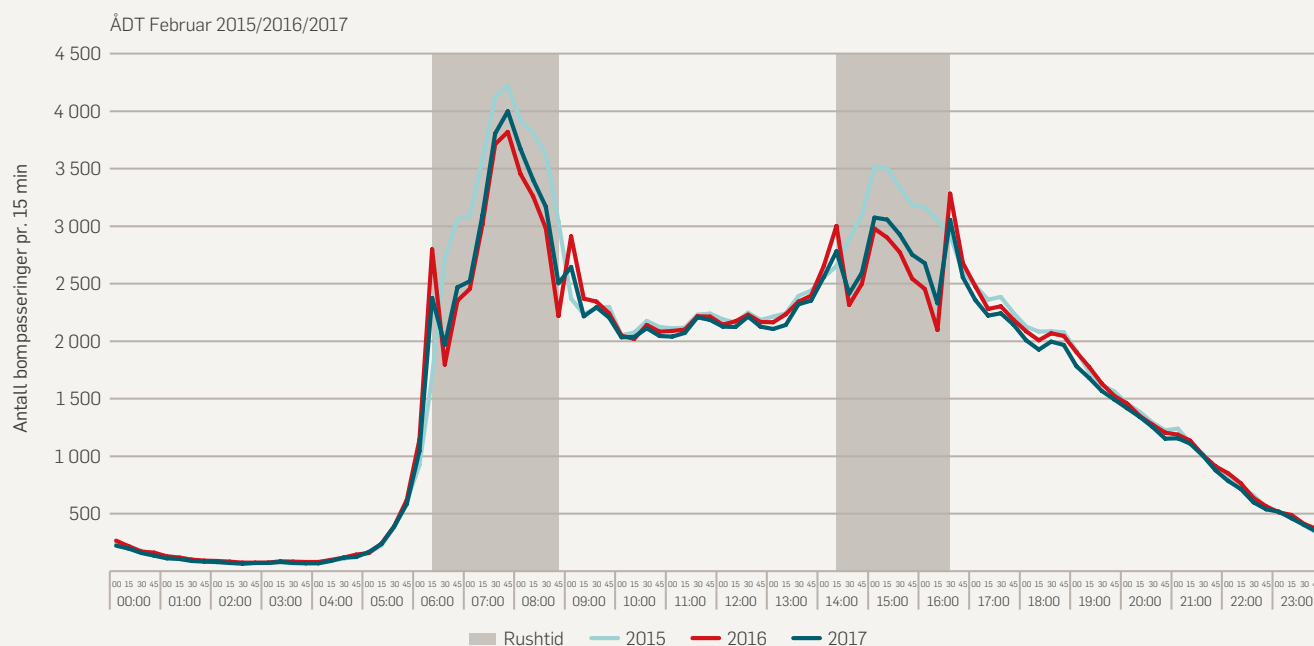
Takst for tunge køyretøy: 38 kr utanom rushtid og 90 kr i rush.

6 Tall til og med oktober 2016

7 Årsrapport 2015 Kollektivstrategi for Hordaland

8 Stortinget vedtok gjennom Prop. 1 S (2015–2016) å innføre tidsdifferensierte bompengetakstar i bomringen i Bergen.

Trafikk gjennom bomstasjoner Bergen februar 2015 / 2016



Figur 6 Trafikk gjennom bomringen i Bergen, før og etter innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar.

Utfordringa med tidsdifferensierte bompengeretakstar er at det vert lågare inntekter til bompengeselskapet enn det som er budsjettert i Bergensprogrammet.

Fleire andre tiltak som har innverknad for trafikksituasjonen er gjennomført i perioden april 2015 til april 2016, mellom anna opninga av Ringveg vest 2.byggetrinn og opning av sambruksfelt i Fjøsangervegen.

3.1.9 Køyretøy bruker fossil energi som slepp ut klimagassar

Transportsektoren er den største kjelda for CO₂-utslepp i Noreg i dag (31 %). Utsleppa kjem frå forbrenning av fossilt drivstoff. Basert på salet av petroleumprodukt var klimagassutsleppa frå transportsektoren i Hordaland i 2015 som følgjer:

- Vegtrafikken: 0,85 mill. tonn CO₂-ekv.
- Sjøfart: 0,45 mill. tonn CO₂-ekv.
- Luftfart: 0,3 mill. tonn CO₂-ekv.

Nullvekstmålet (sjå kap. 7.3) inneber at køyringa med personbil ikkje veks i tråd med folkeveksten, men vert halde stabilt. Klimagassutsleppa vert då redusert med opptil 0,1 mill. tonn CO₂ i høve referansebanen, og vil ikkje gje ein monaleg reduksjon i høve til utslepp i dag.

3.1.9.1 Nye drivstoffteknologiar kan redusere utsleppa frå transportsektoren

Overgangen til nye drivstoffteknologiar kan gje stor reduksjon i utslepp frå transportsektoren⁹. Ein tiltaksanalyse frå Miljødirektoratet (Lavutslippstudien, M-386/2015) viser at tiltaka med størst potensial for å redusere utsleppa av klimagassar frå transportsektoren, er overgang til nullutsleppsteknologi og alternative drivstoff. Det omfattar at nye privatbilar, lette varebilar og bybussar skal vere 100 % nullutslepp frå 2025 og store delar av tunge varebilar, langdistansebussar og lastebilar frå 2030. I mellomtida skal ein nytte så mykje biodrivstoff som mogleg.



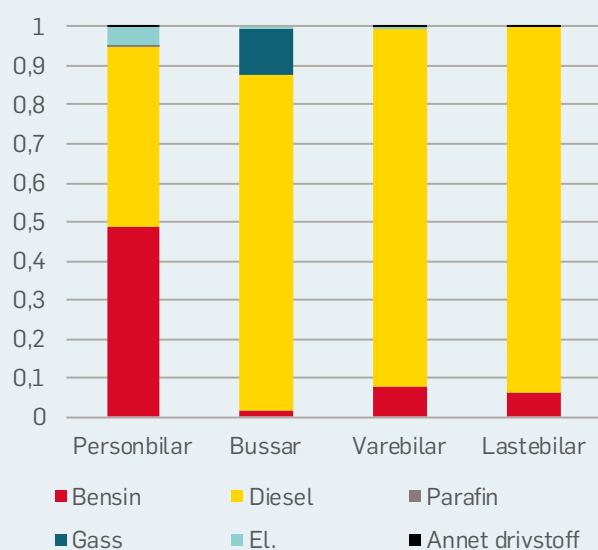
9 Kjelde: Grunnlag for klimastrategi (transportetatane og Avinor, februar 2016). Rapporten er ein av sju vedleggsrapportar til grunnlagsdokumentet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2018–2029.

Samansettinga av køyretøy og drivstoff i køyretøyparken i Hordaland

Personbilar utgjorde om lag 86 % av alle bilane i Hordaland 2015. 13 % var små godsbilar, resten bussar og store godsbilar.

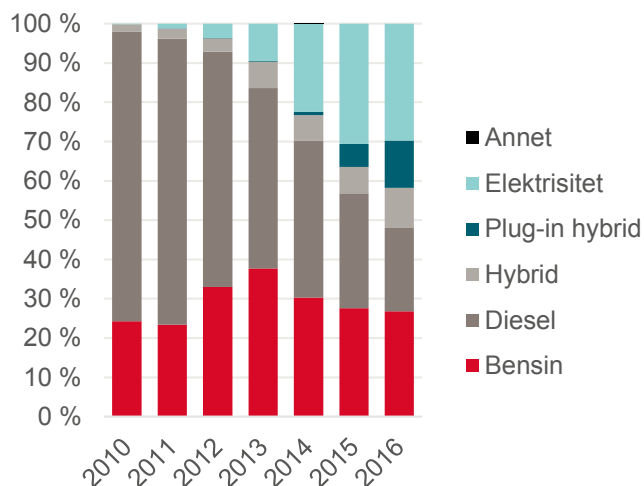
I 2015 var over 5 % av personbilane i Hordaland nullutsleppskøyretøy, medan 12 % av bussane kunne ta i bruk biogass. Figur 7 viser samansettinga av køyretøy og drivstoff i køyretøyparken i Hordaland. Låg- og nullutsleppsteknologi reduserer også lokale utslepp og bidreg til betre luftkvalitet. Teknologien bidreg derimot ikkje til å løyse arealknappheit og dårleg framkomst.

Drivstoff i køyretøyparken i Hordaland 2015 etter framdrift (kjelde: SSB 07849)



Figur 7 Drivstoff i køyretøyparken i Hordaland 2015

Bilsalet i Hordaland etter framdrift (samanstilling ved HFK basert på OFV)



Figur 8 Endring i personbilsalet i Hordaland frå 2010 til 2016.

Talet på el-bilar i Noreg har auka raskt. Ved utgangen av 2016 var det om lag 105 000 elbilar i Noreg, og 16 000 av desse i Hordaland.

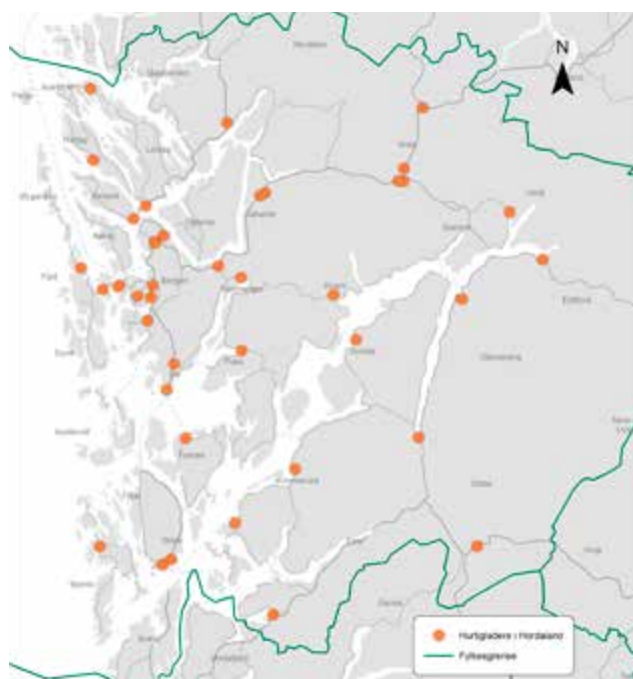
Sidan 2011 har delen dieslbilar i personbilsalet gått frå over 70 til 20 %, medan delen elbilar har gått frå 1 til 30 %. Hordaland hadde den høgste delen elbilar i salet i Noreg. 7 % av personbilparken i fylket er elektrisk.

Utslepp frå luftfarten står bak omlag 5 % av dei nasjonale utsleppa i Noreg, om ein inkluderer internasjonal flytrafikk. Gjennom internasjonal bransjesamarbeid er det fastsett mål om halvering av dei globale utsleppa frå luftfart samanlikna med 2005. Aktuelle tiltak er fornying av flyflåten, endra ruteføring med tilpassing av inn- og utflyging og innføring av nye drivstoff.

3.1.9.2 Lade- og fyllinfrastruktur

Ved sida av kjøps- og bruksinsentiva er lade- og fyllinfrastrukturen avgjerande for bileigarar sitt val av køyretøyteknologi. Hurtigladeinfrastrukturen for Hordaland omfattar meir enn 40 stasjonar som er compatible med alle køyretøy som kan hurtiglade (kring 50 kW effekt). Stasjonane vert bygd, eigd og drifta privat. Hordaland fylkeskommune og Enova (tidlegare Transnova), har gitt tilskot til utbygginga. I 2017 vert det etablert to hydrogenfyllstasjonar for fylling av hydrogen (700 bar trykk) i Bergensområdet. Stasjonane har fått tilskot av fylkeskommunen og Enova. Både hurtiglade- og hydrogenfyllstasjonane er tilrettelagt for lette køyretøy.

Det finst ikkje eigen fyllstasjon for hydrogen, biodrivstoff eller biogass retta mot tyngre køyretøy i Hordaland. Gass- og biodrivstoffleverandørar leverer til private tankanlegg i heile fylket.



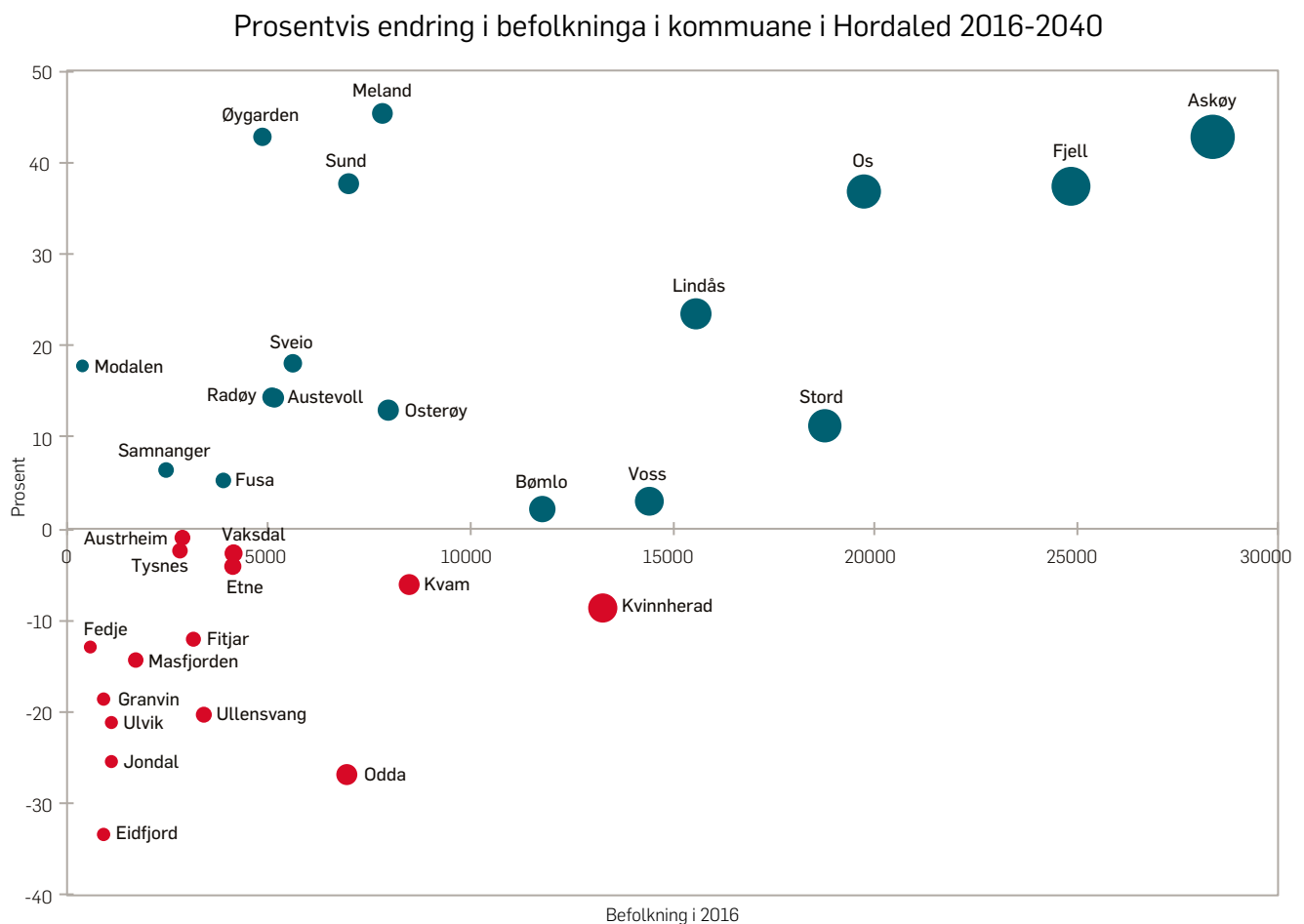
Figur 9 Hurtigladers i Hordaland.

3.2 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK

3.2.1 Endring i befolkninga i kommunane i Hordaland i perioden 2016-20140

Merk at Bergen kommune ikkje er inkludert i figuren. Grunnen er at Bergen er svært forskjellig frå dei andre kommunane slik at forholdet til dei andre kommunane ikkje vil vere korrekt. Prognosen viser at befolkninga i Bergen kommune antakast å auke frå 277 391 personar i 2016 til 344 687 i 2040, dvs. ein auke i innbyggartalet på 25,2%.

Dei største prognosebaserte endringane er å finne i kommunane ute ved kysten, og i kommunar med relativt høge innbyggartal i 2016. Befolkningsprognosane er fyrst og fremst basert på demografiske kjenneteikn. Dette er nok ein svakheit med mindre alle faktorarar som verker inn på befolkninga er stabile over tid. Endringar i samfunnet, og dei økonomisk tilhøva har innverknad på kor befolkninga busett seg på lang sikt. Befolkningsprognosane må derfor supplerast med regionaløkonomiske analyser for å styrke validiteten i transportplanarbeidet.



Figur 10 Prosentvis endring i talet på innbyggjarar fordelt på kommune i Hordaland fylke i perioden 2016-2040. Dei raude kulene viser antatt negativ utvikling medan blå kular viser auka i befolkninga. Storleiken på kulane indikerer kor stor befolkninga i kommunane er i forhold til kvarandre i 2016.

3.2.1.1 Bergensområdet – eit felles bu- og arbeidsmarknadsområde i vekst

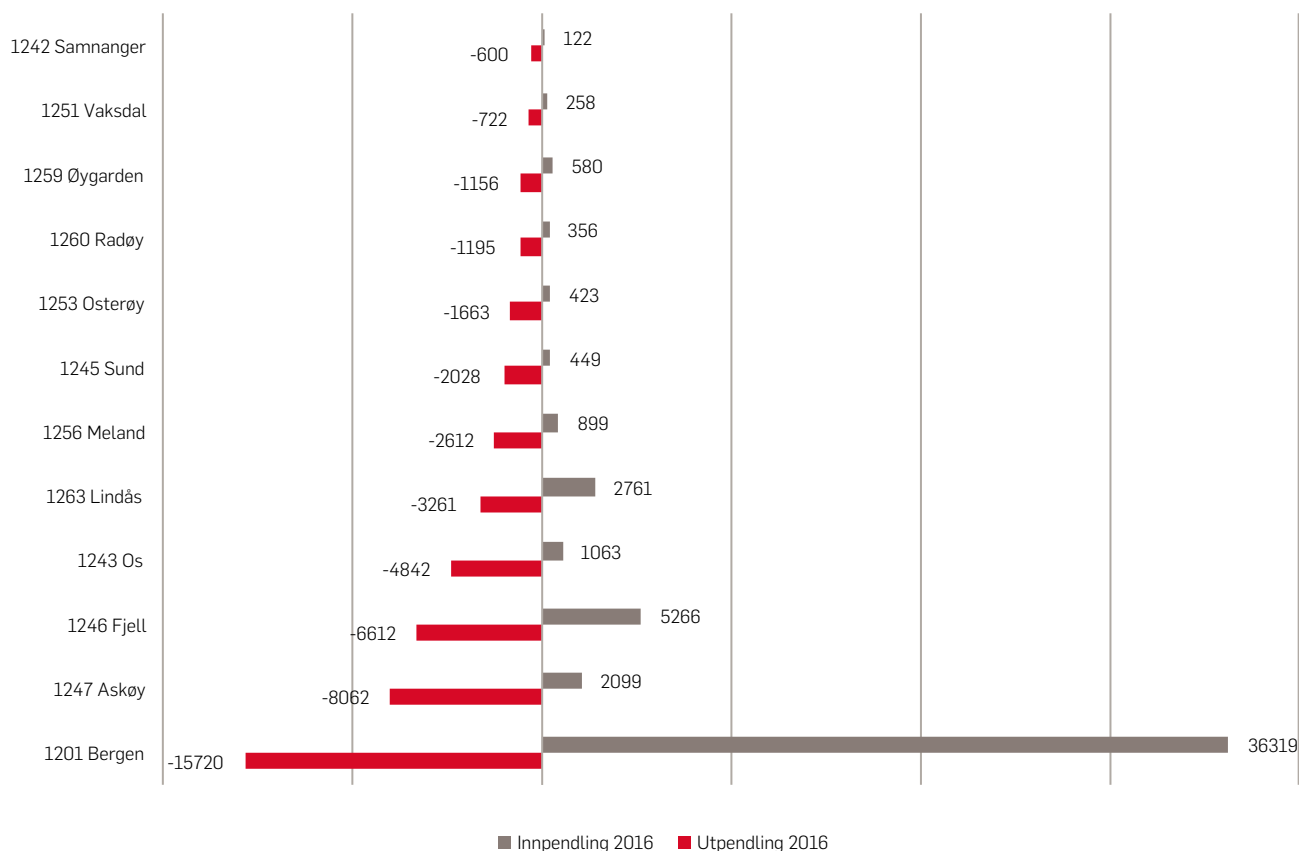
Avstanden mellom bustad og arbeidsplass er ein sentral faktor bak transportetterspurnaden, og i Hordaland er det i Bergensområdet at dei store transportvoluma vert genererte. Den største reelle veksten i folketal, fram mot 2040, kjem i Bergen kommune (ca. 60 % av veksten i Bergensområdet). Den prosentvis største veksten kjem i kommunane i vest. Vekst i omlandskommunane skaper auka etterspurnad etter transport på innfartsårene til Bergen og sentrale områder.

Analysar gjennomført i samband med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet viser at medan berre 20 til 30 % av bustadveksten i regionsenterkommunane Lindås, Askøy, Fjell og Os skjer nær sentra, er det tilsvarende talet for Bergen 42 %¹⁰. Ei slik utvikling gjev ein auke i etterspurnad etter transport som i stor grad vert dekkja av privatbilen. For å nå mål om nullvekst i personbiltransporten og mål knytt til folkehelse og miljø, er det viktig å legge til rette for ei endring i arealpolitikken, med større del av veksten nær eksisterande sentra.

Figur 10 gir ei framstilling av pendlingsmønsteret i Bergensområdet i 2015. Størst pendling er det naturlegvis til og frå Bergen, med ei nettoppendling til Bergen kommune på bortimot 20.000 arbeidstakarar. Det er regionsenterkommunane Askøy, Fjell, Os og Lindås som bidreg mest til dette. Fjell og til dels Lindås har òg ein betydeleg pendling til kommunen. Den ujamne arbeidsplassdekninga og pendlingsmønsteret utfordrar veg- og kollektivkapasiteten i det sentrale Bergensområdet.

3.2.2 Eit våtare og varmare klima aukar risiko for flaum- og rasfare på veg- og jernbanenettet

Hordaland vil verte råka av eit varmare og våtare klima med meir ekstremver i framtida. Klimaprofil for Hordaland, utarbeidd av Norsk klimaservicesenter i august 2016, syner at det er venta at årstemperaturen i Hordaland vil auke med omlag 4° C fram mot år 2100, og at årsnedbøren vil auke med 15 % samanlikna med perioden 1971–2000. Klimaendringar vil medføre auka risiko for



Figur 11 Inn- og utpendling i 2016 for kommunane i bergensområdet.

¹⁰ Analysen inkluderer ikkje viktige for tetttingsområde for Bergen kommune, som areal rundt bybanestopp. Det er difor grunn til å tru at dei reelle tala for Bergen kommune er høgare enn det analysen klarer å fange opp.



flaum- og rasfare og vil gje nye utfordringar for vedlikehaldstiltak og rassikring både langs riks- og fylkesvegnettet samt Bergensbana.

Det er dei indre delane av Hordaland som er særleg utsett for naturfarar, som flaum og skred. Mellom 2000 og 2015 er det Hardanger, delar av Sunnhordland, nordlege delar av Voss kommune, samt Osterfjordområdet, som har hatt den største tettleiken av registrerte skredhendingar.

3.2.3 Spreidd næringsliv med høge krav til transportsystemet

I 2015 var Hordaland fylket med størst fastlandseksport¹¹, med ein samla eksport på 63 milliardar kroner. Til samanlikning var fastlandseksporten frå Møre og Romsdal, med nest størst fastlandseksport, på 38 milliardar.

Fylket har mange verksemdar innan næringar som genererer transport av varer, som til dømes reiseliv, jordbruk, skogbruk, maritime næring, industri, råolje og naturgass. Mange av desse næringane har ein desentralisert lokaliseringsstruktur, noko som set særlege krav til transportsystemet. Transporten utgjer ofte ein vesentleg del av produksjonskostnadene. Sidan mange av dei transportintensive næringane ligg spreidd i fylket, er god framkomst og høg regularitet svært viktig for konkurransekrafta til desse brukarane av transportsystemet.

3.2.4 Transportmåtar og trendar

Tilrettelegging av ulike reisemåtar har endra seg, og dei reisande står i dag overfor fleire val. Betre kollektivtilbod, restriksjonar på bruk av privatbil, ny teknologi (ITS¹²) og framvekst av delekultur gjer det mogleg å velje bort privatbilen i sentrumsområde. Denne utviklinga gir utfordringar knytt til lovverk og private tilbod om transporttenester, på same tid som det legg til rette for ei ønska utvikling med meir effektiv utnytting av kapasiteten i transportsystemet. EU har stilt krav til raskare implementering av ITS, og dette er følgt opp i grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029.

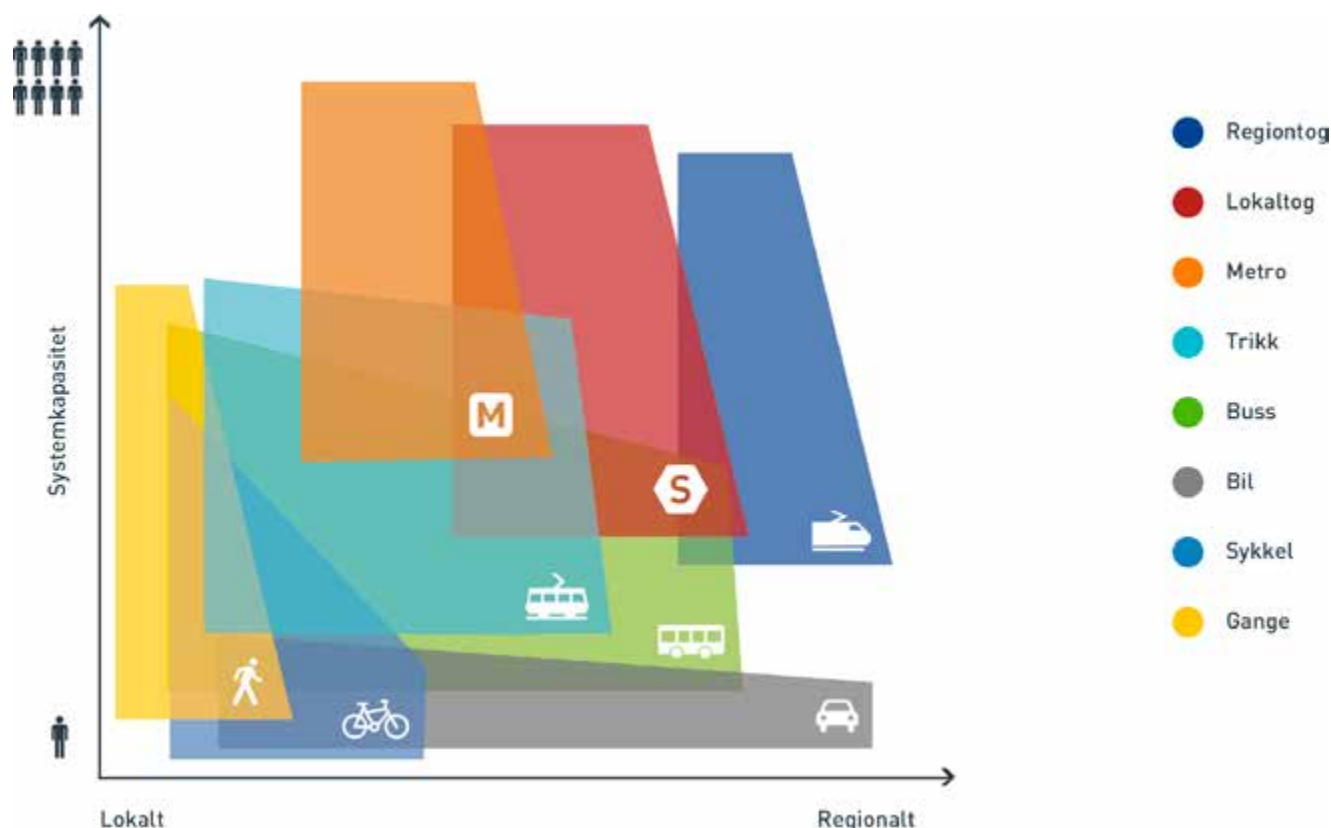
I sum representerer utviklinga ei større uvisse, enn tidlegare, knytt til framtidig transportbehov og kva ein skal planleggja for. Det vil truleg skje store endringar i planperioden og det vil vere nødvendig å ha god og tilstrekkeleg kunnskap om teknologiutvikling og rammevilkår, for å legge til rette for riktig virkemiddelbruk i utviklinga av transportsystemet.

