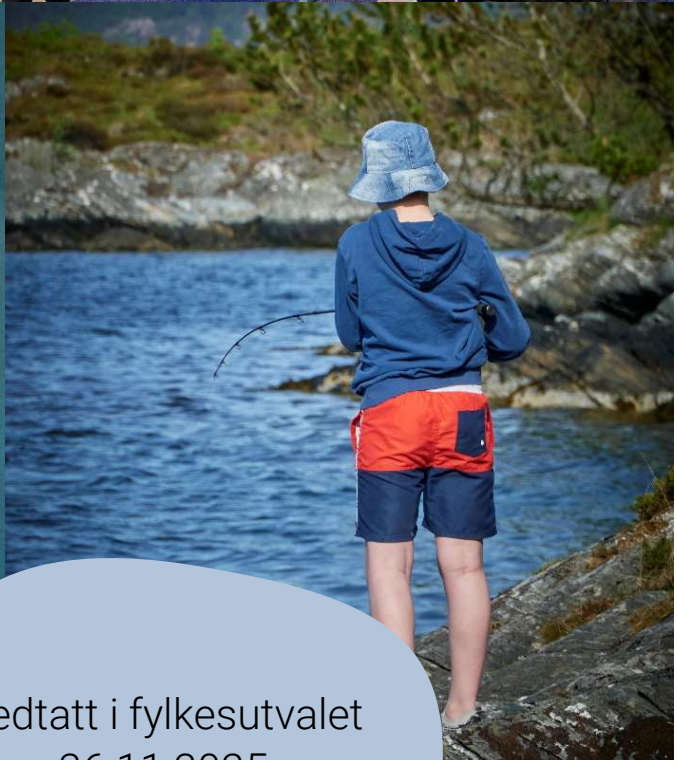




Vedtatt i fylkesutvalet
26.11.2025

Planprogram REGIONAL PLAN FOR AREAL OG MOBILITET

Innhold

1.1	Bakgrunn	4
1.2	Føremål.....	5
1.3	Kva er ein regional plan?.....	5
1.4	Kva er eit planprogram?.....	6
1.5	Rammer og føringar.....	6
1.5.1	Overordna føringar.....	6
1.5.1	Forholdet til gjeldande planar.....	6
1.5.2	Målkonfliktar – ein balansert arealpolitikk.....	7
2	Plantema, problemstillingar og konkretisering av planarbeidet	8
2.1	Gjennomgåande omsyn.....	8
2.2	Regionsenter, regionalt utbyggingsmønster og transportstruktur.....	9
2.2.1	Bakgrunn og utfordringar	9
2.2.2	Senterstruktur	9
2.2.3	Regionalt utbyggingsmønster	11
2.2.4	Transport, gods og logistikk.....	12
2.2.5	Energi.....	13
2.3	Berekraftig arealforvaltning.....	15
2.3.1	Bakgrunn og utfordringar	15
2.3.2	Bustadutvikling og bumiljø	15
2.3.3	Fritidsbustader, turisme og besøksforvaltning.....	16
2.3.4	Kulturmiljø og kulturarv	16
2.3.5	Arealkrevjande næring.....	16
2.3.6	Mineral- og masseressursar	16
2.3.7	Jordvern og landbruk.....	17
2.3.8	Natur og friluftsliv	17
2.3.9	Kystnære sjøareal, strandsone og vassforvaltning	17
2.3.10	Naturfare og klimatilpassing	18
2.4	Mobilitet og transport	18
2.4.1	Bakgrunn og utfordringar	18

2.4.2	Fylkesvegnettet.....	19
2.4.3	Mjuka trafikantar.....	20
2.4.4	Kollektivtransport.....	21
2.4.5	Nasjonale ansvarsområde	22
3	Oppfølging av planen.....	22
3.1	Handlingsprogram	23
3.2	Prinsipp for prioritering.....	23
4	Kunnskapsgrunnlag og skildring av konsekvensar	23
4.1	Samla kunnskapsbehov	23
4.2	Konsekvensutgreiing	24
5	Planprosess, organisering og medverknad	25
5.1	Samarbeid og medverknad	Feil! Bokmerke er ikke definert.
5.1.1	Kommunar, statlege organ og næringslivet	25
5.1.2	Arbeidsgrupper	25
5.2	Roller og ansvar i planarbeidet.....	26
6	Framdriftsplan og milepålar	26

Framsidedfoto:

Oppe til venstre: Øyvind, Adobe Stock

Oppe til høgre: Thor Brødreskift, Miljøløftet

Nede til venstre og til høgre: Morten Wanvik, Vestland fylkeskommune

1.1 Bakgrunn

Fylkestinget vedtok *Utviklingsplan for Vestland* 12.12.2024. Planen skal forenkle og forbetre plan- og styringssystemet ved å styrke heilskapen i planlegginga og redusere talet på planar. Dette skjer gjennom to breie, sektorovergrepande regionale planarbeid: Regional plan for areal og mobilitet og Regional plan for verdiskaping og kompetanse. Planane er likestilte, skal utviklast parallelt, og handterer fleire overlappande tema som energi og næring. Det blir viktig å avklare grensesnitt og arbeidsdeling mellom dei. Planarbeidet skal organisert slik at det vert sikre samordning mellom planane.

Dagens retningslinjer for arealbruk ligg spreidde i fleire regionale planar som delvis er overlappande, motstridande eller utdaterte. Den nye planen for areal og mobilitet skal derfor gi samla og oppdaterte føringar for den fysiske utviklinga i Vestland. Den skal bygge på satsingsområda og måla i utviklingsplanen, og gi retning for korleis areal- og mobilitetsplanlegging kan møte utfordringar der regional samordning er avgjerande.

Utviklingsplanen er forankra i berekraftsmodellen frå Stockholm Resilience Centre, som understrekar at naturen legg grunnlaget for både sosiale strukturar og økonomi. Dei to planane skal derfor støtte opp om berekraftsarbeidet i fylket ved å sjå samanhengar og mål på tvers av sektorar og bidra til betre samordning av innsats og verkemiddelbruk.