3.2.5 Samspel mellom dei miljøvennlige transportmidlane

Det er store variasjonar i marknadsgrunnlaget for kollektivtransport, sykling og gange i Bergensområdet. I områder kor kollektivtransporten står for ein stor del av

11 SSB (2016): Tabell 13: Fastlandseksport etter produksjonsfylke.

12 Intelligente Transport System



Figur 12: Prinsipp for sammenhengen mellom ulike områder og kapasiteten til ulike transportformer. Figuren er henta frå Ruter sitt strategidokument M 2016.

marknadsgrunnlaget, og personbilen står for en liten del, er det og mange som sykler og går. For å sikre at veksten i persontransporten i Bergensområdet skal takast med kollektiv, sykkel og gange er det viktig å få til eit godt samspel mellom dei miljøvennlige transportalternativa. Eit godt samspel vil og vere viktig å få til i regionsentera i fylket.

Kunnskap om korleis kombinasjonen av kollektivtrafikk, sykkel og gange på best mogleg måte kan bidra til å erstatte bilreiser er viktig. Det å få fleire til å gå og sykle er godt for folkehelsa, lokalmiljøet, klima, privat og offentleg økonomi. I tillegg er det viktig å sikre ei avlasting av kollektivtrafikken i dei områda som er mest pressa på kapasitet.

Figur 11 viser prinsipp for sammenhengen mellom ulike områder og de ulike transportformene sin kapasitet. Strategidokumentet slår fast at dei transportmidla med størst kapasitet må utnyttast best mogleg og at kollektivtrafikktilbodet må utviklast slik at det blir enklare for fleire å la bilen stå. Dette inneberer eit godt samspel med sykkel og

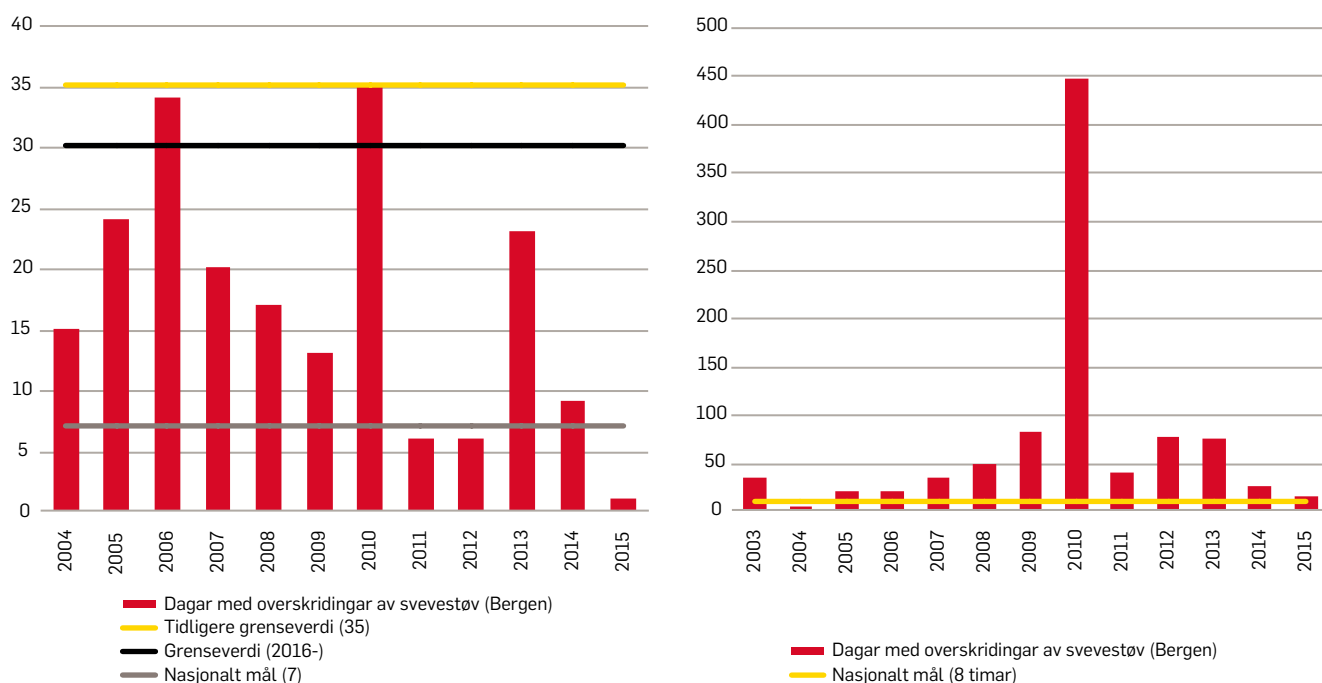
gode gangforbindelsar i dei tette byområda.

3.2.6 Høg lokal luftforureining i Bergen

Luftforureining medfører helseproblem, og er ei utfordring for dei fleste større byer. I Bergen er hovudutfordringa å overhalde grenseverdiane for svevestøv og nitrogendioksid. Dette er illustrert i figur 12. I perioden 2009 til 2014 var det mellom 1000 og 2000 personar som vart eksponerte for NO_2 – konsentrasjonar over det lovlege årsgjennomsnittet. Frå 2016 er grenseverdien for tal på overskridingar sette ned frå 35 til 30 dagar. Vidare er risikoen for høg luftforureining stor i vinterperiodar med klårt vør og lite vind.

Det må merkast at det har vore ein positiv utvikling i Bergen dei siste åra der fleire tiltak har bidrege til å redusere biltrafikken. Dette gjeld til dømes innføringa av differensierte bompengar. Arbeidet med å redusere utslipp frå transportsektoren i Bergensområdet vil vere ein viktig og prioritert oppgåve framover, i samsvar med nullvekstmålet for personbiltransporten i Bergen.¹³

13 <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/strengere-krav-til-luftkvaliteten/id2469043/>



Figur 13 Luftforureining i Bergen mellom 2004 og 2015. Til venstre: Tal dagar med overskridingar av svevestøvnivået. Til høgre: Overskriding av nitrogendioksid, tal timar (Aud- rapport 16-2 og miljøstatus.no)

3.2.7 Støy

På vestlandet er 8 % av den arbeidande befolkninga plaga av støy når dei er inne i bustaden sin (SSB). Dette er eit prosentpoeng høgare enn landsgjennomsnittet. Støy frå veg er den klart største årsaka og det er særleg i tettbygde strøk at det er eit problem. I Bergen er det rekna ut at 51 % av innbyggjarane (136 000 personar) er utsette for vegtrafikk over 55 dB utanfor sin bustad.

Kvart femte år vert støynivået langs riks-, fylkes- og kommunale vegar målt. I Hordaland var det 4 369 bygg med støyfølsam bruk som hadde mellom 35 og 42 dB. Etter krav i byggteknisk forskrift skal støynivået innandørs ikkje vere høgare enn 30dB. Kravet er forskriftfesta etter forureiningslova om tiltak for eksisterande bygg med støyfølsamt føremål, der støynivået er over 42 dB¹⁴. Innan 2018 vil Statens vegvesen utarbeide ein handlingsplan mot støy.



4 Økonomiske rammer og overordna prioriteringar i perioden 2018–2021

Dette kapitlet presenterer dei overordna økonomiske rammene innanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde i samferdselssektoren, og økonomiske bindingar for første fireårs-perioden av planperioden, 2018–2021. Vidare gir kapitlet ein omtale av eksisterande og andre aktuelle finansieringskjelder for tiltak på samferdselsområdet.

4.1 FYLKESKOMMUNALE MIDLAR

Dei fylkeskommunale midlane til oppfølging av Regional transportplan 2018–2029 er nedfelt i økonomiplanen for 2017–2020. Dette er rammer for fylkeskommunen sine egne midlar fordelt på investeringstiltak og tiltak på drift og vedlikehald. Tabell, figur 13, syner dei samla rammene til investeringstiltak på fylkesvegnettet og det som er definert som prosjektbindingar og hovudprioriteringar i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet 2018–2021.

For å bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet er det nødvendig å vidareføre dagens nivå på det fylkeskommunale tilskotet inn i arbeidet med byvekstavtale. Det er mellom anna viktig for å sikre vidare utbygging av Bybanen.

Det er nødvendig å oppfylle fylkeskommunen sine forpliktingar i pågåande bompengepakkar utanom Bergen, samt gjennomføring av igangsatte prosjekt. Det fylkeskommunale bidraget til Nordhordlandspakken kjem etter 2021. Det same vil gjelde for eventuelt andre nye bompengepakkar. Refusjon av kommunale forskotteringar til tidlegare gjennomførte fylkesvegprosjekt er og lagt inn som binding, tilsvarende det som er lagt opp til i økonomiplanen for 2017–2020.

Det er lagt til grunn at den økonomiske ramma til drift- og vedlikehald i 2017, på om lag 500 mill. kr, vil bli vidareført i perioden 2018–2021, slik det er fastsett i budsjett og økonomiplanen 2017–2020. Av denne ramma går om lag 425 mill. kr til drift og 75 mill. kr til vedlikehaldstiltak.

I samsvar med overordna mål for fylkesvegnettet er midlar til standardhevingstiltak lagt inn som prioritering i perioden 2018–2021, mellom anna for å oppfylle krava i Tunnelsikkerheitsforskrifta. Det er lagt inn 100 mill. kr som årleg auka på desse midlane i høve til økonomiplanen 2017–2020. Standardhevingstiltaka vil i det vidare arbeidet med Investeringsprogram for Fylkesvegnettet bli fordelt på tunneloppgradering, bruvedlikehald, opprusting av ferjekaia, strekningsvis standardheving på det overordna fylkesvegnettet og punktvis standardheving på det øvrige fylkesvegnettet.

Det er berekna at det samla behovet til drifts- og vedlikehaldstiltak for å stoppe det årlege forfallet på fylkesvegnettet, er på om lag 1000 mill. kr. For å ta att vedlikehaldsetterslepet på 7,3 mrd.kr må det løyvest midlar utover det som er nødvendig for å unngå ytterlegare vekst i forfallet. Samla sett, både for å stoppe veksten i forfallet og ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, vil det vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene i form av

Tal i 1000 kr

Prosjekt	2018	2019	2020	2021	Sum:
Bergensprogrammet					
HFK-andel i Bergensprogrammet	284 000	291 000	298 000	305 000	1 178 000
Strekningsvise prosjekt utanom Bergensprogrammet					-
Fv. 546 Austevollbrua	10 300	10 400	10 500	10 700	41 900
Fv. 541 Bømlopakken	50 000	60 000			110 000
Fv. 545 Stord vestside	9 200				9 200
Askøypakken	35 600	70 000	80 000	80 000	265 600
Tilskot Kvinnherad	6 400				6 400
Kollektivterminal på Voss	8 000				8 000
Fv 218 Horsøy	17 000				17 000
Fv 161 Åsen–Helleskaret	-	2 000			2 000
Refusjonar	76 200	84 500	71 774	50 000	282 474
Standardhevingstiltak	280 000	290 000	300 000	310 000	1 180 000
Sum	776 700	807 900	760 274	755 700	3 100 574
HFK- investeringsramme	792 100	841 600	775 574	800 000	3 209 274
Restmidlar til disp	15 400	33 700	15 300	44 300	108 700

Figur 14 Samla rammer til investeringstiltak på fylkesvegnettet 2018–2021.



auka statlege inntektsoverføringar, eller gjennom eit eige statleg program til dette formålet.

Dei udisponerte midlane innanfor den samla økonomiske ramma, vil bli fordelt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet til ulike programområder utanom Bergen som gang- og sykkeltiltak, terminalar og haldeplassar. Utanom bompengepakane er det ikkje rom for å sette i gang større nye enkeltstående investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midlar i perioden 2018–2021.

4.2 STATLEGE TILSKOT

Fylkeskommunane mottar statlege tilskot på fleire områder. Hordaland fylkeskommune vil søke å påverke at desse tilskota til ei kvar tid vert så store som mogleg.

4.2.1 Rassikring

Fylkeskommunane får i dag øyremerka statleg tilskot til rassikring av fylkesvegnettet. For perioden 2014–2017 har fylkeskommunen fått tildelt ei ramme på 308 mill. kr (2014 kr) til dette formålet. Nye økonomiske rammer for dette tilskotet for perioden 2018–2021 vert fastlagt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Innanfor dei nye økonomiske rammene til rassikring for perioden 2018–2021, vil det bli lagt opp til å ferdigstille

prosjektet Oddaneset i Vaksdal kommune, oppstart av Furubergfossen bru i Kvinnherad kommune, samt tiltak på Fv. 7, Tokagjelet, i Kvam kommune.

Endeleg opplegg for prioritering av rassikringstiltak i perioden 2018–2021 vil bli føreslått og fastlagt i Investeringsprogram for fylkesvegnettet.

4.2.2 Ferjeavløysingsmidlar

Regjeringa har i samband med framlegging av kommuneøkonomiproposisjonen for 2017 fastsett retningslinjer for alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegar. Samferdselsdepartementet avgjer kva prosjekt som skal omfattast av ordninga, på bakgrunn av tilråding frå Statens vegvesen. Ferjeavløysingsmidlane blir berekna på bakgrunn av tap innanfor inntektssystemet når eit ferjesamband blir avløyst av ei bru eller ein tunnel. I dag er det lagt inn årleg ca. 19 mill. kr per ferjesamband i inntektssystemet til fylkeskommunane. Det berekna beløpet blir justert for årleg auke i drifts- og vedlikehaldsbehovet til fylkesveg i inntektssystemet, ved å bygge ei ny bru eller tunnel. Det berekna beløpet ligg fast i inntil 40 år, men fylkeskommunen skal i sum ikkje få meir i kompensasjon enn kostnaden ved prosjektet som erstattar det nedlagde ferjesambandet.

I ferjesamband der fylkeskommunen har mindre årlege ferjekostnader enn 19 mill. kr, vil dei faktiske ferjekostnadene bli lagt til grunn for å berekne finansiering som ferjeavløysingsprosjekt. Slik differanse mellom dei faktiske

kostnadene og det som fylkeskommunen får tilført gjennom inntektssystemet, vert nytta til finansiering av anna fylkeskommunal verksemd, og vil derfor ikkje utgjere innsparte midlar gjennom eit ferjeavløysingsprosjekt. Dersom dei reelt innsparte ferjekostnadene ikkje er tilstrekkeleg til å finansiere aktuelle ferjeavløysingsprosjekt, vil det vere nødvendig å vurdere lokal delfinansiering gjennom kommunale tilskot og bompengefinansiering, samt fylkeskommunale investeringsmidlar for å få fullfinansiert prosjekta.

Fylkestinget har tidlegare vedteke å vurdere realisering av Masfjordsambandet som eit ferjeavløysingsprosjekt i ei eiga politisk sak.

4.2.3 Belønningsmidlar for betre kollektivtransport og mindre bilbruk

Føremålet med den statlege belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda, er å stimulere til betre framkomst, miljø og helse, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og auke talet på kollektivreiser, framfor reiser med privatbil. Hordaland fylkeskommune har, saman med Bergen kommune, inngått ei fireårig avtale med samferdselsdepartementet for perioden 2015–2018, med ei samla ramme på 724 mill. kr.

Det er lagt opp til at midlar gjennom belønningsavtalar vil inngå i finansieringsopplegget for byvekstavtalar, når det enkelte byområdet har ei slik avtale på plass.

4.2.4 Tilskotsordning for auka bruk av sykkel

Stortinget vedtok i 2014 å innføre ei tilskotsordning med formål å bidra til raskare gjennomføring av tiltak som aukar framkomsten for gåande og syklande. Alle kommunar og fylkeskommunar kan i utgangspunktet søke, men byar som har inngått sykkelbyavtale med Statens vegvesen, vert prioritert. Stord kommune og Bergen kommune har i dag slik sykkelbyavtale med Statens vegvesen.



For 2016 vart det løyvd 162,5 millionar til 42 kommunar og fylkeskommunar. Med grunnlag i søknad frå fylkeskommunen vart det i 2015 og 2016 tildelt til saman 22 mill.kr til tiltak for auka sykkelbruk i Bergen og Stord. I tillegg har kommunane Voss og Bømlo søkt om tilskot og fått tildelt tilsaman 10,7 mill.kr.

4.2.5 Byvekstavtale

Fylkeskommunen skal inngå avtale med Bergen kommune og Staten om verkemiddelbruk og finansiering for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergen. Statleg delfinansiering innanfor denne avtaleordninga må, saman med andre finansieringskjelder, settast av til mellom anna å sikre vidareføring av bybaneutbygginga i Bergen.

Det vert lagt opp til å vidareføre dagens nivå på det fylkeskommunale bidraget til Bergensprogrammet inn i finansieringsopplegget til byvekstavtalen og til eventuelle utbetringstiltak på fylkesvegnettet i Bergen, som ikkje inngår i avtalen. Nærmare avklaringar av fordeling av det fylkeskommunale bidraget vil bli gjort i forhandlingane om byvekstavtale og i Investeringsprogrammet for Fylkesvegnettet 2018–2021.

4.2.6 Tilskot til null- og lågutsleppsteknologi

Enova er ein statleg aktør som støtter energi- og klimatil- tak. Innanfor transportsektoren støtter Enova ulike tiltak for produksjon av biodrivstoff, forsyning av fornybar energi (ladeinfrastruktur og landstrøm) og energieffektiviseringstiltak. Dei støtter utprøving av ny energi- og klimateknologi i transport, til dømes nye ladeløysingar. Det finst eit eige program for støtte til infrastruktur for kommunale og fylkeskommunale transporttenester. I 2016 løyvde Enova til saman 280 mill. kr til ladeinfrastruktur på kai for ferjer i Hordaland. Som regel er stønaden avgrensa til maksimalt 40 % av kostnaden og på vilkår at tilskotet er utløyssande.

Miljødirektoratet løyver midlar til klimatiltak i kommunar og fylkeskommunar. Ordninga «Klimasats» omfatta 100 mill.kr i 2016 og 150 mill.kr i 2017 til både erfaringsnettverk, forprosjekt og gjennomføring i ulike sektorar. Maksimal stønadssum er 7,5 mill. kroner, 50 % av totalkostnaden eller 75 % av meirkostnaden ved innkjøp.

NOx-fondet er basert på ein avtale mellom Staten og næringslivet. Næringslivet får fritak for NOx-avgift mot forplikting om å innfri utsleppsreduksjonar gjennom eit privatrettsleg støttefond. Fondet har løyvd tilskot på til saman kr. 5,5 mrd. sidan opprettinga i 2008. Fondet bidreg med over 21 mill. kr til batteritiltak på ferjer i dei nye ferjeanboda. Avtalen om fondet frå 2018 vert ferdigstilt våren 2017.

Stortinget har vedteke eit CO2-fond etter modell frå NOx-fondet. Innan 2020 skal medlemsbedrifter i fondet få fritak frå CO2-avgifta. Medlemsbidraga skal finansiere kutt av klimagassar og naudsynt infrastruktur for lading og

fylling. Regjeringa kjem tilbake med innretting og etableringsplan for fondet i revidert nasjonalbudsjett 2017.

4.2.7 Bompengefinansiering på fylkesvegnettet

Hordaland har eit betydeleg omfang av bompengeinnkreving til enkeltprosjekt eller vegpakkar både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dei fleste større fylkesvegprosjekt i Hordaland vert finansiert med bompengar. Dei økonomiske rammene til fylkeskommunen tilseier at bompengar framleis vil vere ei viktig finansieringskjelde for å realisere større investeringar på fylkesvegnettet fram i tid.

Fleire av bompengeprosjekta/pakkane inneheld fylkeskommunal delfinansiering til investeringstiltak på fylkesvegar, og er dermed bindingar for fylkeskommunale midlar i åra framover, i samsvar med vedtak i fylkestinget og St.prp om godkjenning av innkreving av bompengar.

I tillegg til vidareføring av bomringen i Bergen, vil det vere aktuelt å gå inn i nye bompengeprosjekt/pakkar for å bidra til realisering av viktige investeringsstiltak på

fylkesvegnettet. I første rekke vil det vere aktuelt å vurdere følgjande nye bompengepakkar:

- Stordpakken
- Kvinnheradspakken
- Kvammapakken – vidareføring
- Askøypakken – vidareføring

Det vil og vere aktuelt å vurdere bompengepotensialet for lokal delfinansiering av fleire tiltak på fylkesvegnettet. Aktuelle døme kan vere bompengepakke på Osterøy og Austevoll. Med betydeleg vekst i trafikken gjennom Jondalstunnelen vil det vere aktuelt å vurdere vidare bompengefinansiering for omlegging/utbetring av vegstrekinga Austrepollen–Nordrepollen. I dei nye bompengepakkane vil det vere aktuelt å stille krav til standardhevingstiltak, infrastruktur for kollektivtransporten, samt gang- og sykkeltiltak, som vilkår for fylkeskommunal medfinansiering.

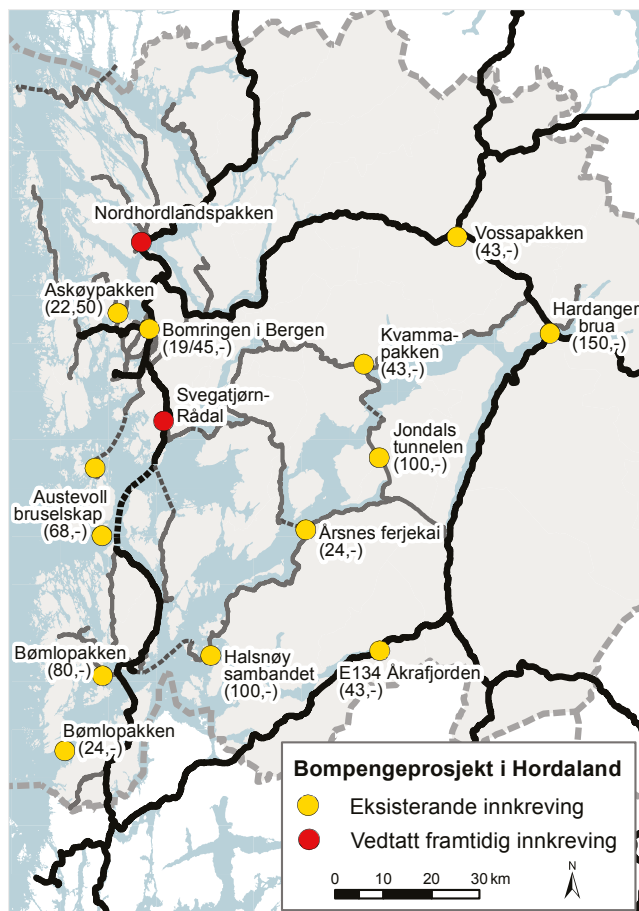
4.2.8 Forskoting

Forskoting inneber at kommunar eller private verksemdar låner midlar ut til tiltak på fylkesveg. Forskoting vert tilbakebetalt utan kompensasjon for renter og prisauke, og er eit rentefritt lån for fylkeskommunen. På den andre sida betyr forskotingar, at kommunar og private som har evne og vilje til finansiering, kan «snike i køen» og får betre infrastruktur enn andre. Det er òg ein risiko for at fylkeskommunen, ved å nytte forskotingar, finansierer prosjekt som vegfagleg ikkje ville blitt tilrådd innanfor gjeldande planrammer.

Forskoting som finansieringskjelde vert særleg aktuelt når reguleringsplanar for private utbyggingsprosjekt får rekkefølgjekrav om utbetringar på fylkesvegnettet. For å sikre lik handsaming av slike saker har fylkestinget vedteke ei prinsippsak som slår fast at rekkjefølgjekrav for private utbyggjarar på fylkesveg, primært er eit krav som utbyggjarane må oppfylle utan fylkeskommunal løyving. Forskoting er berre aktuelt når tiltaket, ut frå ei overordna og heilskapleg prioritering, og uavhengig av utbygginga, ville ha medført utbetring/bygging i løpet av 10–20 år. Det er sett ei grense på 15 mill. kr til forskoting.

4.3 TILTAK

Tiltak 1. Vurdere ferjestrekningar som kan vere aktuelle som ferjeavløsningsprosjekt



Figur 15 Bompengeprosjekt i Hordaland.



5 Fylkesvegnettet

Dette kapittelet skildrar dagens fylkesvegnett og korleis ein skal nå mål for fylkesvegnettet. Fylkesvegnettet omfattar fylkesvegar, ferjesamband og gang- og sykkelvegar. I tillegg inneheld kapittelet omtale av trafikksikring, rassikring, transportberedskap og omkøyringsvegar, samt fyll- og ladeinfrastruktur.

Som tydeleg og aktiv vegeigar er det nødvendig å prioritere og styre kva prosjekt som vert planlagt og som skal realiserast innanfor dei samla ressursane for vegområdet. Eit bevisst og avklart forhold til standardval, er viktig. Gjennom sams vegadministrasjon er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegnettet, og med det har også Statens vegvesen det utøvande ansvaret for investeringar, drift og vedlikehald på fylkesvegane. Statens vegvesen har og ei rolle som statleg fagstyresmakt med eit sektoransvar for nokre fagområder, mellom anna trafikksikring.

5.1 MÅL

Hovudmål

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

Delmål

Drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal organiserast og utførast på ein måte som gjev liten økonomisk risiko og har god kvalitet.

Det overordna fylkesvegnett skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard.

Det øvrige fylkesvegnett skal utbetrast ved å sikre særleg utsette punkt.

Nullvisjon – eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald.

Strategiar for utvikling av fylkesvegnettet

- Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt.
- Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak.
- Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesvegnettet, framfor nye større vegprosjekt.
- Auke innsatsen på vedlikehaldssida gjennom å auke rammene til standardhevingsmidlane.
- Utføre gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, kombinert med nye investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet.
- Utføre punktutbetring og mindre strekningsutbetring på det øvrige fylkesvegnettet.
- For å møte noverande og kommande klima- og miljøutfordringar, og for å gjere vegen trygg å ferdast på, må det løyvast midlar til å utbetra og sikre vegkroppen. Dette inneber ei prioritering av tiltak på drenering, reinsk og grøfter.
- Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som «Hjertesone» rundt skulane. Legge til rette for auka gange og sykling.

5.2.1 Todeling av fylkesvegnettet

RTP 2013–2024 etablerte ei todeling av fylkesvegnettet, med eit overordna og eit øvrig fylkesvegnett. Todelinga er eit nyttig styringsverktøy i høve til prioriteringar på fylkesvegnettet og ligg fast.

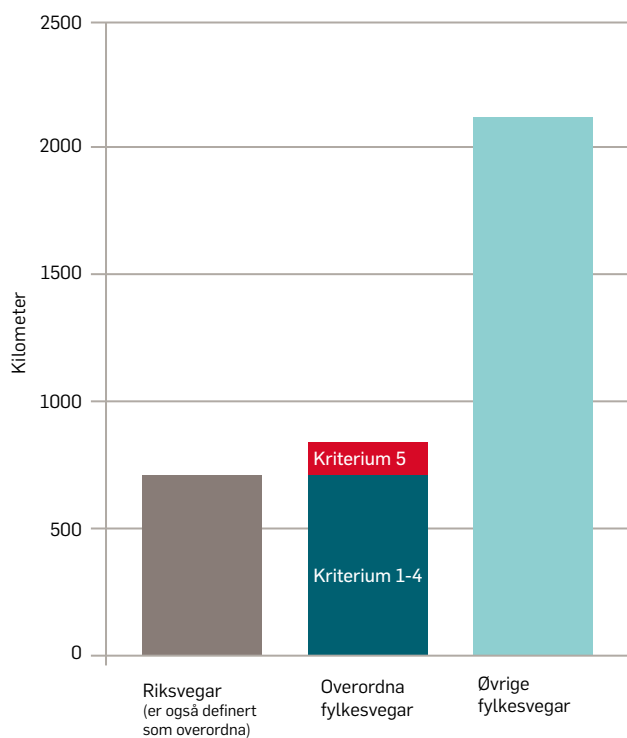
5.2.1.1 Definisjon av overordna vegnett

I arbeidet med RTP har ein lagt til grunn 5 kriterium for å definere det overordna fylkesvegnettet:

- **Kriterium 1:** Viktige bindeledd i senterstrukturen
- **Kriterium 2:** Diagonale bindeledd
- **Kriterium 3:** Strekningar som er viktige av beredskapsomsyn
- **Kriterium 4:** Strekningar som er viktige av næringsomsyn
- **Kriterium 5:** Strekningar som er viktige på grunn av høg trafikkbelastning

5.2 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV FYLKESVEGNETTET

Manglande ressursar til drift og vedlikehald, har over tid, medverka til det store forfallet på fylkesvegnettet i Hordaland. Konsekvensane av forfallet på vegnettet er samansette, men forfallet har ein klar negativ påverknad både på trafikktryggleiken og framkomsten på fylkesvegnettet. Den dårlege standarden på vegnettet, kombinert med auka risiko for flaum og rasfare, gjer at behovet for å auke innsatsen for å ta vare på det eksisterande vegnettet er stort.



Figur 16 Fordeling av vegnett. Hordaland har om lag 760 km riksveg, 840 km overordna fylkesvegar, og 2100 km øvrige fylkesvegar.

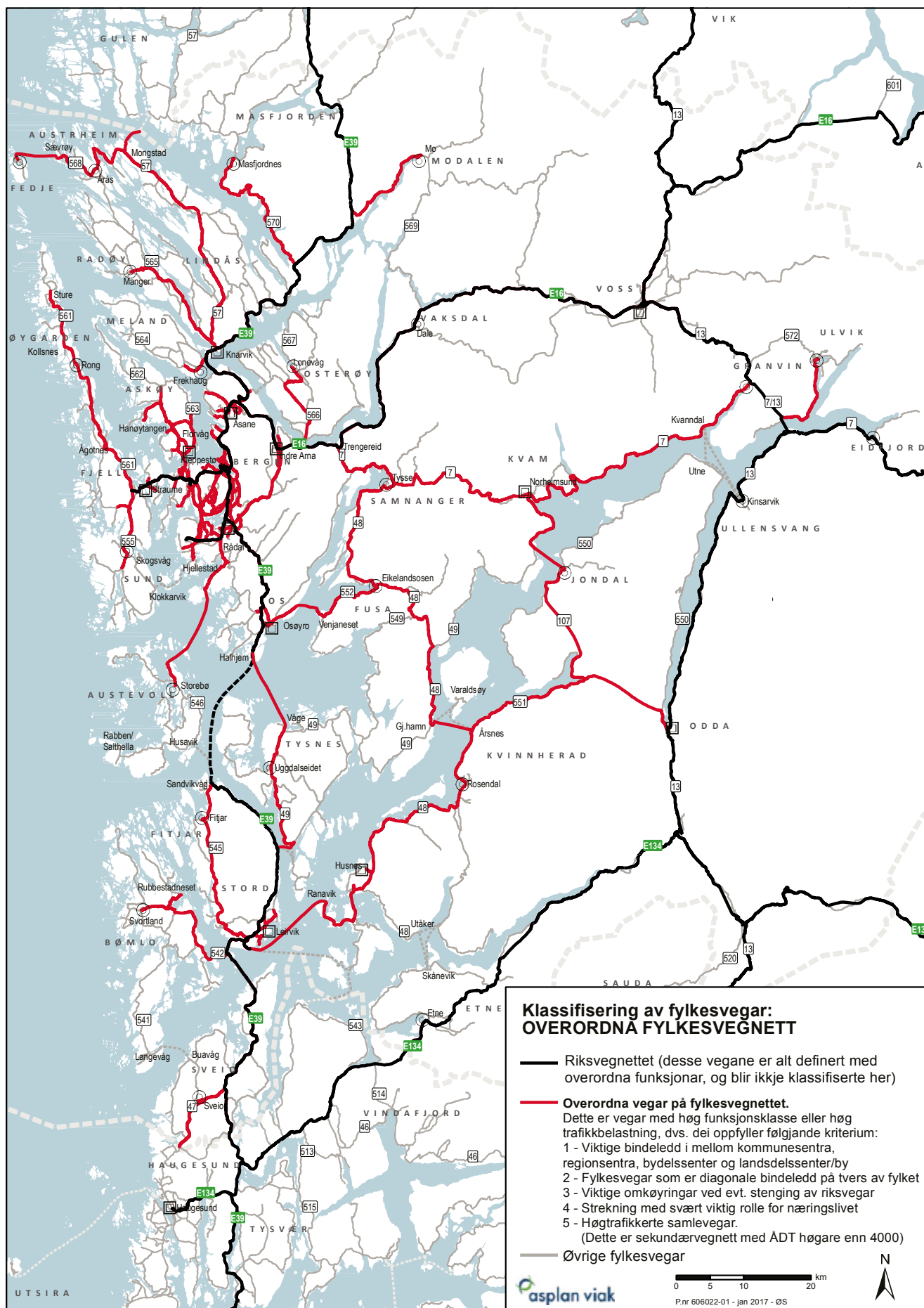
5.2.2 Gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak på det overordna fylkesvegnettet

For det overordna vegnettet er det gjennomført strekningsvise utgreiingar med vegfaglege tilrådingar for aktuell utbetringsstandard og prioritering av prosjekt. Utgreiingane er detaljerte, og viser tydeleg kva utfordringar som er på strekninga. Det er ein fellesnemnar at tilstanden på vegstrekningane er varierende, og utfordringane langs strekningane er ulike.

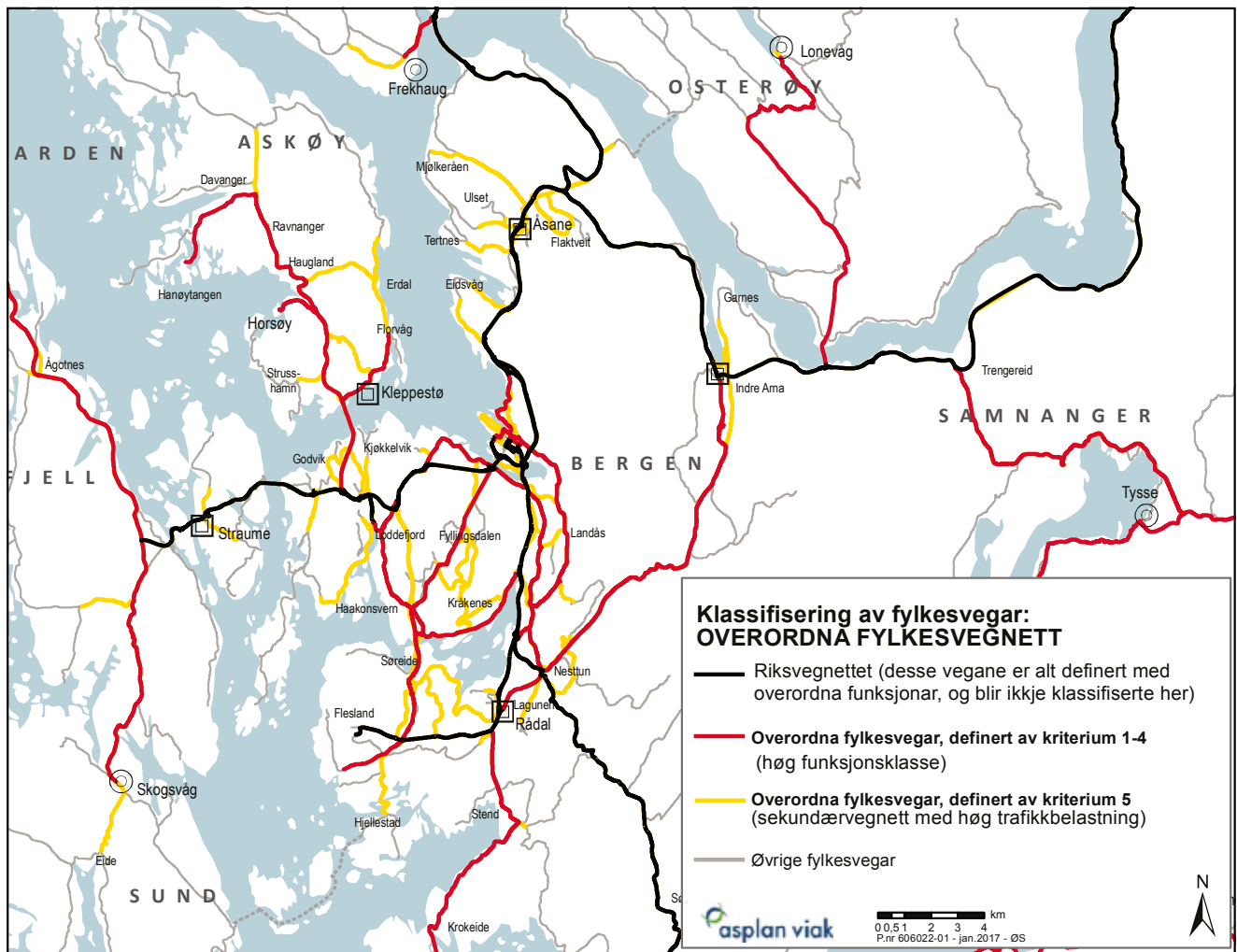
Dei strekningsvise utgreiingane skal liggje til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald på det overordna fylkesvegnettet. Målet er å auke standarden på det overordna fylkesvegnettet. Dette vil bli konkretisert i Investeringsprogram for fylkesvegnettet.

Dei strekningsvise utgreiingane på overordna fylkesvegnett

1. Ulvik – Trengereid
2. Odda – Tysse, med arm til Norheimsund og Osøyro
3. Odda – Svortland (Rubbestadneset)
4. Sveio – Bergen (Rådal)
5. Bergensområdet (utanom Bergen kommune)
6. Nordhordland



Figur 17 Kart over klassifisering av vegnettet i Hordaland



Figur 18 Kart over klassifisering av vegnettet – utsnitt Bergen.

5.2.3 Punktutbetring og mindre strekningsutbetring på det øvrige fylkesvegnettet

Det er gjennomført ei kartlegging av det øvrige fylkesvegnettet, som har hatt fokus på følgjande tema:

- Vegbreidde
- Ulukker
- Trafikk (ÅDT)
- Fart
- Tilbod til mjuke trafikantar

Punktutbetring på øvrig fylkesvegnett i Bergsdalen

I 2016 er det brukt i underkant av 6 mill. kr av standardhevingsmidlane på to delstrekningar på fylkesveg 314 i Bergsdalen. Dette er ein øvrig fylkesveg med lite trafikk. For midlane er det gjort punktvis utbetringar som kantforsterkning, drenering, rekkverk og ny asfalt på deler av strekninga. Dei to delstrekningane er: Fosse – Øye (ca. 2 km) og Holeberg – Grønestad (ca. 2 km). Ved bruk av forholdsvis små ressursar, har ein fått gjort tiltak som har løfta standarden på vegstrekningane.

Kartlegging av det øvrige fylkesvegnettet har identifisert utbetringspunkt som kan fungere som ein prosjektbank for standardhevingstiltak, og er presentert som ei kartteneste kategorisert på dei ulike kommunane.

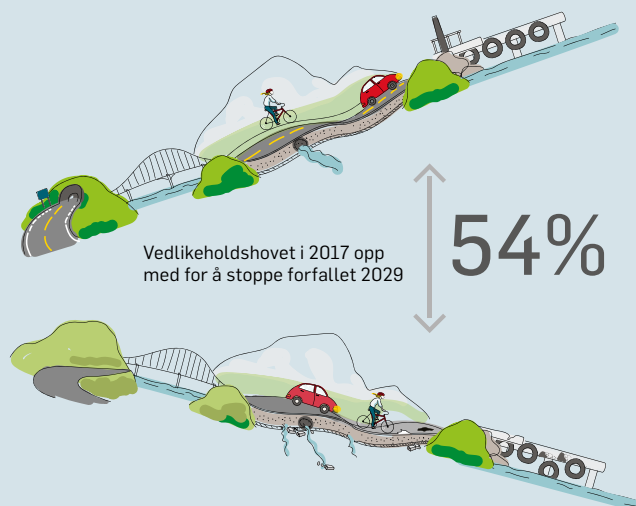
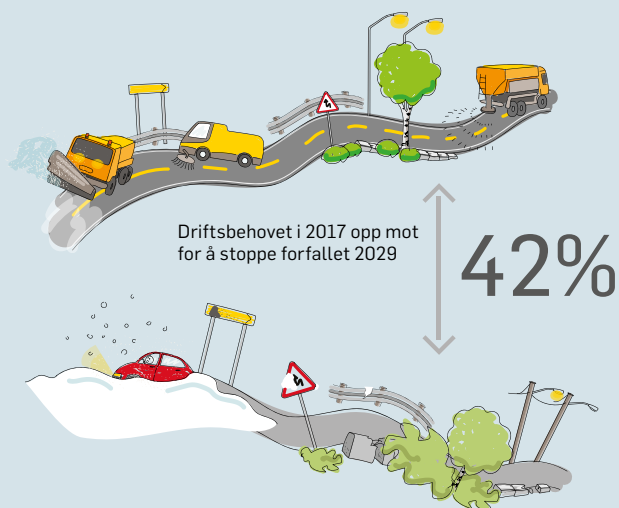
Karttenesta finn ein her: <http://www.arcgis.com/home/group.html?id=48c0e1d6252a4acf8b7b3f4429c6e450>

5.2.4 Omklassifisering av fylkesvegar

Føremålet med inndeling av fylkesvegnettet i nivå, er å ha eit retningsgjevande verktøy for utvikling av eit tenleg og funksjonsdyktig vegnett i Hordaland. For nokre av fylkesvegane kan det vere nyttig med ein gjennomgang av vegen sin funksjon og rolle i eit samla vegnett. Dette kan vere særleg aktuelt på det øvrige fylkesvegnettet, der det kan vere aktuelt å omklassifisere frå fylkesveg til kommunal veg.

Det er i hovudsak tre kriteria ved vurdering av funksjonsklassar for vegnettet:

- Vegnormalen si inndeling i vegkategoriar.



Hovudmålet i Strategi for drift og vedlikehald er å stoppe veksten i forfallet, og å prioritere vedlikehald framfor nybygg.

- Årsdøgntrafikk (ÅDT) – vegen si trafikkmengde for plassering i ÅDT-grupper.
- Vegen sin trafikale funksjon – tilknytning til riksvegnettet i regionale sentra, kommunesenter og andre trafikale knutepunkt, til dømes knutepunkt for kollektivtransport.

Det vil alltid vere grunnlag for å vurdere kva funksjonsklasse ein veg skal ha. Ikkje minst er dette aktuelt der ny veg erstattar gamal veg. I slike tilfelle må klassifiseringa avgjerast i planfasen på prosjekta. Kommunesamanslåing kan og gi grunnlag for ny vurdering av funksjonsklasse. Vurderinga av omklassifisering av fylkesvegar vil vere eit tiltak i Investeringsprogram for fylkesvegnettet.

5.2.5 Ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane

Vegdirektoratet har mynde til å fråvike normalane for riksveg, medan fylkeskommunen har tilsvarande mynde for fylkesvegar og kommunane for kommunale vegar. Heime-len ligg i forskrift til veglova § 13.

Vegnormalane omtalar mellom anna standarden på vegen, jf. handbok N100 Veg- og gateutforming. Standardkrav er til dømes knytt til veggbreidde, tilrådd fart, krav til midtdelar eller rumlefeld, og standard på gang- og sykkeltilbodet. Det gjeld ulike standardkrav for nye vegar og for utbetring av eksisterande vegar. Fylkeskommunen ønskjer å vere tydeleg på standardval og fastsetjing av dimensjoneringsklasse i tidleg fase av nye vegprosjekt. I vegnormalane er det noko mindre krav til standard ved utbetring av eksisterande vegar i forhold til nybygging. Den såkalla utbetningsstandarden i vegnormalane er utarbeidd med tanke på at eksisterande vegar skal kunne utbetrast til brukbar standard utan at full vegnormalstandard vert lagt til grunn. Omsynet til tryggleik er likevel ivareteke. Utbetningsstandarden gjer at

det er mogeleg å nyttiggjera seg av deler av den vegkapitalen som er lagt ned tidlegare. Hordaland fylkeskommune ser på dette som ei god løysing dersom dette er med å gje tilfredsstillande standard, til ein redusert kostnad, i forhold til å byggja nytt.

Det er viktig å presisere at punktutbetring kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande. Dette inneber at det er stor fleksibilitet i utforminga, og fylkeskommunen ønskjer i større grad enn i dag å utnytte denne fleksibiliteten. Dette gjeld spesielt mindre tiltak utanfor byar og tettstader for gåande og syklande, samt utbetring av haldeplassar for buss.

5.2.6 Prioritere drift og vedlikehald framfor nybygg

For å sikre mest mogleg effektiv ressursbruk i utviklinga av fylkesvegnettet slo Regional transportplan Hordaland (RTP) 2013–2024 fast at vedlikehald skal prioriterast høgare enn nyinvesteringar. Det betyr at vedlikehald og utbetring skal prioriterast framfor nybygging. I Strategi for drift og vedlikehald for fylkesvegnettet fram mot 2029 vert dette prinsippet også lagt til grunn. RTP 2018–2029 vidarefører og forsterkar denne prioriteringa.

Strategi for drift og vedlikehald peikar ut retninga for korleis fylkeskommunen skal prioritere og satse på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet med bakgrunn i dei store utfordringane som er på fylkesvegane i dag. Dei viktigaste føringane er å klare å stoppe veksten i forfallet, og å prioritere vedlikehald og utbetring framfor nybygg. Det er velt tre overordna mål med tilhøyrande strategipunkt:

Mange av dei større infrastrukturtiltaka på fylkesvegnettet i Hordaland er rundt 20 år gamle. Dette gjeld mellom anna fleire store bruer og tunellar¹⁶. I dei kommande åra er det viktig å sikre nok vedlikehaldsmidlar til å ivareta desse

16 Askøybrua, Osterøybrua, Trekantsambandet og Folgefonn-tunnelen.

investeringane. Fylkeskommunen må og sikre at ein tek vare på den eksisterande vegkapitalen. Eit anna moment er at nybygg, slik som tunnelar, krev vesentleg meir midlar til drift og vedlikehald, enn eksisterande veg.

Kartlegginga som er gjort av fylkesvegnettet i 2016 viser eit samla vedlikehaldsetterslep på 7,3 mrd. kr. Etterslepet fordeler seg på sju ulike kategoriar. Generelt er forfallet rekna som kostnaden ved å bringe objektet frå sin noverande tilstand, som ikkje tilfredsstillar krava i Statens vegvesen sin Handbok R610 «Standard for drift og vedlikehald av riksveger», til ein tilstand der objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over ei normal levetid.

For å stoppe forfallet på drift og vedlikehald innan 2029 må ein auka ramma som ligg i 2017-budsjettet med 42 % på drift og 54 % på vedlikehald (inkludert standardheving), for å bringe vegobjekta frå sin noverande tilstand, til dei oppfyller sine tiltenkte funksjoner over ei normal levetid.

Vegobjekt	Forfall
Lange fylkesveg tunnelar med høg ÅDT	1 446 000 000
Andre fylkesveg tunnelar	1 413 000 000
Fylkesvegbruer	1 700 000 000
Fylkevegkaiar	137 000 000
Vegkropp fylkesveg	852 000 000
Dekke	800 000 000
Vegutstyr	663 000 000
Avvatning, drenering og vassgjennomløp	340 000 000
Sum	7 351 000 000

Tabell frå Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet, 2016

Overordna mål 1

Ein skal styrke vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett gjennom å sikre nok midlar til forsvarleg drift og vedlikehald av vegnettet.

- Prioritere vedlikehald og utbetring framfor nybygging for å stoppe veksten i forfallet.
- Auke rammene til vedlikehald.
- På det overordna fylkesvegnettet skal det utførast gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, kombinert med nye investeringsprosjekt.
- På det øvrige fylkesvegnettet skal det utførast punktutbetring og mindre strekningsutbetring.
- Standardhevingsmidlane skal i all hovudsak nyttast til tunnel, bruer og vegkropp; drenering, reinsk og grøfter.
- Sikre at vedlikehaldstiltaka vert sett inn i rett tid for å redusere forfallet.
- Følgje Statens vegvesen sine handbøker med utgangspunkt i krava i HB R610.

Overordna mål 2

Ein skal sikre at nivået på drift- og vedlikehaldsarbeidet er tilpassa endringar i klima.

- Eiga løyving som går til oppryddingsarbeid etter ekstrem ver og andre uføresette hendingar.
- For å møte noverande og kommande klima- og miljøutfordringar må det løyvast midlar til å utbetre og sikre vegkroppen. Dette inneber ei prioritering av tiltak på drenering, reinsk og grøfter.
- Prioritere mjuke trafikantar i bergensområdet gjennom høg kvalitet på vintervedlikehald av gang- og sykkelveg.
- Det skal vere tydeleg, offentleg informasjon om kvaliteten på vintervedlikehaldet på sykkelstrekningane i Bergen.
- Sikre at kollektivknutepunkt og -haldeplassar i bergensområdet held ein høg standard gjennom tett oppfølging av drift og vedlikehald.
- Prioritere vintervedlikehald på viktige kollektivtrasear.

Overordna mål 3

Ein skal sikre god kontrakt- og økonomistyring, og god kvalitet i leveransane.

- Rapporteringsrutinane på økonomi, kvalitet og avvik må vidareutviklast.
- Tydeleg vegeigar som sikrar god kontrakt- og økonomistyring, og eit oversiktleg kontraktsregime.
- God kvalitet på leveransane.
- Høg grad av kostnadseffektivitet i kontraktane.
- Sikre nok ressursar for å utføre oppgåvene.



5.2.6.1 Drift og vedlikehald av fylkesvegnettet

Det er i dag åtte driftskontraktar og fem fagkontraktar på fylkesvegnettet i Hordaland. Kontraktane er organisert slik at både riks- og fylkesvegane inngår i same kontrakt. Driftskontraktane er komplekse og omfattande, og det set store krav til bransjen både i tilbudsprosessen og undervegs i driftsfasen. Kvaliteten og nivået på drifta skal følgje krava i Handbok R610.

Innsatsen på vedlikehaldsarbeidet følgjer todelinga av fylkesvegnettet. På det overordna fylkesvegnettet skal det utførast gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, kombinert med nye investeringsprosjekt. På det øvrige fylkesvegnettet skal det utførast punktutbetring og mindre strekningsutbetring. Dei omfattande krava i Tunnelsikkerhetsforskriften må følgjast opp innan 2025, og bind med det opp store delar av midlane til vedlikehald og standardheving.

Tunnelsikkerhetsforskriften

Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (FOR-2014-12-10-1566), kalla Tunnelsikkerhetsforskriften, omhandlar krav om oppgradering av tunneler på over 500 meter og med ein gjennomsnittleg årsdøgntrafikk (ÅDT) på 300 køyretøy eller meir. Føresegna har som mål å sikre lågaste tillate tryggleiksnivå for trafikantar ved krav til førebygging av kritiske hendingar som kan setje menneskeliv, miljø og tunnelanlegg i fare, og syte for vern ved ulukker. Etter søknad har Hordaland fylkeskommune fått utsett iverksetting til innan 2025.

Ettersom det er tunnel, bruer og vegkropp som samla sett har dei største utfordringane og det er knytt svært store kostnader til, så skal det utarbeidast gjennomføringsprogram for desse tre elementa. For fylkesvegtnettane må ein fyrst og fremst følgje opp krava som ligg

i Tunnelsikkerhetsforskriften, medan ein på brusida må kome attende til ein konkret tiltaksplan for kva som skal gjennomførast. I det allereie etablerte dekkeleggingsprogrammet (asfaltprogrammet) bør ein sjå korvidt ein kan utvide dette til også å omfatte vegkroppen. Dette inneber at ein får eit samla dekke- og forsterkningsprogram. Det er eit stort behov for dekkelegging på fylkesvegane, og ettersom det er så trange rammer er det ekstra viktig å halda på den faglege vurderinga.

5.2.7 Rassikring

Hordaland er eit skredutsett fylke, og det er mange rasutsette punkt og strekningar på fylkesvegnettet. Ras har fleire dimensjonar, i fyrste omgang risikoen for tap eller skade av trafikantar og materielle verdiar, men også risikoen for brot på viktige vegsamband, redusert framkomst og isolering av samfunn. Med bakgrunn i klimaendringane er det ein aukande risiko for ras.

Ras på vegnettet i Hordaland

Kvart år vert det registrert gjennomsnittleg om lag 150 ras på riks- og fylkesvegane i Hordaland. Statens vegvesen reknar med at om lag 2/3 av skreda som treff vegane ikkje vert registrert. Rv 13 er i særstilling den vegen med flest registrerte ras i Hordaland. Fylkesvegar med flest registrerte ras i perioden 1974–2014 er Fv 7, så følgjer Fv 550, Fv 48, Fv 572 og Fv 49. Om lag 1/3 av dei registrerte skreda fører til heilt eller delvis stengt veg.

Behovslistar for rassikring blir utarbeidd etter ein felles nasjonal metodikk for riks- og fylkesvegar¹⁷. Det er ut frå ulike kriterium rekna ut ein skredfaktor for kvart rasutsett punkt/strekning. Skredfaktor høgare enn 3,5 vert vurdert som høg, mellom 2,5 og 3,5 som middels, og under 2,5 som låg. Hordaland har 44 punkt/strekningar med høg prioriteringsfaktor.

17 Behovslistene vert utarbeida av regionvegkontora. Det er utarbeida lister i 2011, 2014 og 2015.

Dei ulike faktorane er:

- Årsdøgntrafikk.
- Skredfarefaktor (basert på skredfrekvens * skredbreidde, der skredbreidde er lengde berørt veg).
- Omkøyringsfaktor (basert på omkøyringsvegens lengde i timar).
- Stengingsfaktor (basert på tal gonger vegen er stengt på grunn av skred).
- Skredfarestengingsfaktor (basert på tal døgn vegen er stengt på grunn av skredfare).
- Naboskredfaktor (basert på fare for nye skred i område kor trafikken vert påverka (ventar/ opphald seg) etter at eitt skred har gått).

Basert på nivået på mottatte statlege skredsikringsmidlar for periodane 2010–13 og 2014–17, er det mange år fram i tid før tiltaka på sjølv dei høgast prioriterte punkta i Hordaland er finansiert. I 2017 vil fylkestinget handsame sak om prioritering av planleggingsprosjekt innan rassikring, og mindre rassikringstiltak som kan gjennomførast utan reguleringsplan.

Fv. 7 Tokagjelet, Kvam

Strekninga frå Kvamskogen til Steinsdalen gjennom Tokagjelet er rasutsett på fleire punkt. I tillegg er veg- og tunellstandarden dårleg og langt under dagens standard. Statens vegvesen har i juli 2016 levert eit forprosjekt med utgreiing av ulike alternativ for å rassikra og utbetra denne strekninga. I 2017 vert det lagt opp til å starta opp arbeidet med kommunedelplan.



Tokagjelet. Foto: Skjalg Ekeland.

5.2.8 Trafikksikring

Fylkeskommunen har etter Vegtrafikklova § 40a eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikksikkerleiken i fylket. Eit ledd i det arbeidet er Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland (FTU), som er eit politisk utval, som skal fremje trafikksikkerleiken, og følgje opp regionale og nasjonale planar. tillegg skal fylkeskommunen etter

folkehelselova identifisere folkehelseutfordringar, fremje folkehelsearbeidet, arbeide med utfordringar og påverknadsfaktorar, og vere pådrivar for og samordne folkehelsearbeidet i fylket, jf. folkehelselova § 20 og 21. Trafikktryggleik er ein faktor med konsekvensar for folkehelse. I tillegg til ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å koordinere trafikksikkerleiken i fylket har fylkeskommunen også roller på andre plan i trafikksikringsarbeidet. Som regional planmynde skal trafikksikringsperspektivet vurderast, og takast inn i regionalt planarbeid der det er relevant. Fylkeskommunen har og ansvar for planlegging, drift og utvikling innan vidaregåande skule og elevane si helse, miljø og tryggleik. For å bevisstgjere, utfordre og stimulere til auka innsats er kommunalt trafikksikringsarbeid eitt viktig satsingsområde

Folkehelselova legg til grunn at alle kommunar skal utarbeide ei kunnskapsoversikt som skildrar lokal folkehelsestatus, inkludert oversikt over skader og ulykker. Kommunane har ansvar for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar. Planane skal vere heilskaplege og gje innspel om tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Fylkeskommunen legg vekt på at planane omfattar gode tiltak på det haldningsskapande og organisatoriske feltet, som mellom anna kan forankrast gjennom arbeidet med Trafikksikker kommune. Trafikksikringsarbeidet kan gjerne inndelast i trafikantretta -, organisatoriske - og fysiske trafikksikringstiltak.

Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune byggjer på Trygg Trafikk si godkjenningsordning som kvalitetssikrar kommunen sitt trafikksikringsarbeid. Arbeidet skal vere systematisk og tverrsektorelt, og ha forankring i den administrative og politiske leiinga i kommunen. At ein blir godkjend som ein Trafikksikker kommune er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikksikkerleik.

I tillegg til tiltak retta inn mot møte- og utforkøyringsulykker, så er det stort behov for å auke satsinga på trafikksikringstiltak for mjuke trafikantar. Trygge skuleveggar er eit viktig område innanfor trafikksikringsarbeidet, og eit godt folkehelseiltak. Dette må sjåast i samanheng med ei styrking av gang- og sykkeltiltak ikkje minst i regionsentra. I Investeringsprogram for fylkesvegnettet vil omhandle ulike tiltak for å betre trafikksikkerleiken.

«Hjertesone»

«Hjertesone» er ein felles dugnad, som mellom anna er lansert av Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Føremålet er å skape sikrere skuleveggar, betre helse og styrke miljøet i by og bygd. Gjennom «Hjertesone» vert elevane oppmoda om å sykle eller gå, medan skulane vert oppmoda om å sikre bilfrie sonar rundt skulen. Det bilfrie området kan anten vere fysisk stengt for trafikk eller at det gjennom foreldresamarbeid vert avtalt sikre stoppestader utanfor sona. I oktober 2016 gjorde bystyret i Bergen kommune vedtak om at alle skular i Bergen i løpet av valperioden skal ha ein såkalla «Hjertesone» rundt sin skule.



Hordaland fylkeskommune er positiv til Bergen kommune sitt vedtak om innføring av «Hjertesone», og vurderer det som eit aktuelt tiltak og i andre kommunar.

5.2.9 Auka satsing på gange og sykkel

For å fremme meir sykkel og gange, ønskjer fylkeskommunen å ta eit sterkare grep om utbygging av gang- og sykkeltilbodet i fylket. I Bergen er det eit sterkt fokus på gang- og sykkeltiltak, og arbeidet vert gjennomført i samsvar med «Sykkelstrategi for Bergen» og «Gåbyen Bergen». I resten av fylket er det nye vegprosjekt som står for størstedelen av bygginga av gang- og sykkelveggar. I prosjekt som i utgangspunktet er kollektiv- og trafikk-sikringstiltak vert det òg lagt betre til rette for gåande og syklande.

Statens vegvesen er ansvarleg for å utarbeide ei liste over behov for utbygging av gang- og sykkelvegnettet, som er innspel til Investeringsprogram for fylkesvegnettet. Lista har fokus på:

- Samanhengande sykkelvegnett i tettstader.
- Tiltak som skal inngå i overordna sykkelruter.
- Behovsvurdering i kommunale trafikk-sikringsplanar.

For å sikre tryggleiken for både gåande og syklande vil det i nokre tilfelle vere grunnlag for å vurdere å skilje gåande og syklande. Dette gjeld særleg i byområda og i store regionsenter, der gang- og sykkeltraseane vert mykje brukt. Utanfor byar og tettstader kan det vere aktuelt med brei vegskulder i staden for adskilt gang/sykkelveg.

5.2.10 Drift av ferjesamband

Fylkeskommunen har ansvar for drift av 17 ferjesamband Dagens ferjekontraktar i Hordaland går ut i perioden 2018–2020. Det er difor gjennomført ein omfattande prosess med å førebu og få på plass nye anbod for fylkesvegferjene. Dei nye kontraktane vil gjelde fram til 2028 og 2029. Strategiar og mål for ferjedrifta i Regional transportplan er basert på vegvala som vart teke i politisk handsaming i framkant av anbodsprosessen¹⁸.

Krav og føringar for anbod om drift av ferjesamband i Hordaland

- Strengje miljøkrav; reduksjon i samsvar med 2-gradersmålet
- Inga alderskrav er stilt; då ein vurderer at krava til reduksjon i utslepp vil gje tilfredsstillande fornying av ferjene
- Universell utforming; ferjene skal bli utforma etter same krav og tilråding som gjeld for andre ledd i transportsystemet (til dømes kollektivsystemet), og i tråd med Statens vegvesen sine handbøker og rettleiarar. For nye fartøy er krav til universell utforming like for alle samband. For ferjer som ikkje er nybygg er krava noko ulike for samband med kryssingstid over og under 20 minutt.
- Driftssikkerheit; Ved avvikssituasjonar skal konsekvensane for kundane bli så små som mogleg. I kontraktane er det lagt inn ulike mekanismar for å auke driftsstabiliteten på sambanda – moglegheit for bonus og til dels kraftige trekk i økonomisk vederlag. I samband som er spesielt utsett for uvær er det stilt særskilde krav for å betre driftssikkerheita.

18 Nye ferje anbod i Hordaland – strategiske vegval, vedtak i fylkesutvalet 29.01.2016.



I vurdering av behovet for samla kapasitet i kvart samband (rutetilbod og kapasitet på ferja) legg ein i hovudsak til grunn dimensjonering etter «normalbehovet». Det er vurdert slik at dei økonomiske rammene tilseier at ein bør tåle attståande bilar på enkelte avgangar, til dømes i dei største utfartshelgene. Dersom det skjer større endringar i infrastruktur og reisemønster som gjer at enkelt samband viser seg å ikkje ha rett kapasitet, vil ein måtte vurdere det enkelte tilfelle.

Grunnprinsipp i utvikling av kollektivnettet frå Kollektivstrategi for Hordaland slår fast at ein skal arbeide for gode byttemoglegheiter mellom til dømes ferje og buss.

Fylkeskommunen si rolle i ferjedrifta inneber ansvar for transportfunksjonen. Ein legg opp til at eventuelle servicefunksjonar på ferjene vil kome der det er marknadsgrunnlag for slike tilbod utan offentlege tilskot. Høgare fart for å korte ned overfartstid medfører betydeleg større utslepp, i tillegg til auka kostnader. Med tydelege politiske føringar om reduksjon i utsleppa frå ferjene er ikkje høgare fart prioritert for ferjesambanda.

I ferje anboda er det lagt til grunn eit prinsipp for infrastruktur der operatør har ansvar for kjøp, installasjon, drift og vedlikehald av landbasert utstyr og installasjonar relevant for den aktuelle framdriftsteknologien. Kostnadene for kjøp og installasjon av infrastrukturen skal dekkast av oppdragsgjevar, det same gjeld for kostnadene for naudsynt nettoppgradering på kaiane.

Det vart i 2016 gjort eit kartleggingsarbeid av universell utforming av fylkeskommunale ferjekaiar. Målet med kartlegginga var å få oversikt over standard, og korleis det er tilrettelagt for brukarar med nedsett funksjonsevne på fylkeskommunale ferjekaiar. Oppsummert kan ein seie at

kaiane er tilrettelagt for bilistar, ikkje gåande og syklende, og det er store variasjonar i standard. Dette verte følgt opp i Investeringsprogram for fylkesvegnettet.

5.2.11 Transportberedskap og omkøyringsveg

5.2.11.1 Transportberedskap

Fylkeskommunen har ansvar for den sivile transportberedskapen i fylket etter forskrifta om sivil transportberedskap, som er heimla i yrkestransportlova (§ 37). Fylkeskommunen har som eigar av fylkesvegane og som kollektivtrafikkansvarleg beredskapsansvar og for desse. Ut frå forskrifta om sivil transportberedskap har fylkeskommunen ansvar for å leggja til rette for ein nødvendig og regionalt tilpassa transportberedskap i fylket ved ekstraordinære hendingar, og ha kontakt med transportnæringa og andre beredskapsaktørar som Fylkesmannen, Politiet og Forsvaret.

Fylkeskommunen er ingen operativ fyrstelinjeinstans, men utøvinga av ansvaret skjer gjennom kartlegging av risiko og sårbarheit og nettverksarbeid jf. "Transportberedskap Hordaland 2010. Transport ROS".

Beredskapsarbeidet på fylkesvegane handterer Statens vegvesen på vegne av fylkeskommunen gjennom sams vegadministrasjon. Statens vegvesen gjennomfører risikoanalyser og utarbeider beredskapsplanar, mellom anna planar for omkøyring. Det konkrete arbeidet vert gjort gjennom veg- og trafikkmeldingstenesta og i driftskontraktar med entreprenørar. Som ei oppfølging av dette beredskapsansvaret har fylkeskommunen og Statens vegvesen, i samarbeid med dei aktuelle kommunane, utarbeidd ein strategisk beredskapsanalyse for bruene kring Bergen, i tilfelle varige stengingar. Denne vert no følgt opp av konkrete beredskapsplanar for Sotra- og Askøybrua.

Kommunane har eit vesentleg beredskapsansvar for verksemder og personar innafor sitt geografiske område, i tillegg til kommunale tenester jf. Sivilbeskyttelseslova av 2010 og forskrift om kommunal beredskapsplikt frå 2011. Dette gjer kommunane til viktige samarbeidspartnarar for fylkeskommunen i utøvinga av ansvaret innafor transportsektoren.

5.2.11.2 Omkøyringsveg

Fleire fylkesvegstrekingar vert nytta som omkøyringsveg ved stengingar av riksvegnettet. Stengingar kan vere planlagde som følgje av vegarbeid, eller dei kan vere uføresette som følgje av ulukker, ras, flaum etc. Følgande strekingar vert nytta som omkøyringsveg, og av desse er det fylkesveg 7 som er mest nytta:



E-veg	Omkøyringsveg
E16	Fv. 7/49 gjennom Hardanger
	Fv. 314 over Hamlagrø
	Fv. 569 via Modalen
	Fv. 7/137 gjennom Hardanger via Osøyro
E13	Fv. 572 via Ulvik
	Fv. 7. Kinsarvik–Kvandal–Granvin
	Fv. 550 via Utne–fv. 7 Kvandal/Kinsarvik
	Fv. 551/48 odda–Husnes
E39	Fv. 57 via Sløvåg–Leirvåg
	Fv. 379/570 via Masfjordnes–Duesund
	Fv 546 Fanahammeren–Ulven
	Fv. 552 via Osøyro
	Fv. 545 gjennom Fitjar/Stord
	Fv. 542/5417/6/47 Lonkjøsvikjo–Langevåg–Sveio
E134	Fv. 551/48/44 Odda–Stord

Trafikktryggleiken går ned på fylkesvegane som ikkje er dimensjonert for den auka trafikken. Fleire av omkøyringsvegane er ikkje planlagt for same trafikk som på riksvegane, og det er store utfordringar for moderne næringstrafikk som til dømes modulvogntog. Tilbod til gåande og sykklande er mangelfulle i mange tettstader langs strekningane. Veggeometrien fører mellom anna med seg at det over lange strekningar manglar høve til forbikøyring. Dette påverkar både framkomsten og trafikktryggleiken.

Fleire av tunnelane på desse strekningane har låg kjørehøgde og knapp kurvatur, og mange stader er vegdekket og vegfundamentet svakt, og utsett for skader ved tung trafikkbelastning.

5.2.11.3 Beredskapssamband

Primær- og spesialisthelsetenesta kan ved akutt behov kjøpe ekstra avgangar når som helst i døgnet på sambanda Fedje – Sævrøy, Hatvik – Venjanaset, Hodnanes – Jektevik – Nordhuglo, Gjermundshamn – Årsnes – Varaldsøy og Masfjordnes – Duesund.

5.2.12 Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald

Bygging, drift og vedlikehald av vegnettet fører til klimagassutslepp; frå anleggsmaskiner, transport og materialproduksjonen. Det er vedteke å ta i bruk klimabudsjett i samband med utbyggingsprosjekt i vegsektoren. I grunnlagsdokumentet for NTP 2018–2029 er dette eit av satsingsområda for Klimastrategien. Døme er fossilfritt drivstoff og elektrifisering, men og lokal massebalanse og miljøkrav til karbonintensive materialar for å redusere klimafotavtrykket over heile livssyklusen.

5.3 TILTAK

Tiltak 5.1: Gjennomgang av behovlister på rassikring.

Tiltak 5.2: Etablere eit program for trygg skuleveg.

Tiltak 5.3: Klima- og miljøbudsjett for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren

Tiltak 5.4: Gjennomgang av standard i forkant av nye driftskontraktar.

Tiltak 5.6: Reiseliv og tiltak på fylkesvegnettet.

Tiltak 5.7: Forenkla standard for gang- og sykkelprosjekt

Tiltak 5.8: Vurdering av omklassifisering av fylkesvegar.



6 Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport

Dette kapittelet omhandlar kollektivtransport utanom Bergensområdet med vekt på rutetilbod, hovudstruktur for linjenettet og infrastruktur (sjå kap. 7.2. for avgrensing av Bergensområdet.) Kollektivtransport er i tillegg tema i kapittel 7, Transport i Bergensområdet og kapittel 8, Regionsenter. Følgjande tema, som gjeld for heile Hordaland, er og omtalt; skuleskyss og alternativ ruteproduksjon, drosje og transportordninga for funksjonshemma (TT-ordninga).

6.1 MÅL

Hovudmål

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

Delmål

Det samla kollektivtilbodet i Hordaland skal sikre eit rimelig nivå av mobilitet gjennom gode korrespondansar og omstigningsmoglegheiter i utvalde knutepunkt.

Viktige knutepunkt og terminalar skal vera universelt utforma og framstå som effektive og attraktive for dei reisande.

Innfasing av fornybar energi i kollektivtransporten.

6.2 KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

Regional transportplan 2013–2024 peikte på behovet for utforming av ein Kollektivstrategi for Hordaland. Fylkestinget slutta seg til strategien i juni 2014 (sak 30/2014) og omtalen av kollektivtransport i denne planen bygger på Kollektivstrategi for Hordaland.

Kollektivstrategi for Hordaland – Utvikling fram mot 2030

Kollektivstrategi for Hordaland, vedtatt juni 2014, peikar ut retning for korleis ein kan nå felles nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken. Det er valt fire strategiske grep som gir tydelege føringar for kva som skal til for å nå overordna mål om å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket:

1. Utvikle det beste tilbodet der flest reiser – som handlar om å

- styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- vidareutvikle stamlinjene i Bergen og utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet
- knyte regionane i fylket saman i eit hovudlinjenett og tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket
- samordne offentlig transport i tynt befolka område
- utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett

2. Tilby enklare reiser – som handlar om å

- gjere det enkelt å finne relevant informasjon om reisa
- gjere det enkelt å velje rett billett og å betale for denne
- auke kunnskapen om kollektivreiser
- gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom
- gjere kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar betre

3. Tilby effektive reiser – som handlar om å

- minimere stoppetid på haldeplass
- infrastrukturtiltak som får bussen fram
- restriktive tiltak for biltrafikken
- kollektivorientert byutvikling

4. Sørge for miljøvenleg drift – som handlar om å

- sikre låge utslepp frå busstrafikken
- redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken
- vere pådrivar for forskning og fagleg utvikling





6.3 STRATEGIAR

Kollektivtransporten spelar ulike roller i ulike delar av fylket. I område med eit stort trafikkgrunnlag er det viktig å legge til rett for eit kollektivtilbod som er attraktivt, oversiktleg og heilskapleg, med enkle byter, god korrespondanse og god informasjon til dei reisande (sjå omtale i kap. 7). Utanfor Bergensområdet skal kollektivtrafikken oppretthalde eit rimeleg nivå av mobilitet og reisealternativ for den delen av befolkninga som ikkje kan eller ønskjer å bruke bil, og gje desse moglegheit til å nå til dømes skule og regionsenter. Tilbodet utanom Bergensområdet skal stø opp under senterstrukturen og regionsentra si rolle, med ein føreseieleg hovudstruktur for kollektivnettet. Omtalen av kollektivtransport gjeld primært for den delen av kollektivtransporten som Hordaland fylkeskommune har ansvaret for.

Strategiar for kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport

- Utvikling av tilbodet og kollektivnettet skal byggje på prinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland.
- Ved planlegging og nybygging av ny veginfrastruktur, skal det takast omsyn til kollektivtransporten.
- Terminalar, knutepunkt og byttepunkt skal oppgraderast i samsvar med behov og standardkrav.

- Haldeplassar med stort trafikkgrunnlag, og som er ein del av hovudstrukturen for kollektivnettet i Hordaland, skal prioriterast for oppgradering.
- Einskilde haldeplassar med mindre trafikk, men med utfordringar i høve til trafikktryggleik, særleg i samband med skuletransport, kan oppgraderast til ein enklare standard.
- Fylkeskommunen skal ha ei leiande rolle i utviklinga av kollektivinfrastrukturen i fylket, og ha ei offensiv haldning for å få gjennomført og realisert naudsynt oppgradering av terminalar i heile fylket sjølv om dei ikkje ligg til fylkesveg.
- Framtidige bompengepakkar i fylket skal sette av eigne midlar til kollektivinfrastruktur, og kartlegging av behov skal gjennomførast i planfasen.
- Lågutsleppsteknologi – stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje).

6.3.1 Rutetilbod

Skuleskyss er lovpålagd i Opplæringslova¹⁹ § 7. I område der trafikkgrunnlaget er lågt, er skuleskyss i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet. For å sikre effektiv utnytting av tilgjengelege midlar og sikre flest mogleg eit grunntilbod, skal skuleskyssen så langt som mogleg, inngå i det ordinære kollektivtilbodet.

19 Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa



Trafikkgrunnlaget er førande for rutetilbodet i det enkelte område. I område med lågt folketal og spreidd busetnad vil grunntilbodet vere skuleruter. Område med noko større trafikkgrunnlag vil også ha eit tilbod retta mot arbeidsreisande, samt eit minimumstilbod på dagtid. Tilbodet som skal dekke strekningar mellom regionsenter vil også dekke lokale reiser langs strekninga, og såleis inngå som del av det lokale kollektivtilbodet.

I tillegg til kollektivtilbodet som fylkeskommunen har ansvar for, er det fleire tilbydarar av kollektivtransport i fylket – tog, kommersielle bussar, enkelte ferjesamband og drosjer. Ambisjonen er at kollektivtransporten vert opplevd som eitt samla tilbod, uavhengig av transportmiddel og tilbydar. Så langt som råd skal tilbodet leggje opp til korrespondansar og godt tilrettelagde omstigingsmoglegheiter, som gir flest mogleg reisemoglegheiter med kollektivtransport.

Kvifor er korrespondanse så krevjande å få til?

Prinsippet om at rutetilbodet med buss, tog, bane, båt og ferje skal korrespondere best mogleg er ikkje alltid mogleg å oppnå. Tilbodet vil ofte måtte tilpassast forhold som ein ikkje styrer direkte gjennom ruteplanlegging. Det er som regel eit spørsmål om effektiv utnytting av kollektivressursane, der ein må velje nokre korrespondansepunkt, tider og retningar, ut frå etterspurnad og reisebehov. Ulike tilbydarar av kollektivtransport gir og utfordringar, der eigne omsyn for rutetilbodet ikkje nødvendigvis gir godt grunnlag for korrespondansar i det samla kollektivnettet. I nokre tilfelle vil det og vere utfordringar med dårleg framkomst og forseinkingar.

All kollektivtrafikk i regi av fylkeskommunen er anbudsutsett. Dei komande åra vil det bli gjennomført ei rekkje store anbodskonkurransar. Større endringar i rutetilbodet eller materiell vil i hovudsak vere knytt til nye anbud. Som grunnlag for detaljering av rutetilbodet og identifisering av behov for infrastrukturtiltak, utarbeidar Skyss trafikkplanar som ligg til grunn for utlysing av anbud. Døme på vedtekte trafikkplanar er Trafikkplan Sunnhordland (2015) og Trafikkplan Nordhordland (2016).

Takst- og sonestruktur

Sonestrukturen i Hordaland, utanom sone Bergen, er i dag basert på avstandstakst, der ein betaler meir jo lengre ein reiser. Dette er ein rettferdig og velprøvd modell som sikrar inntekter. Samstundes er det i dagens modell store forskjellar mellom reisande i sone Bergen, og reisande i resten av fylket.

Ei politisk styringsgruppe la våren 2016 fram eit notat med ei tilråding om sju takstsoner i Hordaland. Fylkestinget vedtok i desember 2016 å redusere talet på takstsoner for kollektivtrafikken i fylket frå 470 til 7. Reduksjonen skal gi dei reisande i hele fylket billigare reiser og eit enklare billettsystem. Fylkestinget skal i mars 2017 handsame sak om implementering av ny sonestruktur. Nytt takstsonesystem skal tre i kraft i 2018.

6.3.1.1 Skuleskyss og alternativ ruteproduksjon

Fylkeskommunen organiserer skuleskyss for elevar i grunnskulen og vidaregåande skule. Utanfor Bergensområdet er skuleskyss ein vesentleg del av kollektivtilbodet.

Der det ikkje er grunnlag for ordinær rutegåande transport vil ein vurdere fleksible løysingar som til dømes bestillingstransport. Erfaringar frå eige fylke, og andre delar av landet, viser at det er knytt fagleg usikkerheit om kva som er gode løysingar for bestillingstransport. Dette gir grunn for nærare utgreiingar for å sjå på potensiale som ligg i betre samordning mellom ulike offentlege transporttilbod, som skuleskyss, pasientreiser og TT-ordninga. Vidare arbeid med aktuelle utgreiingar blir følgd opp gjennom Handlingsprogram for Kollektivstrategien.

Skuleskyss

Om lag 20 000 elevar i Hordaland har i dag rett på skuleskyss – om lag 17 000 grunnskulelevar og over 3000 elevar på vidaregåande skule. Ein elev har rett på fri skuleskyss basert på avstand frå heim til skulen, nedsett funksjonsevne eller medisinske behov for skuleskyss, samt særleg farleg eller vanskeleg skuleveg. Utviklinga dei seinare åra er at talet på elevar med rett på skuleskyss aukar. Delen av elevar med individuelt tilrettelagt skuleskyss som følgje av medisinske årsaker eller farleg skuleveg aukar. Nedlegging og samanslåing av skular gir og fleire elevar med rett på skuleskyss. To heimeadresser, grunna delt forsørgjaransvar, er også ein faktor som påverkar behovet for skuleskyss.



til regionstamlinjer, bystamlinjer og tog til Bergen sentrum. Til grunn for hovudlinjenettet ligg senterstrukturen for Hordaland, med føremål om å stø opp om regionsentra og legge til rette for arbeids- og skulereiser innan og mellom kommunane i fylket. Lokale linjer som dekker dei meir tynt befolka områda må leggje til rette for omstiging til hovudlinjene.

Ved etablering av nye vegtrasear må det leggjast til rette for at kollektivtransporten framleis kan dekke viktige reisemål, som regionsenter, tettstader og større bustadområde.

6.3.2 Hovudstruktur for kollektivnettet i Hordaland

Kollektivtrafikken skal bidra til å binde fylket saman, med eit rutetilbod som gir innbyggjarane moglegheit til å nå viktige funksjonar og tenestetilbod. Hovudstrukturen definerer kva område, strekningar og reiserelasjonar som kollektivtrafikken skal dekke med ulike linjer og transportmiddel. Det gir og grunnlag for prioriteringar av infrastrukturtiltak knytt til kollektivtransport og behov for oppgradering, eller tilrettelegging av knutepunkt og haldeplassar.

Hovudlinjene skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstader i fylket, samt gi reisemoglegheit til og frå Bergen. Eit viktig prinsipp er å få til samanhengande reiser, det vil seie at ein vektlegg minst mogleg ventetid ved byter av transportmiddel. Det samla kollektivnettet utgjer ulike linjer som vert kopla saman i bytte- og knutepunkt, for korrespondansar og effektiv omstiging.

I tillegg til tilbodet fylkeskommunen har ansvar for, er det tog Bergen–Arna–Voss og kommersielle ruter med konsesjon for kollektivtrafikk. Kommersielle ruter gjeld i hovudsak bussruter mellom Bergen og andre fylker. Kommersielle ruter vil på enkelte strekningar vere av stor verdi også for lokale reiser.

Hovudstrukturen for linjenettet i Hordaland²⁰ er vist i kart, figur 18. Kartet viser hovudstrukturen for linjenettet, og korleis desse vert kopla til kollektivnettet i og kring Bergen,

6.3.3 Infrastruktur for kollektivtrafikken

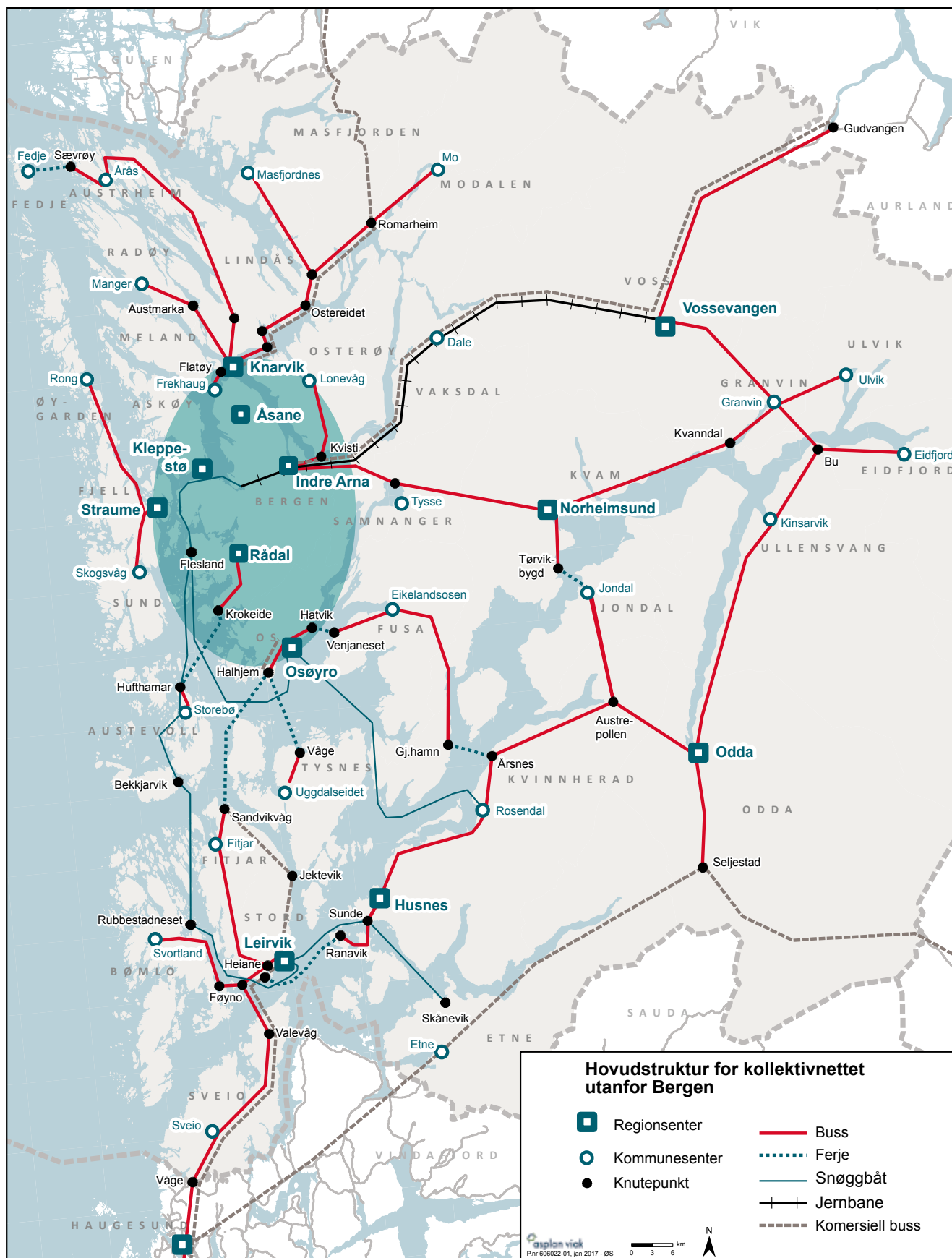
Gjennomførte kartleggingar viser at det er stor variasjon i kvaliteten på kollektivinfrastruktur i Hordaland utanom Bergen.

Rapportar og kkartleggingar

- Knutepunkt i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov (2014).
- Kartlegging av universell utforming på ferjekaier i Hordaland (2015).
- Rapport om kollektivtiltak:
 - Nordhordland (2014)
 - Askøy (2015)
 - Kvam (2016)
 - Kvinnherad (2016)

I nye bompengepakkar er det sett av midlar til kollektivtiltak. Eldre pakkar har ikkje desse definerte midlane. Fylkeskommunen har tatt initiativ til å gjennomføre kartlegging av behov for kollektivtiltak i samband med nokre eksisterande og reviderte/nye pakkar. Desse kartleggingane har hatt som siktemål å kartlegge behovet for mindre infrastrukturtiltak. Kartleggingane har synleggjort at det

20 Rambøll; Kartlegging av hovedlinjenett i Hordaland 2016



Figur 19 Kartet viser hovudstrukturen for linjenettet, og korleis desse vert kopla til kollektivnettet i og kring Bergen – til regionstamlinjer, bystamlinjer og tog til Bergen sentrum.

er eit stort behov for mindre kollektivtiltak i områda utafor Bergen. Fylkeskommunen vil arbeide for at det i framtidige bompengepakkar skal settast av midlar til kollektivtiltak, og at det skal gjennomførast kartleggingar av behovet for kollektivinfrastrukturtiltak. Prioritering av kollektivinfrastrukturtiltak vert omtalt i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.

6.3.3.1 Knutepunkt

Kollektivterminalar og bytepunkt bind saman kollektivnettet og legge til rette for omstiging mellom ulike transportformer. Dei skal i tillegg fungere som endepunkt for ulike linjer. «Knutepunkt i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov» (2014) viser det store behovet for opprusting. I dei fleste tilfelle vil mindre tiltak som til dømes skilting og informasjon ha stor effekt, men det er likevel peikt på at meir enn halvparten av knutepunkta har behov for større tiltak. Knutepunkt som ligg til riksveg og kommunal veg gir utfordringar i høve til naudsynte oppgraderingar.

Som ansvarleg for kollektivtrafikken arbeidar fylkeskommunen med å legge til rette for eit heilskapleg og godt tilbod til alle kollektivreisande i fylket. Fylkeskommunen har difor gode kunnskap om behovet for oppgradering og utforming av knutepunkt som ligg til kommunale vegar og riksveg. Her rår ikkje fylkeskommunen over verkemidlane som skal til, på same måte som for anlegg som ligg til fylkesveg. Fylkeskommunen bør i desse tilfella ta ei offensiv haldning og ta initiativ til å gjennomføre naudsynt oppgradering av desse anlegga, samt sikre gode løysingar for nye anlegg.

6.3.3.2 Haldeplassar

Det føreligg ikkje ei uttømmende kartlegging av behov for oppgradering av haldeplassar i fylket. Då dei 10.400 haldeplassane i fylket har svært ulik funksjon, frå store bytepunkt til haldeplassar som ikkje er skilta eller markert på anna måte, er det ikkje føremålstenleg å gjennomføre ei slik kartlegging. Det er samstundes til ei kvar tid store endringar i behovet for oppgradering, t.d. grunna endringar i skulestrukturen. Standarden varierer frå haldeplassar som er universelt utforma, med sanntidsinformasjon, og til haldeplassar som ikkje er skilta. Det føreligg enkelte utgreiingar for Nordhordland, Askøy og Kvam.

6.3.4 Reiseliv og kollektivtransport

Hordaland er eit stort reiselivsfylke og reiselivet er eit satsingsområde for fylkeskommunen. I Regional Næringsplan for Hordaland 2013–2017 er næringslivet peikt på som ei næring med særskilt merksemd og ein bransje der fylket har særlege føremoner knytt til vekstpotensial, innovasjonsevne og internasjonal konkurransekraft. Fylkesutvalet i Hordaland har slutta seg til ein felles reiselivsstrategi for Vestlandet, der eit av hovudgrepa er enklare kommunikasjon inn til landsdelen, og meir saumlause reiser internt



i fylka og over fylkesgrensene. Tilgjengelegheit og fysisk infrastruktur vert ofte trekt fram som viktig for ei konkurransedyktig reiselivsnæring i Norge. For destinasjonsutvikling er viktige faktorar reisetid, regularitet, og kvalitet på reisa. Tilgjengelege kollektivtilbod, marknadsført gjennom digitale kanalar, er avgjerande for vekst og verdiskaping i reiselivsnæringa.

Reiselivsnæringa

Reiselivsnæringa er ei samlenemning på næringar der sal av varer og tenester til turistar og andre reisande utgjer ein vesentleg del av omsetnaden. Reiselivsnæringa omfattar transport, overnatting, servering, formidling/museum og opplevingar. Som reisande reknar ein både personar som er på ferie- og fritidsreise, og personar på forretnings- og tenestereise, men som ikkje normalt ferdast i området.

Det er vanskeleg å skilja ut turistar frå dei ordinære passasjerane, og å berekna kva verdi det ordinære rutetilbodet har for reiselivet – og omvendt. Særleg etterspurde samband er busstilbodet Gudvangen–Voss som inngår som del av «Norway in a nutshell» og turistbåt på Hardangerfjorden, mellom Norheimsund og Eidfjord. Ekspressbussane fraktar reisande ut og inn av fylket, og utgjer eit viktig alternativ til fly og tog. Snøggbåten i Sunnhordland er eit reiselivstilbod med unytta potensiale. Snøggbåten i Sunnhordland må marknadsførast som eit reiselivsprodukt langs heile ruta, slik andre ruter er.

Utvikling av kollektivtilbodet utanfor Bergensområdet må skje innanfor dei til ei kvar tid fastsette økonomiske rammer. Gjennom RTP og Kollektivstrategien er fokus på å sikre mobilitetsbehovet for innbyggjarane, noko som i stor grad vil vere eit grunntilbod som dekkjer skule- og arbeidsreiser. Det inneber også eit redusert tilbod på sommaren. Eksisterande tilbod, utanfor Bergensområdet, er ikkje i samsvar med ønskjer frå reiselivsnæringa. Det skal gjennomførast ei kartlegging av behov og potensiale for å legg



til rette for reiselivet sitt behov for kollektivtransport. Ein del av arbeidet er å vurdere skilje mellom ordinær kollektivtransport og særskilte tilbod som er retta mot reiselivet.

6.3.5 Drosje

Drosjenæringa er eit viktig supplement til den ordinære kollektivtransporten. Det er politisk vedteke at drosjar skal reknast som kollektivtransport. Per 31.12.2016 var det totalt 931 drosjar i Hordaland, 705 drosjar i Bergen køyreområde og 226 distriktsdrosjar. Drosjane driv konkurranseutsett persontransport. Dei konkurrerer med kvarande og med andre løyvetypar. I tillegg har drosjane store utfordringar med aktørar som driv ulovleg persontransport, såkalla piratverksemd. Drosjane har driveplikt heile døgnet heile året. Dette gjev drosjenæringa særskilte driftsutgifter, som gjer næringa sårbar i konkurransen.

Medan drosjane i Bergensområdet får hovudvekta av inntekta frå private transportoppdrag, er offentlege transportoppdrag største inntektskjelda for distriktsdrosjane. Mange stader i distrikta utgjer offentlege transportoppdrag mellom 90 og 100 % av all køyring. Innbyggjarane i distrikta må ha eit tenleg drosjetilbod, ikkje minst av omsyn til beredskapen. Til transportoppdrag der det ikkje er hensiktsmessig å nytte den ordinære kollektivtransporten; – skulekøyring, TT-køyring, arbeidskøyring for funksjonshemma og helsekøyring – er distriktsdrosjane viktige. Føreseielege driftsvilkår, som sikrar drosjetilbodet i distrikta, er viktig.

Drosjenæringa arbeider mot ein meir miljøvenleg bilpark i takt med at utvalet av miljøvenlege biltypar veks. I samarbeid med drosjenæringa arbeider Hordaland fylkeskommune med å utvikla lade- og fyllinfrastruktur for både el- og hydrogenbilar. Hordaland fylkeskommune skal gjennomføre ei evaluering av pågåande arbeid med å innføre nullutsleppsbilar i drosjenæringa.

6.3.6 Transportordninga for funksjonshemma

Transportordninga er innretta for personar som på grunn av funksjonshemming ikkje er i stand til å nytta det ordinære kollektivtransporttilbodet. Transportordninga skal dekkja fritidsreiser, og skal vera til erstatning for bruk av kollektivtransport. Det er omlag 13.700 brukarar i Hordaland, og brukartalet er nokså stabilt. Brukarane er inndelt i tunge brukarar (rullestolbrukarar og blinde/sterkt svaksynte) og andre brukarar. Dei tunge brukarane har høgast kvote, medan det er flest brukarar i gruppa andre brukarar. Årskvotane varierar mellom kr 4.500 og kr 9.500 alt etter alder og funksjonshemming.

Brukarane nyttar drosje til TT-turane, og det inneber at midlane vert nytta til individuelle transportopplegg med liten grad av samordning. For mange brukarar er brukarkvotane for små i forhold til dei behova ein har til fritidsreiser. For å kunna frigjera midlar som kan nyttast til å auka brukarkvotane kan det vera tenleg å i større grad integrera transportordninga med den ordinære kollektivdrifta. For å få til dette trengst det særskild tilrettelegging av infrastruktur og ruteopplegg.

6.4 TILTAK

Tiltak 6.1: Kartlegge reiselivet sitt behov for kollektivtransport..

Tiltak 6.2: Utgreiing – betre samordning mellom TT-ordninga og kollektivtransport.

Tiltak 6.3: Evaluere nullutsleppsbilar i drosjenæringa.



7 Transport i Bergensområdet

Kapittelet presenterer mål og strategiar for utvikling av transportsystemet i Bergensområdet. Mål og strategiar er i tråd med kapittel 4.3, Regionalt transportsystem, i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet²¹.

7.1 MÅL

Hovudmål

Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

Delmål

Kollektivtransportsystemet skal vere kapasitetssterkt og attraktivt, med full utbygging av Bybanen til alle bydelar i Bergen.

Sykkelvegnettet skal vere attraktivt, framkomeleg og trafikksikkert. Byutviklinga skal legge til rette for at sykkel og gange tar ein større del av transportveksten.

Transportsystemet skal vere robust og påliteleg med redusert sårbarheit for hendingar i trafikken.

Nullvisjon – eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Redusere utslepp av klimagassar frå transportsektoren, i tråd med Klimaplan for Hordaland, mellom anna gjennom å auke delen av låg/nullutsleppskøyretøy.



7.2 OM BERGENSOMRÅDET

Bergensområdet er her definert som kommunane Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås og Bergen. Området har til saman 405.000 innbyggjarar.



Kriterier for områdeavgrensing²²:

- Kommunar som utgjer ein felles arbeids-, bu- og serviceregion
- Kommunar med mindre enn ein times reisetid til Bergen sentrum
- Kommunar med pendlingsdel til Bergen på over 20 %

For å utvikle Bergensområdet på ein berekraftig måte, er det naudsynt med god tilgjengelegheit og effektiv transport. Det er behov for å redusere sårbarheita i vegsystemet, redusere klimagassutslepp og redusere lokal luftforureining, samstundes som ein utviklar eit system som betrar framkome og styrkar kollektivtransporten.

Bergensområdet må kunne tilby sine innbyggjarar og næringsliv eit effektivt transportsystem. Med omsyn til folkehelse, luftkvalitet, arealknappheit og klimagassutslepp, er det naudsynt å sikre mobiliteten ved meir bruk av dei miljøvennlege transportmidla, og mindre bruk av privatbil. For å nå klimamålet, må store delar av den resterande personbil- og næringstransporten gå over til låg- eller nullutsleppsteknologi i løpet av planperioden.

21 Planforslaget skal ut på høyring på same tid som planforslaget til RTP

22 Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Bergensområdet – Kjuagut og stril.



7.3 NULLVEKST I PERSONBIL-TRANSPORTEN

Nullvekstmålet for persontransporten ligg til grunn for Klimaforliket på Stortinget, og er forankra i Nasjonal transportplan (NTP) 2013-2024, og i grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029. Nullvekstmålet inneber at veksten i persontransporten i Bergensområdet skal takast med dei miljøvennlege transportformene. Målet er definert som at talet på personbilreiser ikkje skal vekse.

For Bergensområdet inneber nullvekstmålet at om lag 350.000 fleire daglege reiser²³ i 2040, skal takast av dei miljøvennlege transportformene. Bergen kommune har i tillegg eit eige mål om å redusere personbiltrafikken med minst 10 prosent innan 2020, og 20 prosent innan 2030²⁴. Gjennomgangstrafikk og nærings-/nyttetransport er ikkje ein del av målet om nullvekst i personbiltransporten.

Nærings-/nyttetransport omfattar transport knytt til offentleg og privat tenesteyting, vare- og godstransport.

Vegdirektoratet har etablert eit felles indikatorsett for måling av nullvekstmålet (til bruk i byvekstavtala):

- Utvikling av persontransport med bil, målt ved
 - Endring i talet på køyretøykilometer med personbil i byområdet (kjelde nasjonal reisevaneundersøking RVU)
 - Endring i årsgjennsnitt for lette køyretøy i byområda (kjelde Vegtrafikkindeksen)
- Supplerande indikatorar:
 - Endring i transportmiddelordninga (kjelde RVU)
 - Endring i tal på kollektivreiser (kjelde SSB, kollektivselskapa, fylkeskommunane)
 - Utvikling i klimagassutslepp målt i CO₂-utslepp frå veg i byområdet (kjelde SSB)

23 Basert på 100.000 nye innbyggjarar som i gjennomsnitt gjennomfører 3,5 turar per dag.

24 Grønn strategi, klima- og energihandlingsplan for Bergen 2016.



7.4 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET

Mål for transportsystemet i Bergensområdet legg opp til ei markant endring i reisemiddelfordelinga. Mobiliteten til persontransporten skal vere den same som i dag, men med kraftig auke i bruken av dei miljøvennlege transportformene. Omlegginga vil kunne betre framkomsten for næringstransporten og hindre ei ytterlegare auke i klimagassutslepp. Eit transportsystem som i større grad er orientert mot gange og sykkel, i kombinasjon med kollektivtransport, vil legge til rette for auka fysisk aktivitet og betre folkehelse.

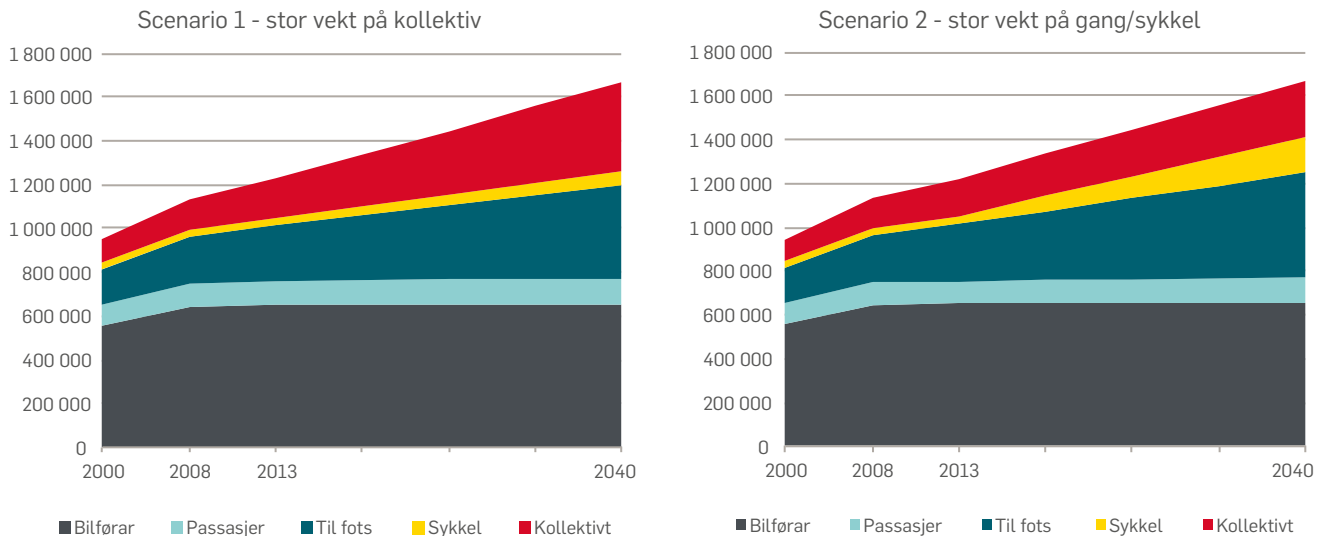
I løysinga av korleis ein skal nå nullvekstmålet blir det viktig med ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken, og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange. I tillegg er det viktig å ha god kunnskap om effekt og kostnad av ulike tiltak. Arbeidet med Byutgreiing for Bergen er eit sentralt tiltak for ytterlegare kunnskap om korleis ein skal nå nullvekstmålet.

Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet

- Bruk av verkemiddel for å sikre nullvekst i personbiltransporten skal vere differensiert i tråd med tiltaksområde for nullvekst. Ein skal leggje til rette for nedgang i personbiltrafikk i sentrale deler, men samtidig tillate noko vekst i personbiltrafikk i ytre delar av Bergensområdet.
- Samordna areal- og transportplanlegging
 - Styrke samarbeidet med Bergen kommune og regionsenterkommunane i Bergensområdet
 - Bidra til ei arealutvikling, med eit klima- og

helsevenleg utbyggingsmønster, som fremjar fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga må skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet.

- Frigjere sentrale terminalområde til byutvikling.
- Sikre føreseieleg og tilstrekkeleg finansiering av eit kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtransporttilbod
 - Etablere kollektivprioritering på vegsamband som har ein viktig funksjon i hovudstrukturen for kollektivsystemet
 - Følgje opp Strategi for innfartsparkering fram mot 2030.
 - Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
 - Fokus på effektivt og attraktivt gangnett.
 - Vurdere vidare utvikling av bybåtsambanda gjennom ein strategi for kollektivtrafikk på sjø
- Redusere sårbarheita i transportsystemet:
 - Etablere ringvegssystem og regionale samband
 - Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.
 - Utbygging av eit ringvegssystem som leier gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum
- Avgrense personbiltransporten
 - Restriktive tiltak som til dømes tids- og miljødifferensiering av bompengesystemet.
 - Betre utnytting av bilparken
- Satsing på lågutsleppsteknologi
 - Auke delen av låg- og nullutsleppskøyretøy
 - Stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje)
 - Tilby klimavenlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper



Figur 20 Scenario for deling av veksten i personreiser på dei miljøvennlege transportformene.

7.4.1 Samordna areal- og transportplanlegging

Vekst i folketal skaper arealbehov, og korleis og kor arealbehovet blir dekkja, har konsekvens for transportetterspørsel og reisemiddelfordeling. Samstundes er transportsystemets oppbygging og utvikling avgjerande for kor det er interessant å ta i bruk areal til ulike utbyggingsformål. Tett arealutvikling og rett lokalisering» bidreg til kortare avstandar mellom ulike målpunkt. Dette kan bidra til at fleire vil velje å sykle eller gå, og til at områda kan dekkast meir effektivt med kollektive transportmidlar.

Det er stor uvisse om korleis veksten i personreiser fram mot 2040 vil fordele seg på dei ulike transportformene. Følgjande to scenarier tek utgangspunkt i nullvekstmålet og er begge basert på trafikkveksten som er modellert i KVV for Bergensområdet. Scenario 1 er veksten i personreiser fordelt utover dei miljøvennlege transportformene i samsvar med dagens reisemiddelfordeling. Dette blir ei stor utfordring for kollektivtrafikken, som må vekse med bortimot 200%. Scenario 2 er basert på at stor del av dei nye reisene er korte, og at det er mogleg å oppnå målsettingar som 10% sykkelandel og 28% gåandel. I dette perspektivet kan det vere tilstrekkeleg å auke kapasiteten i kollektivsystemet med 40–50% i høve til 2013-nivå. Ei utvikling i samsvar med scenario 2 vil vere det mest samfunnsøkonomisk lønsame.

Nasjonale og regionale reisevaneundersøkingar viser at bilandelen er høg på alle reiselengder i Bergensområdet, og sjølv på korte reiser under 3 km er bilbruken dominerande. På reiser under 1 kilometer er det i Bergensområdet

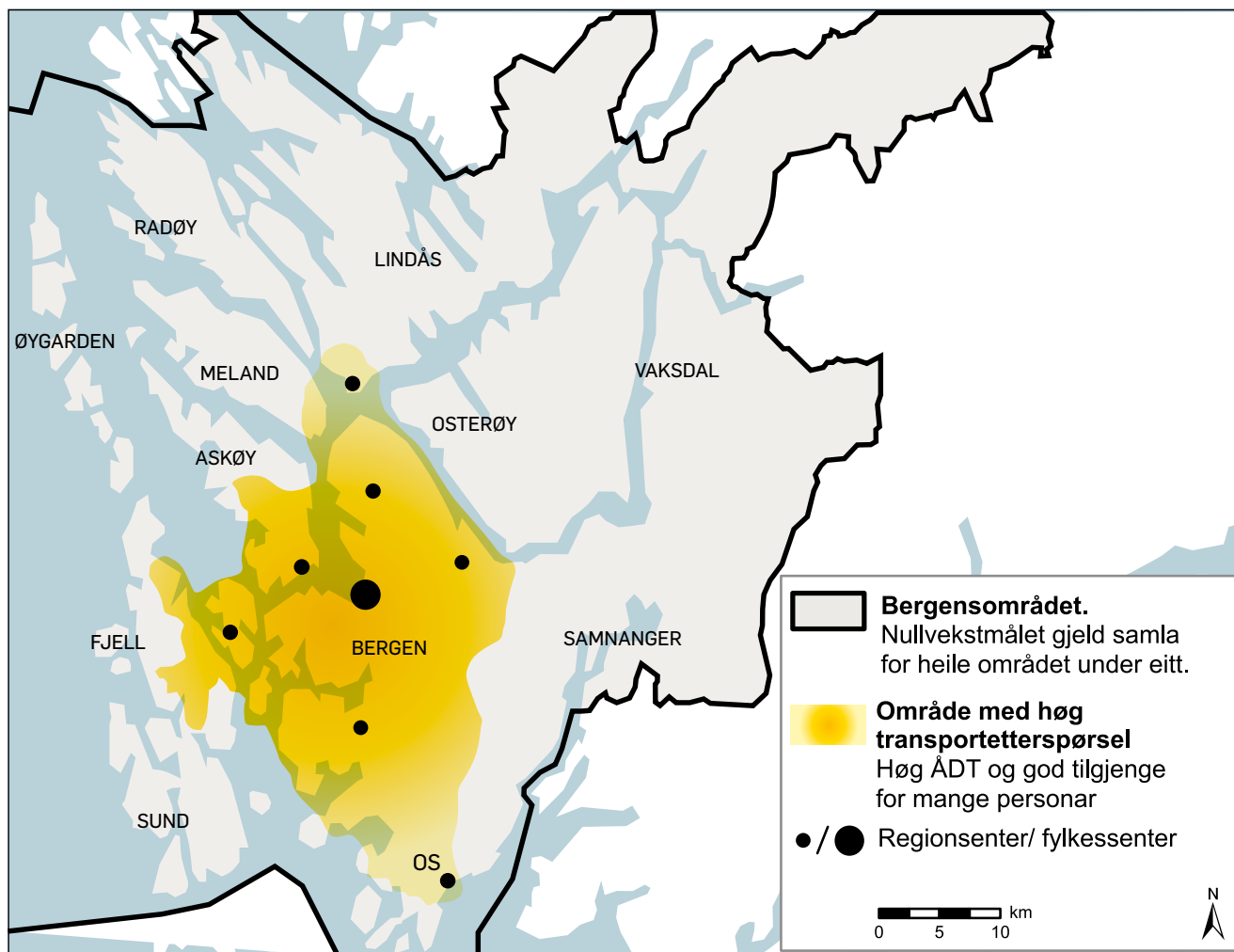
ein bilandel på heile 15 prosent. Det er difor stort potensial for at gange og sykkel bør kunne ta ein vesentleg del av transportveksten. For å få dette til vil det vere avgjerande å sikre ein arealpolitikk som bidrar til fortetting i vekstsoner som bygger opp under og styrkar konkurransekrafta til dei miljøvennlege transportformene.

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) vert det satsa på konsentrert utvikling i regionale vekstsoner²⁵, som eit viktig grep for å redusere transportbehovet og utvikle ein bystruktur som let seg dekke med kollektiv, sykkel og gange. I eit slikt perspektiv fører den forventa veksten til eit utviklingspotensial, i retning av eit meir berekraftig og samordna utbyggingsmønster.

7.4.2 Tiltaksområde for nullvekst

Nullvekst i personbiltransporten representerer eit trendbrot i bruk og tilgjenge for privatbilen. Ei slik omlegging av reisevanene vil vere krevjande og vil innebære ei endring av folk sin kvardag. Sentrale deler av Bergensområdet har allereie begynt på dette trendbrotet gjennom suksessen til Bybanen og andre bystamliner for kollektivtrafikken. På sentrale strekningar er kollektivtilbodet allereie av ein slik kvalitet at det er konkurransedyktig med privatbilen. I tillegg er ulike deleordningar av privatbiler på frammarsj, og undersøkingar viser at dei som er med i bildeleordningar i større grad reiser kollektivt og nyttar sykkel enn dei som har eigen bil. Transportøkonomisk institutt (TØI) har berekna at ein bildelebil kan erstatte mellom 5 og 15 privateide biler. Bildeleiringen i Bergen har i dag over 165 biler fordelt på meir enn 80 stader.

25 Definert i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.



Figur 21 Område med høy transportetterspørsel sett i forhold til heile Bergensområdet.

For å nå mål om eit berekraftig transportsystem i Bergensområdet og nullvekst i personbiltransporten vil det vere naudsynt å ta kraftige grep sentralt og samstundes tillate noko auke i personbiltransporten i dei yttre områda. Ved å målrette tiltak og verkemiddelbruk til området med høgast transportetterspurnad²⁶ vil ein kunne oppnå stor effekt på reisemiddelfordelinga for Bergensområdet samla sett. 81 % av transportarbeidet²⁷ skjer innanfor området som vist i figur 21.

7.4.3 Attraktivt kollektivtransporttilbod

Kollektivstrategi for Hordaland fastset sentrale prinsipp og mål for utvikling av kollektivtransport i Hordaland²⁸. Suksessfaktorar for kollektivtransporten er høg frekvens, god framkome og god kapasitet. Tilbodet skal utviklast

gjennom å styrke dei store reisestraumane, vidareutvikle stamlinjer og utvikle eit enklare og meir effektiv linjenett. Full framkomst langs dedikerte kollektivtrasear i hovudkorridorane er prioritert. Vidare vert det satsa på lågutslepps-teknologi for buss- og båttrafikk.

For at kollektivsatsinga skal gje best mogeleg tilbod til flest mogleg, er det definert ein hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergensområdet; med bystamlinjer i Bergen kommune og regionale stamruter til regionsentera i Bergensområdet, som vist i figur 22. Hovuddelen av investeringar i kollektivsystemet i Bergensområdet vert prioritert innanfor denne hovudstrukturen. For omtale av hovudlinjenett for kollektivtrafikk i Hordaland, sjå kap. 6, Kollektivtransport utenom Bergensområdet og anna offentleg transport.

26 Område som har «høg transportetterspørsel» er definert ved at trafikkbelastninga er høg (meir enn 10.000 ÅDT), eller at området ligg sentralt i utbyggingsmønsteret, med god tilgjenge (meir enn 50.000 personar kan nå området innan 20 minuttar køyring).

27 Målt i årsdøgntrafikk (ÅDT) for veglenkene i området er basert på trafikkregistreringar i enkelte punkt, som grunnlag for årleg beregning i trafikkdatabanken til Statens vegvesen, NorTraf)

28 Fylkestinget stilte seg bak Kollektivstrategi for Hordaland gjennom vedtak i sak 30/2014, juni 2014

Bystamliner er liner med høg frekvens og stive ruter; minimum 10-minutt på dagtid, og 20-minutt på kveld og helg.

Bystamlinene skal vere eit føreseieleg tilbod med høg frekvens og god kapasitet over store deler av døgnet. Linene skal driftast av Bybane eller låg-golvsbussar. Stamlinenettet kan bli utvida med nokre strategisk viktige busskorridorar ved behov. Investeringar som betrar framkome i desse korridorane er viktig for å sikre driftsstabilitet og redusert reisetid.

Regionale stamliner er liner som følgjer hovudkorridorane i Bergensområdet og går mellom Bergen og regionsentera Kleppestø, Straume, Indre Arna, Knarvik og Os.

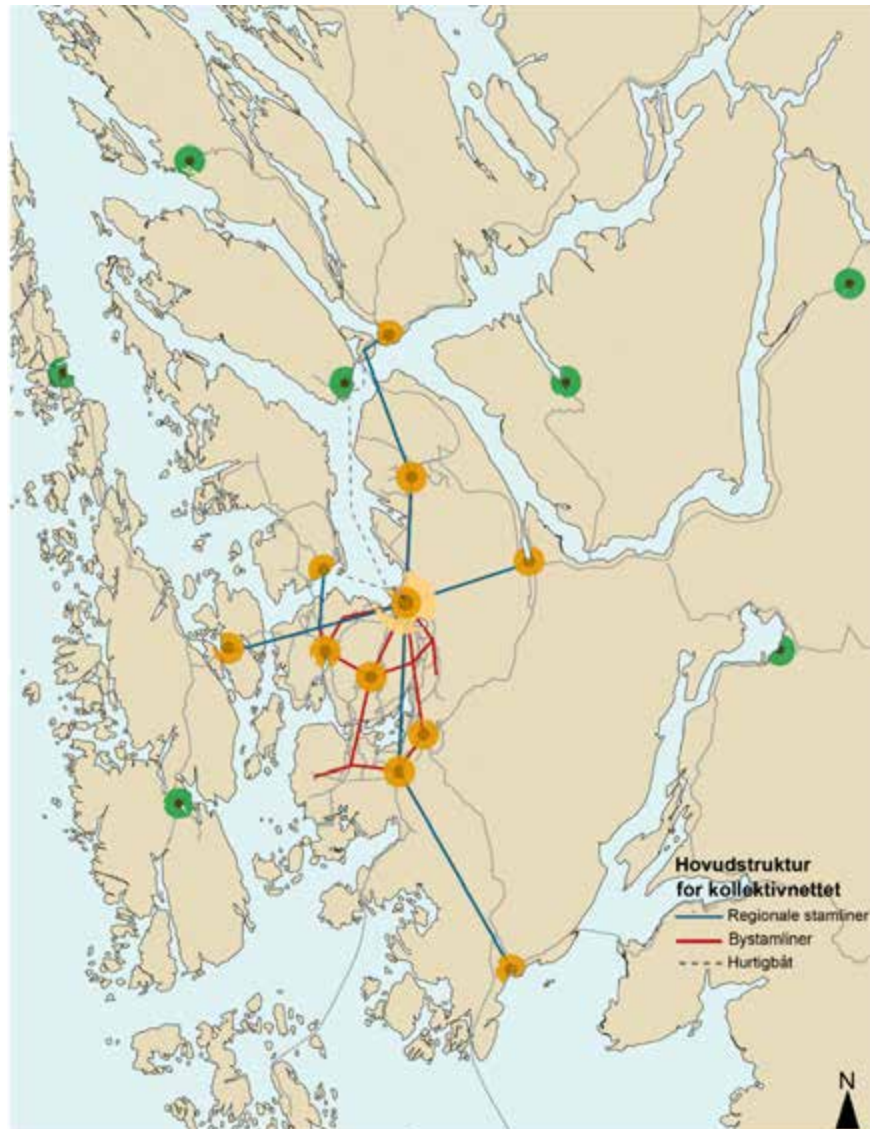
Dei regionale linene skal gå alle dagar frå tidleg til seint, og ha ein frekvens på minimum 30 min. i høgtrafikk. Linene skal ha færre stopp inn mot sentrum for å gje raske reiser i hovudkorridorane i Bergensområdet. Det er viktig med fokus på framkome som sikrar driftsstabilitet og kort reisetid.

Bybanen – vår fremste stamline

Første byggjetrinn for Bybanen opna for trafikk mellom Bergen sentrum og Nesttun i 2010. Etablering av Bybanen har vore eit løft for kollektivtrafikken i Hordaland, og har bokstavleg tala «bana veg» for nye løysingar for kollektivtrafikken. Per i dag har Bybanen om lag 40.000 til 50.000 daglege passasjerar. I 2017 opnar siste byggjetrinn for Bybanen fram til Flesland. Vidare planlegging for Bybanen til Fyllingsdalen pågår, med mål om vedtak av reguleringsplan i 2017 og oppstart av bygging i 2018. Planlegging til Åsane er og starta opp, med mål om planvedtak i 2018, slik at det ligg til rette for kontinuerleg utbygging.

Bybanen har mange kjenneteikn som forklarar suksessen, kjenneteikn som Hordaland fylkeskommune, med Skyss, og vektlegg i utviklinga av dei andre stamlinene;

- Høg frekvens og stor kapasitet
- God og føreseieleg framkomst
- Rask av- og påstigning
- Høg kvalitet på haldeplassar
- Tydeleg plass i bybiletet
- Strukturerande effekt på byutviklinga



Figur 22 Hovedstruktur for kollektivnettet i Bergensområdet.

I tillegg til bystamlinene og regionale stamliner vil det og i framtida vere behov for ei lang rekkje liner som dekker transportbehov utanfor hovudstrukturen. I planlegging av lokal kollektivtransport er det viktig å legge til rette for enkle og effektive bytter. Vidare utbygging av Bybanen og andre tiltak for å styrke kollektivtilbodet, vil føre til at kostnadane knytt til drift av kollektivtransporten vil auke. Hordaland fylkeskommune er avhengig av at staten bidrar til å finansiere ein større del av driftskostnadane til kollektivtransport og at det vert etablert eit føreseieleg system for overføring av midlar, rammetilskot til fylkeskommune.

7.4.3.1 Tog

Toglina austover utgjer i dag eit godt tilbod, særleg mellom Bergen og Arna. Strekninga har 40 daglege avgangar i kvar retning, og inngår som regional stamlinje i kollektivnettet i Bergensområdet. Dobbeltsporet gjennom Ulriken, med to parallelle tunellar, vil vera i drift frå 2022. Prosjektet opnar for eit stort potensial for å knytte kommunane i aust enno tettare til Bergensområdet sin felles bu- og arbeidsmarknad, og leggje til rette for pendling frå kommunane i aust med eit effektivt og miljøvenleg transportalternativ. Tilrettelegging for ein frekvens på 15 minutt eller oftare, vil gjere Bergen–Arna aktuell som bylinje.



7.4.3.2 Strategi for båt

Kollektivstrategi for Hordaland (2014) gir overordna føringar for utvikling av båttilbodet som ein integrert del av kollektivtilbodet. Her vert det peika på at båt særleg vil ha fortrinn der det ikkje finst reisealternativ, der båten gir stor innsparing i reisetid samanlikna med bil, buss eller ferje, og der båttilbodet spelar ei spesielt viktig rolle for reiselivsnæringa. Eksisterande båruter er vist i figur 22, hovudstruktur for kollektivnettet.

Gjennom Miljøstrategi for Skyss (2014) er det og lagt grunn ei målsetting om å redusere miljøbelastninga frå båt ved å redusere utslipp gjennom fornying av materiell, miljøvenlege drivstoffløysingar og i større grad tilpasse tilbodet til trafikkgrunnlaget. Det er vist til at fornying av båtar er kostnadskrevjande og må gå føre seg over lengre tid. Vidare er det vist til at så lenge utslippa og kostnadane med båt er høge som i 2014, vil Skyss vere restriktiv med å tilrå nye båruter der ein har eit konkurransedyktig alternativ med buss. Behovet for nye båruter i Bergensområdet skal bli vurdert. Dette skal skje med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte. Eventuelle nye stoppestadar må bygge opp omkring vedtatt senterstruktur og senterutvikling.

Det er fleire pågåande prosjekt i fylket for tida, med mål om i større grad å nytte sjøen som transportåre. Maritime CleanTech har fått forskingsmidlar til miljøvenlege hurtigbåtar og byorienterte løysingar, med Askøy-sentrum som døme. Askøy kommune arbeidar med «Fjordbybane» for å utvide båttilbodet til Askøy, med fleire mogelege landingsplassar. I tillegg vil dei nye ferjeamboda gje store (nesten 90 %) reduksjonar i CO₂-utslepp, og ferja til Osterøy blir vurdert for hydrogendrift.

Ei vidare konkretisering av dei strategiske føringane vil bli utgreidd i ein Trafikkplan for båttilbodet i fylket (forventa vedtak hausten 2017). Trafikkplanen vil gi tilråding om framtidige båtsamband i fylkeskommunale regi, der også omsynet til reduksjon av klima- og miljøutslepp inngår i vurderingane²⁹. Det skjer store endringar på motor og teknologi som kan endre omfang av framtidig rutetilbod på sjø.

7.4.3.3 Innfartsparkering

Rammene for innfartsparkering er lagt i Strategi for innfartsparkering fram mot , som er vedtatt av Fylkestinget i Hordaland³⁰. For å oppnå ønska effekt må innfartsparkering lokaliserast opp mot hovudstrukturen for kollektivsystemet. Utgangspunkt for lokalisering og vidare utvikling av innfartsparkering vil i hovudsak vere by- og

29 Tekst må justeres etter vedtak av Trafikkplan for båttilbodet.

30 Vedtatt av Fylkestinget 11. mars 2015

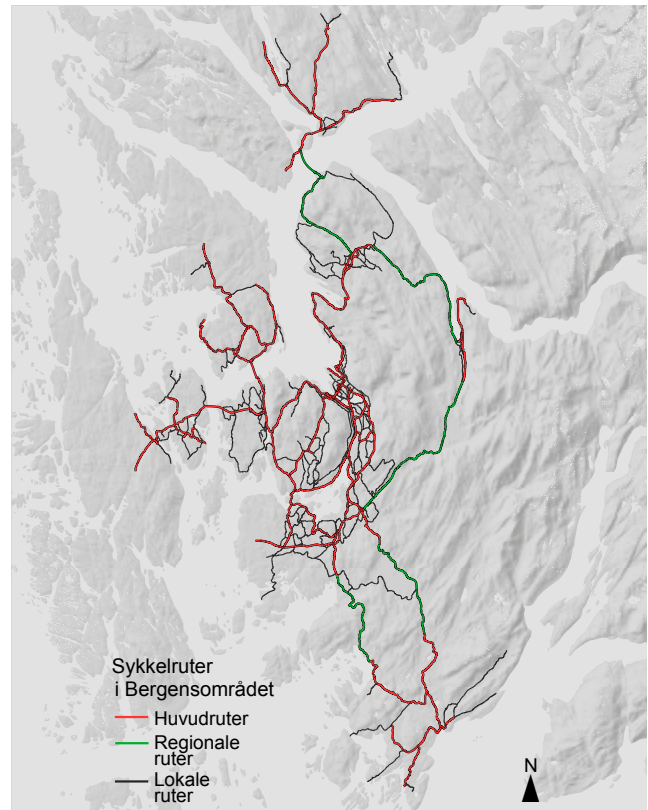
regionstamlinenettet i Bergen og Bergensområdet. Alle innfartsparkeringsområde bør leggje til rette for rikeleg med kapasitet for sykkelparkering, for å stimulere til at fleire nyttar sykkel i kombinasjon med kollektivtransporten. Innfartsparkering som tiltak vil ikkje ha større innverknad på årstdøgntrafikk og miljøutfordringar. Det er likevel ein målsetnad at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene. At det er mogeleg å skifte frå bil til kollektivtransport på reisa, vil dempe negative effektar for dei som er avhengige av bil i område der kollektivtilbodet ikkje er godt utbygd. Kollektivdekning og tilgjenge aukar gradvis frå periferien i planområdet og inn mot Bergen sentrum. Eit skilje går ved regionsenter kring Bergen som vil ha god kollektivdekning inn til sentrum, og som kan fungere som bytepunkt mellom bil og kollektivtransport. Eit anna skilje går ved bydelssenter der bystamlinene skal bidra med svært god kollektivdekning. Desse sentera kan nytte kombinert innfartsparkering og besøksparkering til tenester og handel. I tillegg er det nødvendig å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplassar, med behovet for anna bruk av verdifulle areal sentralt i eit regionsenter.

For å følgje opp vedtatt strategi for innfartsparkering skal det utarbeidast ein eigen handlingsplan for innfartsparkering.

7.4.4 Sykkel og gange på korte og mellomlange reiser

Sykkel og gange må spele ei sentral rolle for å handtere transportveksten og bidra til meir aktive og helsevenlege personreiser. Svært mange daglege reiser er korte, og mange blir gjennomført med bil. Av alle bilreiser i Bergensområdet er nærmare en tredjedel under 3 km lange. Dette er reiser som i nokre tilfelle kan bli erstatta av sykkel og gange, og viser at det er eit vesentleg potensiale for endring av dagens reisevanar. I tillegg kan ein arealstrategi som legg til rette for fleire korte reiser ytterlegare bidra til å auke potensialet.

Gode gangsamband mellom viktige målpunkt i kvardagen må prioriterast. Reiser som består av kjeder med ulike transportmiddel har stort potensiale for at ein større del kan takast til fots eller sykkel, gjerne i kombinasjon med kollektivtransport. Det bør leggjast til rette for attraktive og trygge gangveggar som heng saman og leier til viktige målpunkt. Tett utbygging omkring sentre og funksjonar er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å leggje til rette for fleire gåande. Likevel er ikkje avstand i seg sjølv alltid nok til at det blir opplevd som attraktivt å gå. I byutviklinga er det viktig å setje fokus på å skape attraktive og trygge gangveggar.



Figur 23 Sykkelruter i Bergensområdet.

Det er særleg på reiser under 5 km at sykkel er aktuelt. Auka bruk av elsykkel vil og bidra til at sykkel blir meir relevant og kan dekkje eit større område med lengre reiseveg og større høgdeforskjellar. Eit samanhengande og godt utbygd sykkelvegnett med høg kvalitet er viktig for å påverke talet på sykkelreiser. Det same er høg kvalitet på vedlikehald og drift heile året. Felles for byar som har lukkast med å oppnå høge sykkeltal er eit omfattande nettverk av sykkelinfrastruktur som er separert frå motorisert trafikk. Det er viktig å leggje til rette for gange og sykkel i og i tilknytning til senterstruktur og kollektivsystem.

Basert på kartleggingar i kommunane er det teikna opp sykkelruter i tre nivå³¹.

Regionale ruter skal binde saman regionsentera og bydelsentera i Bergensområdet. Dei skal leggje til rette for pendling, turisme og trening. Dei bør ha jamn og god standard over lengre strekningar og i kryss.

Kommunale hovudruter skal vere samanhengande med jamt god standard over lengre strekningar og i kryss. I Bergen skal hovudrutenettet skape effektive samband frå bydelane og til Bergen sentrum.

31 Nasjonal Transportplan har retningslinjer for at i alle tettstader med fleir enn 5000 innbyggjarar skal vere ei plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk. Det er med dette utgangspunkt gjennomført kartlegging i Bergen, og tettstadene Kleppstø, Straume, Osøyro og Knarvik.

Lokale ruter skal tene lokale reiser og fungere som tilkøpling til hovud- og regionruter. Dette omfattar og lokale ruter i andre kommunar enn dei som er kartlagt. Det er lagt opp til ei tredelt prioritering av sykkel i Bergensområdet (sjå tabell 24). I tillegg skal høg standard på sykkelveggar og trafikktryggleik leggast til grunn.

Prioritet	Ruter
1	Alle hovudruter i Bergen kommune
	Hovudruter innanfor regionale vekstsonar
	Andre ruter som er knytt til skule og fritidstilbod for barn og unge
2	Øvrige hovudruter og lokale ruter
3	Regionale ruter som knyt regionen saman

Figur 24: Tredelt prioritering av sykkel i Bergensområdet.

Kommunane med regionale vekstsoner³² bør utarbeide ein strategi for å auke andelen sykkel og gange. I utbyggingsprosjekt er det viktig å setje fokus på å skape attraktive og trygge gang- og sykkelveggar. Dette er viktig både som klima- og folkehelseiltak. Gode gangsamband mellom viktige målpunkt i kvardagen og godt tilrettelagte gang- og sykkelruter bør ha høg prioritet i planperioden.

Sykelstrategi for Bergen

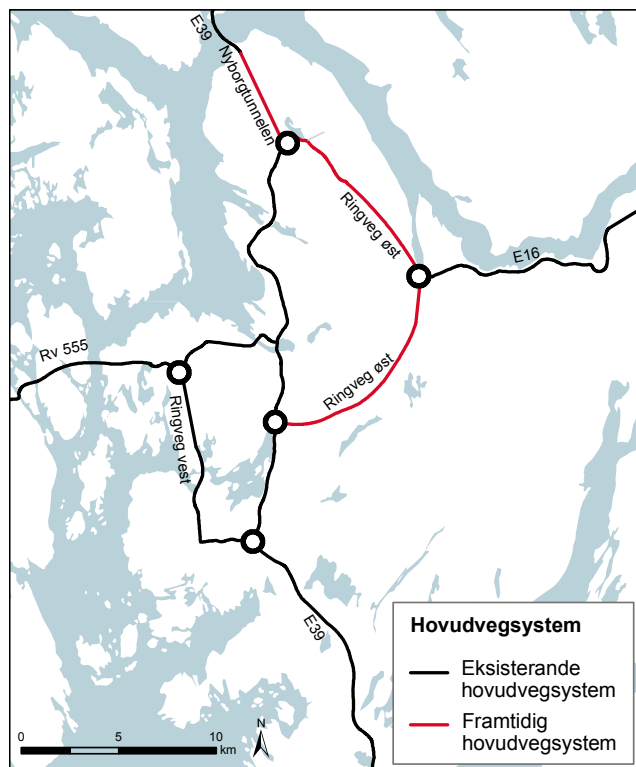
I Bergen er tilbod og utfordringar for sykkel godt kartlagt i «Sykelstrategi for Bergen», med målet om å etablere eit samanhengande gang- og sykkelvegnett. Bergensprogrammet prioriterer utbetring på fem hovudsykkelruter som går inn i hovudrutenett for transportsyklistar.

- Landåsruta (Birkelundsbakken–sentrum)
- Fjøsangerruta (Fjøsangerkrysset–sentrum)
- Sandviksruta (Handelshøyskolen–sentrum)
- Laksevågruta (Nygård–sentrum)
- Fyllingsdalsruta (Oasen–sentrum)

Disponible midlar til gang- og sykkeltiltak i Bergensprogrammet har lagt på rundt 100 mill. i investeringar dei siste åra³³.

7.4.5 Ringvegssystem og regionale samband for å redusere sårbarheit

Veginfrastrukturen skal leggje til rette for effektiv og sikker framkome for nærings-, teneste- og kollektivtransport. Hovudvegssystemet i Bergensområdet er innretta med



Figur 25: Eksempel på eit fullt utbygd ringvegssystem i Bergensområdet.

Nygårdstangen som nav i eit radielt system, noko som gjer det svært sårbart for hendingar i trafikken. Konklusjonane i KVV for transportsystemet i Bergensområdet peikar på at nye regionale samband er viktige for å redusere sårbarheita, men at det ikkje vil vere føremålstenleg å auke kapasiteten for personbiltransporten utover firefelts bilveggar på innfartsårene til Bergen, både fordi det vil gje uakseptable konsekvensar for nærmiljø og fordi det vil føre til uønska vekst i biltrafikk og utslepp.

Eit fullt utbygd ringvegssystem vil kunne bidra til å avlaste dei indre byområda. Det er viktig med omsyn til arealknappheit og bymiljø. Utgreiinga av Ringvei Øst og E39 nord i Åsane viser til dømes at Ringveg øst vil flytte trafikk frå indre til ytre byområde, og isolert sett gje noko meir trafikkarbeid totalt. Utbygging av Ringvei Øst er dermed ikkje eit klimatililtak åleine, men må bli kombinert med andre verkemiddel for å bidra til måloppnåing.

Utbygging av Ringvei Øst må skje i kombinasjon med restriktive tiltak på eksisterande vegnett. Det er ein føresetnad for prosjektet at det vert opna opp for ytterlegare prioritering av kollektivtransporten i det sentrale byområdet og på eksisterande innfartsårer.

32 Som definert i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

33 Årsmeldingane for Bergensprogrammet 2013, 2014 og 2015.



Tidligere vedteken trasé for Nyborgtunnelen let seg ikkje kombinere med tilrådde alternativ for Ringvei Øst på ei god måte. Ein bør starte ein planprosess for ei ny vegløyseing for E39 nord for Åsane. I dette arbeidet bør ei vurdering av dagalternativ bli inkludert i tillegg til ulike tunellalternativ.

Nytt Sotrasamband vil betre framkomst og kapasitet både for kollektiv- og biltrafikk i vestre innfartsåre, og gjere sambandet frå vest meir robust.

Auka bompengetakstar og andre restriksjonar i sentrale byområde verkar dempende på trafikken, men kan også bidra til ei auke i trafikk i dei ytre byområda. Konkret utforming av restriksjonspakkar og plassering av innkrevjingspunkt er difor sentralt for vidare planlegging av dei ulike regionale sambanda.

7.4.6 Restriktive tiltak på personbiltransporten

Restriktive tiltak på personbiltransporten er avgjerande for å nå nullvekstmålet. I tillegg til verkemiddel som er retta direkte mot bruk av privatbilen, har mange tiltak for å betre konkurransekrafta til dei miljøvennlege transportformene, ein restriktiv karakter. Døme på dette er betre framkome for kollektivtransporten gjennom kollektivfelt og kantstopp. For å hindre unødig trafikkvekst tilrår KVVU for Transport-systemet i Bergensområdet varig trafikantbetaling som trafikkreduserande tiltak, supplert med andre restriktive tiltak for personbiltransporten. 1. februar 2016 vart tidsdifferensierte bompengar innført i bompengeringen i Bergen, som har ført til redusert trafikk i rushtida, sjå kap. 3.1.8.3.

for nærare omtale. I tillegg vert det jobba med å kunne få på plass miljødifferensierte bompengar. Stortinget har bedt regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 % av takstane for konvensjonelle køyretøy når det gjeld bompengar, ferje og parkering. Fylkeskommunen og kommunane kan påverke overgangen til nullutsleppskøyretøy gjennom miljødifferensierte bompengar. Ved fastsetting av takstnivået, i den enkelte bompengepakke, må ein ta høgde for sentrale faktorer slik som finansieringsbehov, trafikkutvikling og innfasing av nullutsleppsbilar i tråd med Klimaplan for Hordaland. Ved fastsetting av takstnivået må ein ta høgde for innfasing av nullutsleppsbilar i tråd med klimastrategien i Nasjonal Transportplan.

Tidsdifferensierte bompengar

Tidsdifferensierte bompengar har juridisk sett hatt finansiering som hovudmål, men frå politisk hald har tidsdifferensierte bompengar ofte langt på veg blitt sett på som eit trafikkregulerande verkemiddel, som skal redusere bilbruken og betra luftkvaliteten i byområdet. Samferdselsdepartementet har no foreslått å endre heimelen for bompengerekving i veglova (§27). Det er foreslått at bompengar også kan nyttast til trafikkregulering gjennom å tidsdifferensiere og å miljødifferensiere takstane. Departementet kan fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området, ut frå omsyn til transportløyseingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande.

Utanom prising og avgifter er regulering av parkeringstilbodet det mest effektive verkemiddelet for å få overgang frå bil til miljøvenlege transportformer. Folk sine reisevanar og val av transportmiddel blir påverka av tilgang til parkering, uavhengig av reiseføremål, men det er arbeidsreiser som i størst mogeleg grad let seg påverke av slike tiltak. Kommunane bør utarbeide føresegnar for parkering i kommunepleanen sin arealdel. Desse bør vere differensiert ut i frå tilgjenge til kollektivtransport og type arealføremål.

7.4.7 Logistikknutepunkt

Godsterminalen på Nygårdstangen har i dag avgrensa areal og kapasitet til å møte den forventade og ønska veksten i godstransport på jernbanen. Med planlagte investeringar, vil godsterminalen ha tilstrekkeleg kapasitet fram mot år 2040. Terminalen bandlegg sentrale areal for byutvikling i Bergen og omsynet til byutvikling tilseier at terminalen bør flyttast.

Tilsvarande situasjon gjeld for dagens hamn på Dokken, sjølv om kapasitetsutfordringane ikkje er så prekære som for jernbaneterminalen. Det er mogleg å vidareutvikle Dokken slik at kapasiteten held fram mot 2050. Lokaliseringa på Dokken er likevel ikkje i tråd med behovet for byutvikling.

Det er gjennomført eit KVVU-arbeid for framtidig lokalisering av logistikknutepunkt i Bergensområdet. Denne ligg til handsaming i regjeringa. Fylkestinget i Hordaland har fatta vedtak i juni 2016 om å vurdere vidare planprosess for Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal.

Hausten 2016 danna Bergen kommune eit nytt regionalt hamnesamarbeid saman med omlandskommunane. Dette erstattar tidlegare Bergen og omland hamnevesen.



7.4.8 Mobilitetsrådgjeving

Mobilitetsrådgjeving er eit «mjukt» verkemiddel i arbeidet med å auke delen av reiser med dei miljøvennlege transportformene. Målsettinga er at folk gjennom ulike kampanjar og informasjon skal få auka medvit kring sine val av transportmiddel. Arbeidet med mobilitetsrådgjeving er delt mellom ulike aktørar og skjer på ulike arena. Det er eit supplement til all øvrig politikk knytt til endring av reisevanar. Eit av samarbeidsprosjekta mellom Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Bergen kommune er gjennomføring av Europeisk Mobilitetsveke (EMU) kvart år i september. Vidare satsing på mobilitetsrådgjeving vert avklart i samband med byvekstavtale og revidering av Bergensprogrammet.

7.4.9 Drosjehaldeplassar

For omtale av drosje sjå kapittel 6, Kollektivtransport utanom Bergensområdet og anna offentleg transport. Kommunane er vegeigar og har i utgangspunktet ansvar for haldeplassar for drosje. Hordaland fylkeskommune er løyvevyrde for drosje, og har eit medansvar i å sikre nødvendig tilrettelegging for drosjenæringa. I tillegg har fylkeskommunen ansvar for kollektivtransporten, og skal i samarbeid med den einskilde kommune, sikre at det vert lagt til rette for drosjeverksemda ved planlegging av trafikknutepunkt for kollektivtrafikken.

Kartlegging av haldeplasssituasjonen i Bergen sentrum i 2016 viser at det berre er 10 fungerande drosjehaldeplassar i Bergen sentrum, med totalt 58 oppstillingsplassar. Kapasiteten på haldeplassane er ikkje tilfredstillande, og toalett- og serviceanlegg er fråverande. I tillegg er ansvaret for tilrettelegging og utbetring av haldeplassar og serviceanlegg uklart. Det skal difor gjennomførast eit prosjekt for å klargjere ansvarstilhøve og verkemiddel for å betre kapasiteten og kvaliteten på haldeplassane for drosje i Bergensområdet.



7.4.10 Energiforsyning for alle køyretøygrupper

Klimagassutsleppa frå privatbilar var i 2015 over 500 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Ved sida av teknologiutviklinga på køyretøysida er framtidig ladekapasitet og brukaråtfærd avgjerande for kva rolle batteri- og hydrogenelektriske bilar vil ha i den vidare overgangen til låg- og nullutsleppskøyretøy. Eventuelle tilskot bør tilpassast kontinuerleg til situasjonen i marknaden for lade- fylleoperatørar.

Næringstransporten i Hordaland stod for kring 300 000 tonn CO₂-ekvivalentar i 2015. Tungtransporten slepp framleis ut lokale utslepp, sjølv om nye køyretøy, med Euro VI-standard, innfrir strenge krav til NO_x- og partikkelutslepp. For å fremje låg- og nullutsleppsteknologi i nærings- og godstransport må ein leggje til rette for både elektrifisering og bruk av biodrivstoff. Utbygginga av lade- og fylleinfrastuktur må skje mest mogleg i tråd med innføringa av ny køyretøyteknologi. Tilskot til tilrettelegging og utprøving av ny teknologi kan sjåast i samanheng med andre verkemidlar, som kommunale låg- og nullutslepps-soner og miljøkrav ved innkjøp.

Ambisjonsnivået for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken vert nærare vurdert av Skyss i trafikkplanen for båt og i heilskapleg plan for innføring av låg- og nullutsleppsbussar.

7.5 VIDARE ARBEID OG PROSESSAR

7.5.1 Byvekstavgift

NTP 2014–2023 og grunnlagsdokumentet til NTP 2018–2029 presenterer bymiljøavtale og byutviklingsavtale som to viktige verktøy for å nå nullvekstmålet. Regjeringa fatta i desember 2016 avgjerd om at bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen skal samkøyrast til ein felles avtale; byvekstavgift. Avtalen skal innehalde mål og verkemiddel for auka kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordna arealføringar som bygger opp under miljøvenleg transport.

Staten har gjennom Nasjonal transportplan sett av rammer til infrastruktur og drift av kollektivtransporten, i tillegg til tiltak for gang- og sykkel. Statlig delfinansiering av kollektivinfrastruktur vil i første generasjons byvekstavgift i hovudsak gå til Bybanen i Bergen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen.

Hordaland fylkeskommune vil i kommande investeringsprogram for Fylkesvegnettet sette av rammer til kollektivtiltak i dei andre kommunane, i tillegg til gang- og sykkeltiltak i regionen. Her skal prioriteringane i Regional areal- og

transportplan for Bergensområdet og Regional transportplan Hordaland bli lagt til grunn.

7.5.2 Byutgreiing for Bergen

Grunnlagsdokumentet til NTP 2018–2029 peika på behovet for utarbeiding av ei byutgreiing som skal belyse kva tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i dei største byområda i Noreg. Det er Statens vegvesen som har ansvar for gjennomføring, og arbeidet skal skje i tett samarbeid med Jernbanedirektoratet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Byutgreiinga vil vere viktig for utforming av den samla verkemiddelpakken for nullvekstmålet i Bergen og Bergensområdet.

Byutgreiing for Bergen – oppfølging av Konseptvalutgreiing for Bergensområdet (KVU) «Kjuagutt og stril».

Byutgreiinga skal vere eit felles fagleg grunnlag som skal ligge til grunn for forhandlingar om 2. generasjons byvekstavtale. Byutgreiinga må ta omsyn til trafikken som vert skapt i heile det funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsområdet, og skal omhandle kva konsekvensar nullvekstmålet for Bergen har for tilstøytande kommunar og viktige regionale knutepunkt, og kva konsekvens utvikling i omlandskommunane har for nullvekstmålet i Bergen. Byutgreiinga er eit krav for å inngå byvekstavtalar som er basert på NTP 2018–2029, men den skal også vera eit bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022–2033).

Analysane i byutgreiinga skal bygge på arbeidet som er gjort i samband med KVU'en og Bergensprogrammet. I byutgreiingane skal det gjerast analyser av effekten av ulike verkemiddelpakkar. Den konkrete samansettinga av verkemiddelpakkane skal avgjerast av partane i samarbeid. Pakkane kan til dømes ha ulik «dosering» av sykkeltiltak, kollektivtiltak, bilregulerande tiltak og infrastrukturinvesteringar, og ulike innfasing av tiltak over tid. Det vert lagt til grunn at totalmobiliteten vert oppretthalde.



7.5.3 Bergensprogrammet

Utbygging av Bybanen, Ringveg vest og ei rekke mindre tiltak innanfor kollektiv, gange og sykkel, trafikksikkerheit og miljø er finansiert gjennom Bergensprogrammet og er forankra i lokalpolitiske vedtak og godkjent i Stortinget. Siste proposisjon frå 2013 har mellom anna gitt grunnlag for Bybanens etappe 3 til Flesland og sluttfinansiering av andre byggetrinn for Ringveg vest. Stortinget har seinare opna for å nytte bompengar til planlegging og prosjektering for byggetrinn 4 til Fyllingsdalen innanfor gjeldande ordning. Denne har ein tidshorisont til 2025, men det ligg ikkje inne midlar til nye tiltak.

Bergen kommune tek sikte på å vedta reguleringsplan for Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen i bystyret i juni 2017. For å få til samanhengande utbygging av bybane til alle bydelar, er det naudsynt med anleggsstart for byggetrinn 4 i 2018. Det er difor naudsynt å fremja ny bompengesøknad til Stortinget og arbeidet med denne vil gå parallelt med forhandlingar om byvekstavtale, med lokalpolitisk behandling mai/juni 2017 og ambisjon om handsaming i Stortinget i løpet av haustsesjonen 2017. Dette vil gi grunnlag for midlar til Bybanen over statsbudsjettet for 2018.

7.6 TILTAK

Tiltak 7.1: Byutgreiing for Bergen.

Tiltak 7.2: Byvekstavtale for Bergen.

Tiltak 7.3: Heilskapleg plan for låg- og nullutslepp i bussar i Bergen.

Tiltak 7.4: Trafikkplan for båttilbodet i fylket.

Tiltak 7.5: Handlingsplan for innfartsparkering.

Tiltak 7.6: Avklare ansvarstilhøve for fysisk tilrettelegging for drosjenæringa i Bergensområdet.

Tiltak 7.7: Infrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy

Tiltak 7.8: Legge til rette for auka privat bildeling

Tiltak 7.9: Gjennomføre ei sykkelundersøking tilsvarande "Oslosyklisten"

Tiltak 7.10: Planlegge for kollektivfelt på 4-felts innfartsårer.



8 Regionsenter

Kapittelet omhandlar korleis Regional transportplan Hordaland 2018–2029 skal følgje opp Regional plan for attraktive senter i Hordaland– senterstruktur, tenester og handel (Senterplanen), og vedtatt satsing på dei 12 regionale sentera i Hordaland.

8.1 MÅL

Hovudmål

Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum.



8.2 REGIONSENTER I HORDALAND

Regionsenter er ein tettstad eller by som har eit breitt tilbod av tenester, handel, arbeidsplassar, utdanningstilbod, kulturtilbod, idretts- og aktivitetstilbod, møteplassar og bustader, og med gode transport og kollektivtilbod. Regionsenteret skal vera attraktivt i seg sjølv og for eit omland, og ved det gi grunnlag for næringsliv og busetjing, og for ei miljømessig utvikling. Regional plan for attraktive senter i Hordaland – senterstruktur, tenester og handel³⁵ (Senterplanen) gjev bakgrunn og føringar for utviklinga av regionsentera i fylket.

Det er definert regionsenter i 10 kommunar i Hordaland. Av dei 12 regionsentera ligg 7 i Bergensområdet; Knarvik, Kleppstø, Straume, Osøyro, Indre Arna, Rådal og Åsane. Bergen er definert som fylkessenter (Bergen sentrum) og har 3 bydelssenter som skal ha regionale funksjonar, Åsane, Arna og Rådal. Dei 5 resterande regionsentera er Vossevangen, Norheimsund, Leirvik, Odda by og Husnes.

8.2.1 Kva er eit regionsenter?

Regionsentera skal leggja til rette for vekst i heile fylket. Regionsentera skal difor dekkja heile fylket, og kvart av dei har eit definert omland med ei reisetid på maks 1 time til regionsenteret, og med eit minimum befolkningsgrunnlag. Befolkningstettleiken varierer mykje innan fylket. Difor er det sett ulike vilkår for etablering av regionsenter; 25 000 innbyggjar i nærområdet til Bergen, og 10 000 elles i fylket.

Levande by- og tettstadssenter

Utdrag frå "Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging", (KMD 2015)

Nærleik til marknader, kompetansemiljø og kvalifisert arbeidskraft gjer at byane og tettstadene får ei stadig viktigare rolle i næringsutvikling og verdiskaping. Byane og tettstadene har og funksjon som knutepunkt for omlandet rundt, og som motor for regional utvikling. Samtidig kjem fleire til å bu i byar og tettstader. Vi må derfor utvikle stader som både er attraktive for næringslivet, og som er sunne og gode å bu i.

Eit levande sentrum med eit variert tilbod av bustader, handel, tenester og kultur er viktig for at byar og tettstader skal vere attraktive og ha konkurransekraft. Mange sentrumsområde har i dag lite liv og aktivitet, samtidig som sentrumshandelen taper marknadsdelar. For å styrkje by- og tettstadssentera er det derfor viktig at kommunane har ein aktiv og heilskapleg sentrumspolitik, og legg til rette for etablering av både bustader, arbeidsplassar, handel og servicefunksjonar i sentrum. Kompakt by- og tettstadsutvikling vil bidra til auka aktivitet i sentrum, samtidig som korte avstandar mellom bustad og daglege gjeremål gjer kvardagen enklare. God tilrettelegging for gåande vil og gi auka aktivitet i sentrum. Kommunane og det private næringslivet blir oppmoda om å samarbeide om sentrumsutviklinga.

8.2.2 Utvikling av regionsentra

Utvikling og utforming av regionsentera er dei aktuelle kommunane sitt ansvar, men kommunane er avhengig av ein god dialog med andre sentrale aktørar for å få til ei ønska utvikling. Senterplanen legg føringar for korleis regionsenter bør utviklast og for at regionsenter skal prioriterast når det gjeld spørsmål om lokalisering av offentlege tenester og servicetilbod og ressursbruk. Kommunane skal i si planlegging og drift leggja til rette for utvikling av regionsentera. Det same gjeld og for staten og dei ulike statsetatane, og for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har mange ansvarsområder som påverkar regionsentra og er såleis ein viktig bidragsytar og

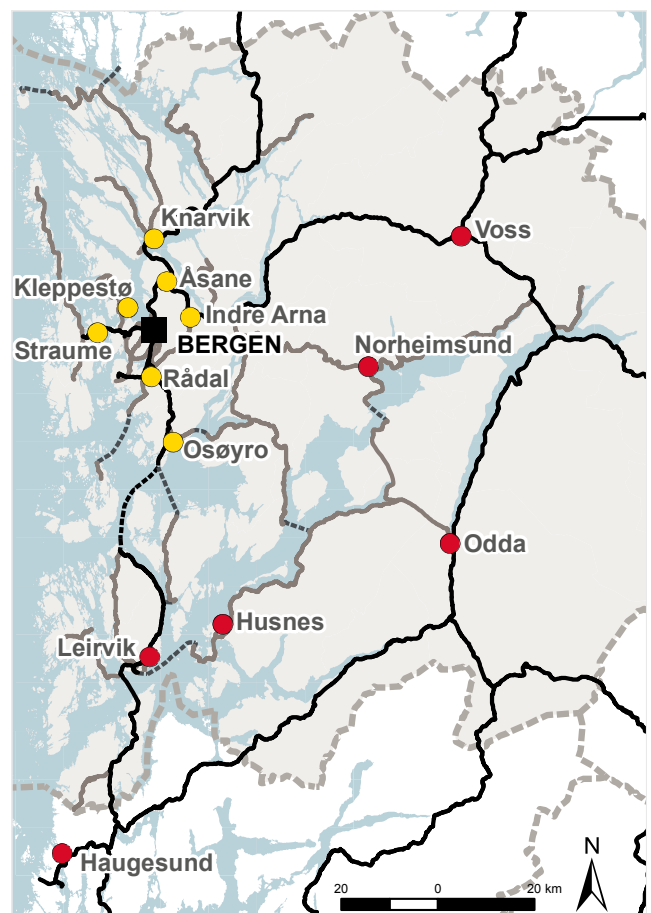
35 Vedtatt 10. desember 2014 av fylkestinget (sak 83/2014).



premissgjevar for dei lokal prosessane; vidaregåande skuler, tannhelse, samferdsel, kultur- og idrett, samt rolla som samfunnsutviklar, og å legge til rette for næringsutvikling og berekraftig forvaltning av naturressursar. Hordaland fylkeskommune har ein vedtatt politikk på å samordna all sin aktivitet for å bidra i utviklinga av regionsentra i fylket.

Kvifor er regionsentera relevant for Regional transportplan Hordaland?

- Regionsentera er viktige reisemål for innbyggjarane i fylket
- Regionsentera er knutepunkt i transportsystemet, for alle transporttypar
- Regionsentera er stader der folk bur tett, med potensiale for at ein større del av reisene vert gjort med gange, sykkel og kollektivtransport
- Regionsentera er stader der omlegging av transportsystemet kan bidra til auka aktivitet og betre folkehelse
- Regionsentera er stader der tiltak på transportsystemet vil gje effekt for mange personar, og påverke overordna målsetjingar for transportfeltet
- Regionsentra har ofte mykje gjennomgangstrafikk



Figur 26 Kart over dei 12 regionale sentra i Hordaland som definert i Regional plan for attraktive senter.

8.3 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV REGIONSENTER SOM TRAFIKALE KNUTEPUNKT

Utviklinga av regionsenter som trafikale knutepunkt er viktige for transportsystemet i heile fylket. Det enkelte regionsenter skal fungere både for dei som er busette i og rundt regionsentre, og for tilreisande. Regional transportplan legg til grunn mål, strategiar og retningslinjer i Senterplanen. Følgjande strategiar er føringar, frå eit transportfagleg perspektiv, som skal ligge til grunn for vidare arbeid med oppfølging av Senterplanen gjennom Forum for regionsenterkommunar.



Strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt

- Styrke samarbeidet med regionsenterkommunane i fylket gjennom Forum for regionsenterkommunar
- Koordinere fylkeskommunale ansvarsområde inn mot regionsentra i fylket, til dømes gjennom etablering av Forum for regionsenterkommunar og Regionsenterringen.
- Hovudlinje for kollektivtransport mellom regionsentera i fylket
- Knutepunkt som sikrar enkle byte mellom ulike transportmiddel, inkludert innfartsparkering for regionsentra i Bergensområdet.
- Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
- Prioritere skulevegar for å sikre mjuke trafikantar
- Invitere alle regionsentra til å inngå sykkelbyavtale
- Overordna vegsystem skal ikkje vere til hinder for mjuke trafikantar, og internt vegsystem skal prioritere dei mjuke trafikantane
- Energiforsyning for låg- og nullutsleppskøyretøy

8.3.1 Samordna areal- og transportplanlegging

Det er store variasjonar mellom dei 12 regionsentera i fylket. Det mest sentrale skilje går mellom regionsentra i Bergensområdet og regionsentra utanfor Bergensområdet. På bakgrunn av skilnad i storleik, geografisk plassering, topografi, næringsstruktur og historisk utvikling, vil det einskilde regionsenter ha ulike utfordringar.

Alle regionsenter skal ha eit definert sentrumsområde. Det er kommunane sjølv som skal fastsetja sentrumsutstrekninga³⁶. Handel, kulturtilbod, besøksintensive tenester, arbeidsplasskrevjande næringar, bustader, kollektivknutepunkt skal i størst mogeleg grad lokalisert innanfor sentrumsområdet.

Å få til gode transportløyser til og i sentrum kan vere ei kompleks oppgåve. Det kan oppstå arealkonfliktar mellom ulike trafikantgrupper, med konkurrerende behov. Det er ei viktig planleggingsoppgåve å vekte interessene mot kvarande. Dette føreset at planarbeidet byggjer på tilstrekkeleg analysegrunnlag, og at alle relevante transportaktørar blir tatt tidleg med inn i planprosessen; til dømes organ for kollektivtransport, taxinæringa, varetransportbransjen og representant for dei mjuke trafikantane.

Straume i Fjell kommune – eksempel på omforming av eit regionsenter

Gjennom vedtak av Sotrasambandet kjem eit prosjekt som vil omforme tettstaden Straume. I tillegg til sjølvne brusambandet, skal det etablerast ein ny kollektivterminal for bussar til Straume og gjennomgåande liner, samt kopling mot andre reisemiddel (gåande, syklande, innfartsparkering). På same tid legg skulebruksplanen opp til flytting av vidaregåande skule til området. Nærømråda tett opptil Straume har dårleg gang- og sykkeltilbod inn mot senterområdet. Samordning i planprosessar og i gjennomføring er viktig for at senterområdet skal bli bra, og at dei fylkeskommunale investeringane gjev gode resultat.



36 Senterplanen gjev rettleiing for utstrekning av sentrum.



8.3.2 Sentralt lokalisert knutepunkt for kollektivtransport

Regionsentra i Hordaland skal ha eit sentralt lokalisert knutepunkt for kollektivtransport som gir god tilkomst til viktige reisemål som skule, arbeid, tenestefunksjonar, og som gjer det enkelt å byte mellom ulike transportalternativ; personbil, buss, tog og snøggått. Den viktigaste funksjonen for kollektivknutepunktet er å binde kollektivnettet saman til eit nettverk, slik at dei reisande ved hjelp av tilrettelagt byte kan nå sin endelege destinasjon. Knutepunktet skal vere universelt utforma, og kan med fordel samlokaliseras med andre funksjonar, som til dømes kiosk og liknande som er open på kveldstid. Ved bytepunktet bør det vere tilgang til fasilitetar som venterom og toalett. Drosjehaldeplass bør og ha ein nærliggjande plassering.

8.3.2.1 Innfartsparkering i regionsenter i Bergensområdet

Rammene for innfartsparkering er lagt i Strategi for innfartsparkering fram mot 2030, som er vedtatt av Fylkestinget i Hordaland³⁷. For regionsentera i Bergensområdet er det viktig å etablere innfartsparkering med god kapasitet

både for bil og sykkel. Lokale forhold som geografi, hyppigheit på kollektivtilbodet, om dette er knytt til større terminalar eller mindre haldeplassar, tilseier at innfartsparkeringsanlegg vil variere mykje i storleik og tilpassing. Sentralt i dette arbeidet er at dei framtidige anlegga skal gjere overgangen til kollektivnettet smidig, og vere lokalisert slik at det vert attraktivt å nytte kollektivtransport. I tillegg er det nødvendig å avvege behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplassar, med behovet for anna bruk av verdifulle areal sentralt i eit regionsenter.

8.3.3 Legge til rette for sykkel og gange

God tilrettelegging for gåande og syklende gir auka aktivitet i sentrum. I Nasjonal sykkelstrategi og Nasjonal gåstrategi (NTP 2014–2023) er det synleggjort kva verkemiddel som skal til for å få fleire til å velje sykkel og gange som transportmiddel. Det handlar både om kommunikasjon, fysisk tilrettelegging og om utbyggingsmønster. Ein konsentrert by- og tettstadstruktur gir generelt betre vilkår for sykling og gåing enn ein utflytande arealbruk. For å bidra til endra transportmiddelfordeling er det ofte behov for å prioritere meir plass til gåande og syklende i sentrale byområde, og ved viktige haldeplassar og knutepunkt.

³⁷ Vedtatt av Fylkestinget 11. mars 2015.



Utanfor Bergen kommune vil det største potensiale for å auke delen av reiser med sykkel og gange vere i regionsentera. Eit viktig prinsipp er å utvikle samanhengande hovudnett for sykkel. Hovudnettet må vere godt utbygd inn mot sentrum, gjennom sentrum, og til viktige målpunkt som skular og fritidstilbod. Nasjonal sykkelstrategi 2014–2023 oppmodar til at tettstadar med over 5000 innbyggjarar skal ha ein plan for samanhengande sykkelvegnett. For å utvikle levande lokalmiljø og nå mål om betre miljø og betre helse, er utarbeiding av lokal gåstrategi også eit mogleg grep³⁸.

Ei kartlegging og behovsvurdering for samanhengande sykkelvegnett i regionsentra Straume, Kleppestø, Knarvik og Osøyro vart utarbeidd i regi av Statens vegvesen og i samarbeid med kommunane i 2010/2011. I tillegg har Bergen kommune og Fjell kommune sin eigen sykkelstrategi. I dei strekningsvise utgreiingane for fylkesvegnettet er behovet for gang- og sykkeltiltak i dei største tettstadane og i regionsentra skissert. Det er behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for dei fire største regionsentra, samt kartleggje behovet for gang- og sykkeltiltak i dei resterande regionsentra som grunnlag for prioritering av tiltak og gjennomføring.

Fylkeskommunen bør vidare dyrke fram konkrete prosjekt der trafikktryggleik, gange, sykkel og folkehelse vert sett i samanheng. Ein viktig premiss vert òg at dette er prosjekt som er økonomisk gjennomførbare. Fylkeskommunen vil

arbeide vidare med prosjektet «enklare standard på gang- og sykkelveg», og nytte mogelegheitene for å fråvike normalane i vegvesenet sine handbøker. Det vil leggjast vekt på å etablere forenkla løysingar utanom regionsentera, der fokus vil vere å trygge skulevegane.

8.3.4 Vegsystem og biltrafikk

Ei overordna vurdering av vegsystemet rundt regionsenteret må leggje premissane for val av løysingar på detaljnivå. Fleire av regionsentera arbeider med planar om å leggje gjennomgangstrafikken utanfor kjernen av regionsenteret. Det vil kunne gje ei god og langsiktig løysing, men vil i mange tilfelle vere utfordrande å finansiere. Om det ikkje er grunnlag for å leggje gjennomgangstrafikken utanfor kjernen av regionsenteret, må det eksisterande vegsystemet sikre at gjennomgangstrafikken ikkje er til hinder for dei mjuke trafikantane.

Miljøgate er ein veg med gjennomkøyring, men som med ulike fartsreducerande tiltak gjer vegen meir attraktiv for dei mjuke trafikantane. Innføring av miljøgate kan betre framkomsten for lokaltrafikk, gåande og syklande, på bekostning av motorisert og gjennomgangstrafikk. Vanlige tiltak i miljøgater er redusert kjørebanebreidde over lengre strekninger, andre fartsreducerande tiltak som for eksempel humpar og/eller opphøgde gangfelt eller vekselvise innsnevringar av kjørebana (siksakmønster) og gang- og sykkelveggar.



8.4 VIDARE ARBEID OG PROSESSAR

8.4.1 Forum for regionsenterkommunar

For å kunne realisere satsinga på regionsentra i fylket skal Hordaland fylkeskommune etablere eit Forum for regionsenterkommunar. Forumet skal legge til rette for kunnskaps- og erfaringsdeling, samt koordinera og samordna bruk av verkemiddel og ressursar knytt til regionsenter. Hordaland fylkeskommune vil ha sekretariat for «Forum for regionsenterkommunar».

Samansetjing av Forum for regionsenterkommunar

- Regionsenterkommunane
- Regionsenterringen
- Statens vegvesen
- Fylkesmannen

I tillegg skal det, internt i fylkeskommunen, etablerast ein Regionsenterring. Føremålet med Regionsenterringen er å samordne og representera Hordaland fylkeskommune sine ressursar og interesser relatert til dei 12 regionsentera. Regionsenterringen skal ha representant frå kvar av desse einingane: Opplæring, tannhelse, samferdsel, Skyss, kultur og idrett, regional og eigedom. Planseksjonen har sekretariatet.

Det skal opprettast eit arbeidsutval i Forum for regionsenterkommunar samansett av representantar frå Regionsenterringen, frå regionsenterkommunane og sekretariatet. Representasjonen i arbeidsutvalet skal gå på omgang. Arbeidsutvalet skal førebu og organisera arrangement og aktivitetar for Forum for regionsenterkommunar.

8.4.2 Sykkelbyavtaler

Ein sykkelbyavtale er eit trepartssamarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om å, i ein definert periode, satse ekstra på tilrettelegging for sykkel som framkomstmiddel. Sykkelbyavtaler er ein viktig del av det nasjonale arbeidet for å auke bruken av sykkel, og byggjer på Nasjonal transportplan 2010–2019. Hordaland fylkeskommune har saman med Statens vegvesen inngått Sykkelbyavtale med to kommunar; Stord kommune og Bergen kommune.

Føremål og krav for å inngå ein Sykkelbyavtale

- Etablere eit felles grunnlag for partane sitt arbeid med tilrettelegging og promotering av sykkel som reisealternativ
- Definere felles mål og innsatsområder
- Avtalen sikrar at partane deltek med ressursar og kompetanse
- Kommunen må ha vedtatt plan for eit hovudnett for sykkel

Ein sykkelbyavtale gir fleire fordelar. Samarbeidet bidreg til ein felles definisjon av utfordringar og viktige oppgåver, samt føremålstenlege samarbeidsformer. Sykkelbyar er prioritert ved tildeling av ekstra statlege midlar. Begge sykkelbyane i Hordaland har motteke tilskott til å gjennomføre viktige prosjekt gjennom ordninga «Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommunar og fylkeskommuner.»

Hordaland fylkeskommune vurderar sykkelbyavtalene som eit viktig grep for å koordinere satsinga på sykkel mellom ulike offentlege aktørar.

8.5 TILTAK

- Tiltak 8.1: Forum for regionsenterkommunar.
- Tiltak 8.2: Gang- og sykkeltiltak i regionsentera.
- Tiltak 8.3: Utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera.





9 Statlege ansvarsområde

Det statlege ansvaret for transport i regionen omfattar riksvegar, jernbane, luftfart og sjøtransport. Regional transportplan Hordaland, er ein plan som omhandlar heile transportsystemet i fylket, og har difor ein eigen omtale av dei statlege ansvarsområda. Kapittelet presenterer innspel til Nasjonal transportplan 2018-2029 og gjev ei omtale av fylkeskommunen si rolle som regional utviklingsaktør inn mot dei statlege ansvarsområda.



9.1 MÅL

Hovudmål

Hordaland fylkeskommune skal aktivt fremje regionale interesser inn mot dei statlege ansvarsområda.

9.2 REGIONALE UTFORDRINGAR OG BEHOV KNYTT TIL STATLEG TRANSPORTPOLITIKK

9.2.1 Regionbygging og verdiskaping

Vestlandet er eitt av dei mest ressursrike områda i Europa og ei drivkraft i norsk eksport og verdiskaping. Regionen er rik både på naturressursar og human kapital. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur langs heile Vestlandet, gjer at regionen spelar ei nøkkelrolle for nasjonal verdiskaping. Utbygging av dei nasjonale transportårene innan veg, jernbane, fly, hamn og terminalar/logistikknutepunkt vil ha ei avgjerande rolle for å utnytte potensialet i regionen.

9.2.2 Transporttryggleik og beredskap

Det statlege transportnett i Hordaland har store utfordringar når det gjeld transporttryggleik og beredskap:

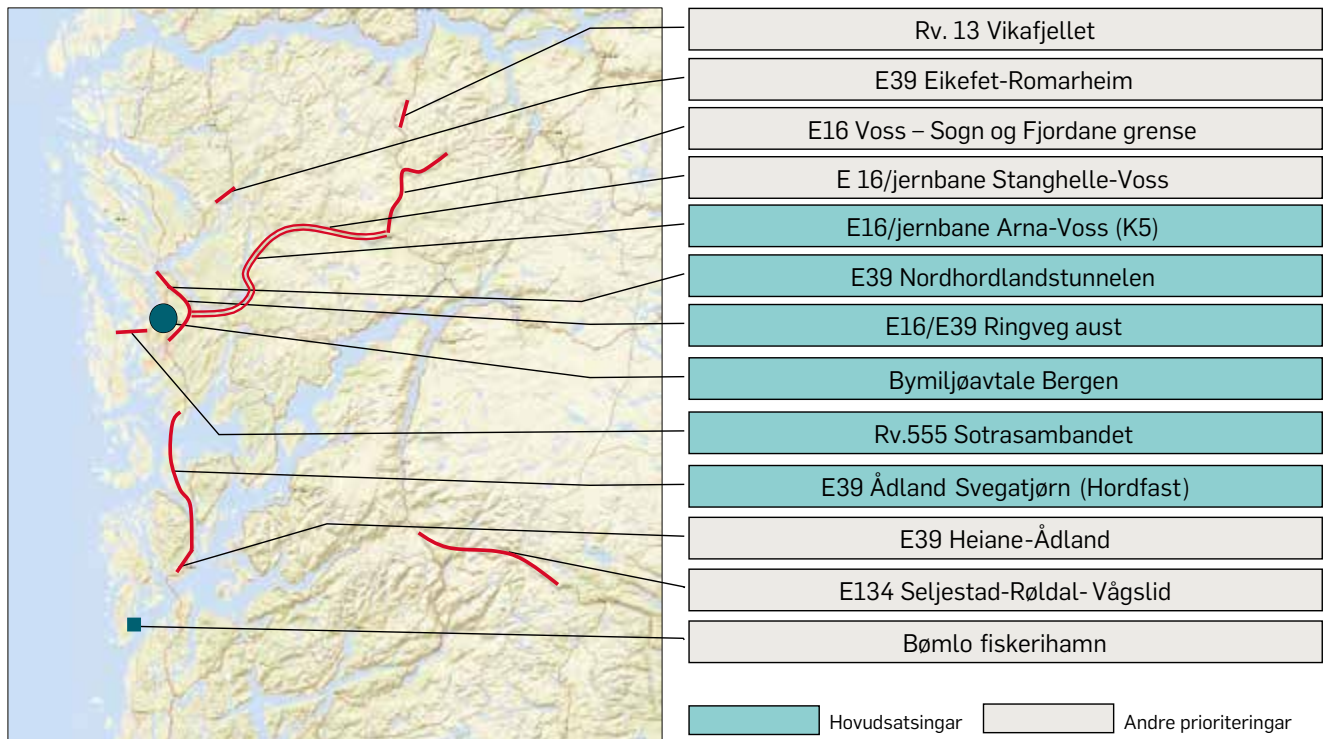
- Låg vegstandard og mange tunnelar med manglar knytt til tryggleik.
- Tungt trafikkerte og rasutsette vegstrekningar med høge ulukkestat (E16, E39 m.fl.).
- Manglande vintersikkert samband mellom aust-vest.
- Sårbart transportnett i Bergensområdet med få omkøyringsveg.
- Bergensbanen er sårbar med eit stort behov for fornying og vedlikehald.

Mange tiltak og verkemidlar må takast i bruk for å betre tryggleik og transportberedskap. Dei viktigaste er utbygging og modernisering av transportnett, trafikksikringstiltak, rassikring og auka innsats på vedlikehald.

9.2.3 Bymiljø og klima

Bergen er motoren for regional utvikling i Hordaland, og det er viktig at byen er attraktiv for busetting og næringsutvikling. For at Bergen skal kunne halde fram som ein motor for regional utvikling, må transportsystemet i Bergensområdet sikre god framkomst for ulike trafikantgrupper på same tid som det vert tatt omsyn til trafikktryggleik, klima, miljø og folkehelse.

For å oppnå mål om nullvekst i personbiltransporten i Bergensområdet, samt behovet for god framkomst og mobilitet, er det behov for omfattande tiltak for å utvikle kollektivtransporttilbodet og leggje til rette for ei auke i delen av reiser med sykkel og gange.



Figur 27. Prioriterte prosjekt i fylkestingets uttale til NTP 2018-29.

9.3 FELLES INNSPELSDOKUMENT TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

Det er viktig at den nasjonale transportpolitikken heng saman med regionale prioriteringar og utviklingsbehov. For å sikre ei breiast mogleg forankring av innspel frå Hordaland til grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP), vart det etablert eit regionalt partnerskap som utarbeida eit felles innspelsdokument til NTP³⁹.

Felles innspelsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2023

Felles innspelsdokument til NTP som peikar på utfordringar og behov for vår region, og dei viktigaste, strategiske prioriteringane som partnerskapet står samla om. Endeleg handsaming av Nasjonal transportplan skjer i Stortinget våren 2017. Det regionale partnerskapet hadde følgjande medlemmar:

- Hordaland fylkeskommune
- Bergen kommune
- Bergen Næringsråd
- NHO Hordaland
- LO Hordaland

Hordaland har gjennom det strategiske partnerskapet framheva fire likestilte hovudsatsingar med krav om

oppstart i 2018-21.:

- Ferjefri E39
- Bysatsing/bymiljøavtale (endra til byvekstavtale)
- Sotrasambandet
- E16/Vossebana (K5)

Dei aktuelle prosjekta innanfor desse fire hovudsatsinga er, saman med dei andre prioriteringane som fylkestinget la til grunn i sin uttale til NTP, illustrert på kartet, figur 27.

Det er dei fire strategiske hovudsatsingane som er viktigast for vår region og der den største, statlege innsatsen må gå. Når det gjeld E39, syner kartet dei tre prosjekta som fylkestinget har prioritert høgast for handlingsplanperioden 2018-2021.

I Fylkestingets vedtak om uttale til NTP er òg andre viktige prioriteringar og satsingar, omtalt:

- Auka innsats på rassikring.
- Auka rammeoverføringar til drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet.
- Nytt logistikknutepunkt i Bergen.
- KVV for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet.
- Statleg strategi for fornybar energi i transportsektoren.
- Nasjonalt løft for trafikksikre skuleveggar.

39 Fylkestinget vedtok uttalen til NTP i juni 2016.

Namn	Mandat	Representasjon
Kontaktutval for E39 Hordfast	Å sikre at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet får den beste og raskaste utbygginga av E39 mellom Bergen og Stavanger, med særleg fokus på strekninga mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland	Hordaland fylkeskommune, 11 kommunar, næringsråd, LO og NHO
Kontaktutval for E16 Bergen-Voss/Vossebanen	Å sikra at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet snarleg får ein ny trygg trase for E16 og jernbane mellom Bergen og Voss	Hordaland fylkeskommune, 3 kommunar, representantar for næringsliv, LO og NHO
Kontaktutval for finansiering av Sotrasambandet	Utarbeide finansieringsgrunnlag/bompengesøknad for sambandet	Askøy kommune, Bergen kommune, Fjell kommune, Sund kommune, Øygarden kommune Hordaland fylkeskommune, Statens Vegvesen
Stamvegutvalet E16	Få ei raskast mogleg opprusting av E16 mellom Sandvika og Bergen til stamvegstandard	Oppland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar, 16 kommunar
IS Fjordvegen	Arbeida for utbygging av fylkesveg/riksveg 13 slik at denne blir ein trygg veg med gjennomgåande høg standard og gul midtstripe for heile strekninga. Å marknadsføra vegstrekninga som ei effektiv og vakker transportåre og som den indre stamvegen frå Nord – Jæren til Sunnfjord	Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar, 12 kommunar, diverse næringsforeiningar og verksemder
IS Rv7	Få ei miljømessig og samfunnstenleg utvikling av Rv7, i tråd med innbyggjarane, kommunane og næringslivet sine prioriteringar.	Hordaland fylkeskommune, 12 kommunar, diverse næringsorganisasjonar og verksemder.
Haukelivegen A/S	Å arbeide for utbygging og standardheving av E134 Haukelivegen og RV23. I tillegg kan selskapet arbeide for å fremje interessene til viktige sidegreiner til denne transportkorridoren.	Rogaland, Hordaland, Telemark og Buskerud fylkeskommunar, 34 kommunar og diverse verksemder.
Odda Vegfinans A/S	Bompengeselskap for utbygging av nye tunnelar på E134 Haukelivegen (Seljestad – Haukelifjell).	Hordaland fylkeskommune, 12 kommunar
Forum Nye Bergensbanen	Arbeide for modernisering av Bergensbanen og bygging av Ringeriksbanen	Hordaland, Buskerud og Akershus fylkeskommunar, 13 kommunar.

9.4 FYLKESKOMMUNEN SI ROLLE INN MOT DET STATLEGE TRANSPORTANSVARET

Som regionalt folkevald nivå er fylkeskommunen tildelt ei rolle som samfunnsutviklar, mellom anna for å medverke til at statlege transportetatar sitt virkemiddelapparat i størst moglege grad vert prioritert og utforma i tråd med regionalpolitiske interesser. Dette omfattar å syte for at fylkesvegnettet og statleg infrastruktur fungerer godt i ein heilskap, at omsyn til kollektivtransport blir ivareteken, at utbygging av transportkorridorar støtter opp om regional- og lokal utvikling, og at arealdisponeringa er i tråd med regionale interesser, slik dei er uttrykt i regionale planar.

I arbeidet inn mot store statlege samferdselsprosjekt er det viktig at fylkeskommunen sine transportpolitiske strategiar og prioriteringar blir ivareteke på ein god måte i kontakt med dei statlege transportetatane, Samferdselsdepartementet og Stortinget. Prosessane knytt til utforming og vedtak av NTP og dei årlege statsbudsjetta, er sentrale arenaer for påverknad og samhandling.

Strategiar for fylkeskommunen si rolle inn mot det statlege transportansvaret

- Arbeide aktivt inn mot sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt i Hordaland.
- Utvikle dialog med viktige aktørar.
- Ta ein sterkare posisjon i utvikling av Hordaland og Vestlandet.

Fylkeskommunen medverkar i dag innanfor ulike arenaer i arbeidet med å synleggjere behov, effektar og finansieringsløyser i samband med aktuelle prosjekt og tiltak innanfor det statlege transportområdet i Hordaland.

Utanom desse selskapa har Vestlandsrådet arbeida for realisering av ferjefri E39.

Som tabellen over viser, deltar fylkeskommunen i utviklinga av store samferdselsprosjekt gjennom ulike type fora, som til dømes pådriverselskap eller kontaktutval. Det er behov for å kvalitetssikre fylkeskommunen sin praksis for medverknad og deltaking i utforming av slike større





statlege samferdselsprosjekt. Etter initiativ frå fylkesutvalet⁴⁰, skal det gjennomførast ei kartlegging av korleis dei ulike fasane i utviklinga av store samferdselsprosjekt vert organisert. I ein slik gjennomgang vil det kunne vere aktuelt å foreslå endringar i eksisterande organisering og praksis for fylkeskommunen si deltaking.

9.4.1 Etablering av regionalt partnerskap

Det er etablert eit regionalt partnerskap for samordning av regionale synspunkt inn mot NTP. Arbeidet med dette vert leia av ei styringsgruppe, leia av fylkesordføraren, med medlemmar frå sentrale aktørar som Bergen kommune, Bergen næringsråd, LO og NHO. Det regionale partnerskapet har eit ansvar for å vere pådrivar og koordinere arbeidet med å fremje dei regionale interessene for store samferdselsprosjekt i Hordaland. Regionråda i fylket vert konsultert gjennom faste møte.

Styringsgruppa vil i tillegg kunne ha eit ansvar for å drive fram søknadsarbeidet for finansieringsløyning, inklusiv bompengesøknader. Ansvar for innhald og avgjerd av søknader ligg likevel til dei aktuelle kommunestyra og til fylkestinget.

Det skal vurderast om dei ulike kontaktutvala for store riksvegprosjekt i fylket skal vidareførast eller om arbeidet inn mot dei statlege ansvarsområda i større grad skal skje innanfor det regionale partnerskapet.

9.4.2 Deltaking i pådrivarselskap

Hordaland fylkeskommune vil vidareføre si deltaking i ulike pådrivarselskapa for fylkeskryssande prosjekt der andre fylkeskommunar, samt aktuelle kommunar og representantar for næringslivet deltek. Unntaket er Odda Vegfinans as, som opphavleg vart tiltenkt ei rolle som bompengeselskap. Dette selskapet blir difor føreslått lagt ned. Dei

kommunane som er med i Odda Vegfinans as er også med i Haukelivegen as, og arbeidet med bompengesøknad vert vidareført som eige prosjekt med Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, samt Odda og Vinje kommune.

9.5 STORD LUFTHAMN SØRSTOKKEN

Sunnhordland lufthamn AS, som er eigd av Hordaland fylkeskommune (21 %) og Stord kommune (79 %), er ansvarleg for drifta ved Stord lufthamn Sørstokken. Danish Air Transport (DAT) flyg rute til Oslo lufthavn, Gardermoen. Det er i tillegg chaterflyvingar, sist til Molde i samband med Ormen Lange prosjektet på Aukra. Flypassen blir i tillegg nytta til treningsflyging med fly og helikopter samt småflytrafikk (GA-trafikk). Vidare er lufthamna viktig for den lokale beredskapen i Sunnhordland med fly og helikopter som utfører søk- og redningsaksjonar samt ambulansflyging. Stord lufthamn har ei viktig næringspolitisk rolle, særleg for den sørlege delen av fylket.

Lufthamnselskapet har inngått avtale med Samferdselsdepartementet om økonomisk kompensasjon på 19,7 mill kr. i driftsstøtte for perioden 2016-2020.

Det er behov for å utforme ein nærare eigarstrategi saman med Stord kommune for Stord lufthamn Sørstokken. Målet er å sikre fortsett drift og statleg kompensasjon til drift av flyplassen.

9.6 TILTAK

Tiltak 9.1: Vurdere vidareutvikling av eit regionalt partnerskap for store statlege samferdselsprosjekt.

Tiltak 9.2: Stord lufthamn Sørstokken – eigarstrategi.

40 Vedtak i møte i fylkesutvalet 20. oktober 2016.



Vedlegg – Handlingsprogram 2018-2021

VEDLEGG – HANDLINGSPROGRAM 2018-2021

Kapittel 4 Økonomiske rammer

Tiltak 4.1	Vurdere ferjestrekningar som kan vere aktuelle som ferjeavløsningsprosjekt
Innhald	Det er etablert ei statleg ordning for alternativ bruk av ferjetilskot til ferjeavløsningsprosjekt på fylkesvegnettet. Tiltaket vil vurdere løysingar og kostnader på ferjestrekningar der det kan vere aktuelt med ferjeavløsningsprosjekt i form av bru etter undersjøisk tunnel. Saman med dei økonomiske rammene for alternativ bruk av ferjetilskot, samt andre aktuelle finansieringskjelder, vil dette gje eit grunnlag for eventuelt å arbeide vidare med vurderte ferjeavløsningsprosjekt innanfor den statlege ferjeavløsningsordninga. Vurdere kva samband som kan vere aktuelle for alternativ bruk av ferjetilskot før ny ferjefinansieringsmodell trer i kraft frå 2018.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen, kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017

Kap. 5 Fylkesvegnettet

Tiltak 5.1	Gjennomgang av behovslistar for rassikring
Innhald	Gjennomgang av behovslistar på rassikring, prioritere kva rassikringstiltak det er mest aktuelt å starte planlegging av. Skal og vurdere om det er mindre tiltak som kan gjennomførast utan plan. Politiske sak i fylkestinget i juni 2017, som vil vera grunnlag for prioriteringar i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet 2018-21.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017
Tiltak 5.2	Etablere eit program for trygg skuleveg
Innhald	Etablere eit program for tiltak til trygg skuleveg. Skal vere ein del av Investeringsprogram for Fylkesvegnettet.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen og kommunane
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017
Tiltak 5.3	Klima- og miljøbudsjett for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren
Innhald	12. desember 2016 vedtok fylkestinget at det skal tas i bruk klimabudsjett i samband med utbyggingsprosjekt i vegsektoren. Det skal utarbeidast eit arbeidsopplegg for å berekne miljøkonsekvensar av nye vegprosjekt
Ansvar	Statens vegvesen
Samarbeidspartar	Hordaland fylkeskommune
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017

Tiltak 5.4	Gjennomgang av standard i forkant av nye driftskontraktar
Innhald	I forkant av nye driftskontraktar skal standarden avklarast gjennom politisk handsaming. Ein av målsettingane frå Strategi for drift og vedlikehald er at ein skal halde fast på dagens driftsnivå i kontraktane. Døme på vurdering av driftsnivå er frekvens på brøyting og drift av vegar.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	I forkant av kvar driftskontrakt.
Tiltak 5.6	Reiseliv og tiltak på fylkesvegnettet
Innhald	Det skal etablerast eit prosjekt som skal sjå på tiltak på fylkesvegnettet, som er kopla opp mot reiselivet. Døme på tiltak er rasteplassar, offentleg toalett, ferjekaiar, knutepunkt, skilting og utsikt.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen og reiselivsnæringa.
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune, kommunar, stat, private
Oppstart/framdrift	2017
Tiltak 5.7	Forenkla standard for gang- og sykkelprosjekt
Innhald	Etablere eit prosjekt der hensikta er å vurdere kva som skal til for å kunne etablere mindre kostnads-krevjande løysingar på gang- og sykkelveg der dette er hensiktsmessig. Det må merkast at ein enklare standard ikkje skal gå ut over trafikktryggleiken.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Kommunar, Statens vegvesen
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018
Tiltak 5.8	Vurdering av omklassifisering av fylkesvegar
Innhald	Dagens fylkesvegnett varierer stort med tanke på funksjon og rolle i det samla vegsystemet i fylket. Generell gjennomgang av status og formål for fylkesvegnettet, samt prinsipp for eigarskap.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen og kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen
Oppstart/framdrift	2018



Kapittel 6 Kollektivtransport utanom Bergensområdet

Tiltak 6.1	Kartlegge reiselivet sitt behov for kollektivtransport
Innhald	Reiseliv og kollektivtransport; kartlegge behov og potensiale for å legge betre til rette for reiselivet sitt behov for kollektivtransport. Vurder å sjå på skilje mellom ordinær kollektivtransport og særskilte tilbod som er retta mot reiselivet.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Reiselivsnæringa og aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018
Tiltak 6.2	Utgreiing – betre samordning mellom TT-ordninga og kollektivtransport
Innhald	Utgreiing av alternativ organisering av transporten for å sikre ei betre samordning innan TT-ordninga og på same tid gje meir rasjonelle transportløysingar for andre kollektivreisande, til dømes bestillingstransport.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018
Tiltak 6.3	Evaluerer nullutsleppsbilar i drosjenæringa
Innhald	Det vert lagt til rette for både el- og hydrogenbilar i drosjenæringa i Bergensområdet. Tiltaket er å evaluere forsøk med nullutsleppsbilar i to drosjeverksemdar.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Drosjenæringa
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune og Enova.
Oppstart/framdrift	2018

Kapittel 7 Transport i Bergensområdet

Tiltak 7.1	Byutgreiing for Bergen
Innhald	Grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029 peika på behovet for utarbeiding av ei byutgreiing som skal belyse kva tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i dei største byområda i Noreg. Byutgreiinga vil vere viktig for utforming av den samla verkemiddelpakken for nullvekstmålet i Bergen og Bergensområdet.
Ansvar	Statens vegvesen
Samarbeidspartar	Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Jernbanedirektoratet.
Ressursar/finansiering	Statens vegvesen
Oppstart/framdrift	2017

Tiltak 7.2	Byvekstavtale for Bergen og regionsenterkommunane i Bergensområdet
Innhald	Byvekstavtalen skal innehalde mål og verkemiddel for auka kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordna arealføringar som bygger opp under miljøvenleg transport.
Ansvar	Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune.
Samarbeidspartar	Regionsenterkommunane i Bergensområdet
Ressursar/finansiering	Avtalepartane
Oppstart/framdrift	2017

Tiltak 7.3	Heilskapleg plan for låg- og nullutslepp i bussar i Bergen
Innhald	Ambisjonsnivået for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken vert nærare vurdert av Skyss i trafikkplanen for båt og i heilskapleg plan for innføring av låg- og nullutsleppsbussar. I dette arbeidet inngår også ein vurdering av vidare trolleybuss-satsing.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune, ved Skyss
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	Er under utarbeiding.

Tiltak 7.4	Trafikkplan for båttilbodet i fylket
Innhald	Trafikkplanen vil gi tilråding om framtidige båtsamband i fylkeskommunale regi, der også omsynet til reduksjon av klima- og miljøutslepp inngår i vurderingane.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune, ved Skyss
Samarbeidspartar	Aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	Er under utarbeiding – forventa vedtak hausten 2017.

Tiltak 7.5	Handlingsplan for innfartsparkering
Innhald	Utarbeide ein handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for innfartsparkering for bil og sykkel, deretter setje i verk tiltak.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017



Tiltak 7.6	Avklare ansvarstilhøve for fysisk tilrettelegging for drosjenæringa i Bergensområdet
Innhald	Prosjekt for å klargjere ansvarstilhøve og verkemiddel for å betre kapasiteten og kvaliteten på haldeplassane for drosje i Bergensområdet.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018
Tiltak 7.7	Infrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy
Innhald	Det er vesentleg å nytte egne midlar og tilgjengelege støtteordningar frå Enova optimalt for å byggje ut ladeinfrastrukturen i fylket i tråd med Regional plan for attraktive senter. Utbygginga av offentleg tilgjengeleg ladeinfrastrukturen vil skje skrittvis gjennom utlysingar og i tråd med tilgjengelege midlar. Tiltak i hp for Klimaplanen.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Kommunar og andre aktuelle aktørar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2014-2020
Tiltak 7.8	Legge til rette for auka privat bildeling
Innhald	I samarbeid med aktuelle aktørar vil fylkeskommunen bidra til løysingar som fremmer bildeling og ein meir effektiv utnytting av bilparken.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Private aktørar, kommunar, Prosjektkontoret for sykkel og mobilitet i Bergen
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018

Tiltak 7.9	Samanstilling av gang- og sykkeltilbodet, samt gjennomføring av ei sykkelundersøking i Bergensområdet tilsvarande «Oslosyklisten»
Innhald	Undersøking for å få betre kunnskap om dei som sykklar i Bergensområdet, og om dei som ikkje sykklar. Ein viktig målsetting er å få større kunnskap om potensielle syklistar og deira behov for tilrettelegging.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Kommunar, Statens vegvesen, Prosjektkontoret for sykkel og mobilitet i Bergen
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018
Tiltak 7.10	Planlegge for kollektivfelt på 4-felts innfartsåre
Innhald	Vurdere moglege løysningar, konsekvensar og effekt på trafikkavviklinga ved å etablere kollektivfelt på 2 av de 4 felta på innfartsårene til Bergen.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen
Samarbeidspartar	Bergen kommune
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018

Kapittel 8 Regionsenter

Tiltak 8.1	Forum for regionsenterkommunar
Innhald	For å kunne realisere satsinga på regionsentra i fylket skal Hordaland fylkeskommune etablere eit Forum for regionsenterkommunar. Forumet skal legge til rette for kunnskaps- og erfaringsdeling, samt koordinera og samordna bruk av verkemiddel og ressursar knytt til regionsenter. Hordaland fylkeskommune vil ha sekretariat for «Forum for regionsenterkommunar».
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017
Tiltak 8.2	Gang- og sykkeltiltak i regionsentera
Innhald	Oppdatere kunnskapsgrunnlag og sette i gang planarbeid på gang- og sykkeltiltak i regionsentra Straume, Kleppstø, Knarvik og Osøyro og deretter utvide til å gjelde dei resterande regionsentra. Vurdere å inngå sykkelbyavtaler med regionsentera.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen og aktuelle kommunar
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune, stat og kommune
Oppstart/framdrift	2018
Tiltak 8.3	Utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera
Innhald	Bidra til å utvikle plangrunnlag for utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera, og har ein aktiv rolle i å sikre finansiering av prosjekta.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Kommunar, Statens vegvesen, private
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune, stat. kommune og private
Oppstart/framdrift	2018

Kapittel 9 Statlege ansvarsområde

Tiltak 9.1	Vurdere vidareutvikling av eit regionalt partnerskap for store statlege samferdselsprosjekt
Innhald	Det skal vurderast om dei ulike kontaktutvala for store riksvegprosjekt i fylket skal vidareførast eller om arbeidet inn mot dei statlege ansvarsområda i større grad skal skje innanfor det regionale partnerskapet. Vurdere å ta ein sterkare rolle inn mot ulike statlege prosessar.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Statens vegvesen, Bergen kommune, Bergen Næringsråd, LO, NHO.
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2017
Tiltak 9.1	Stord lufthamn Sørstokken - eigarstrategi
Innhald	Etablere ein eigarstrategi, saman med Stord kommune, for vidare drift av Stord lufthamn Sørstokken.
Ansvar	Hordaland fylkeskommune
Samarbeidspartar	Stord kommune
Ressursar/finansiering	Midlar Hordaland fylkeskommune
Oppstart/framdrift	2018

KLIMAPLAN FOR HORDALAND 2014–2030

Strategiar og verkemidlar for areal- og transportutvikling

Strategi A: Klimavenleg utbyggingsmønster

1. Senter- og knutepunktstrukturen skal bygge opp om eit meir konsentrert utbyggingsmønster.
2. Hordaland fylkeskommune skal ta ei aktiv rolle som regional planstyresmakt.
3. Samordna areal- og transportplanlegging lokalt og regionalt.

Strategi B: Meir sykkel, gange og kollektivtransport

4. Delen av reiser med kollektivtrafikk i Bergensområdet skal vere 18 % av alle reiser i 2030.
5. Delen av reiser til fots i Bergensområdet skal vere 21 % av alle reiser i 2030. I resten av fylket skal det aukast monaleg.
6. Delen av reiser med sykkel i Bergensområdet skal vere 10 % av alle reiser i 2030. I resten av fylket skal det aukast monaleg.
7. Legge til rette for sykklar inklusiv elsyklar. Vedlikehald av fortau og gangfelt skal ha høg prioritet.
8. På fylkeskommunale vegar skal ein skilja syklande frå biltrafikken og fotgjengarar og utvida nettet av kollektivfelt.

Strategi C: Avgrense biltrafikken

9. Innføring av differensierte bompengar i og kring Bergen i høve:
 - rushtid
 - miljøutslepp
 - tal passasjerar i bilen
10. Reduksjon i talet på offentlege og private langtidsparkeringsplassar i sentrale delar av Bergen.
11. Etablere innfartsparkering med sykkelparkering ved større kollektive trafikknutepunkt utanfor sentrale delar av Bergen.
12. Reiser utført som bilpassasjer skal auke og utgjere 10 % av alle reiser i Bergensområdet innan 2030.
13. Stimulere til auka samkøyring i heile fylket.
14. Stimulere til bildeling.

Strategi D: Overgang til transportmidlar med lågare eller null utslepp

15. Minst 20 % av alle lette køyretøy skal gå på ikkje-fossile drivstoff innan 2020, og 40 % i 2030.
16. Hordaland skal ha eit komplett nett av hurtigladestasjonar for elbilar i 2020 som gjer det praktisk å køyre elbil i heile fylket.
17. Parkeringsanlegg ved alle bustadområde og næringsbygg skal ha normallading for elbilar.
18. Nye driftskøyretøy for offentleg bruk skal primært vere nullutsleppskøyretøy og sekundært vere hybridkøyretøy, med mindre det ikkje er laga slike køyretøy som kan dekke behovet.
19. Ved framtidige anbod på kollektivtrafikk, ferjer og snøggbat i Hordaland skal fylkeskommunen krevje bruk av fornybar energi der det er mogleg.
20. Etablere samarbeid med drosjenæringa for å elektrifisere drosjetransporten.
21. Delar av fylket utan god kollektivdekning skal ha god tilrettelegging for låg- og nullutsleppsbilar.
22. Innan 2020 skal godstransport på sjø aukast med 20 %. Innan 2030 skal godstransport som går på bane doblast og godstransport på veg reduserast tilsvarande.
23. Innan 2020 skal minst 20 % av persontransport ut av fylket austover og sørover over frå fly til buss og bane.
24. Innan 2020 skal landstraum vere eit tilbod ved kai i Bergen sentrum.
25. Flytransport skal i størst mogleg grad skje med fornybar energi.
26. Sjøfartsnæringa i Hordaland skal ta i bruk den mest klimavennlege sjøfartsteknologien, og skal innan 2020 vere den mest berekraftige sjøtransporten i verda.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

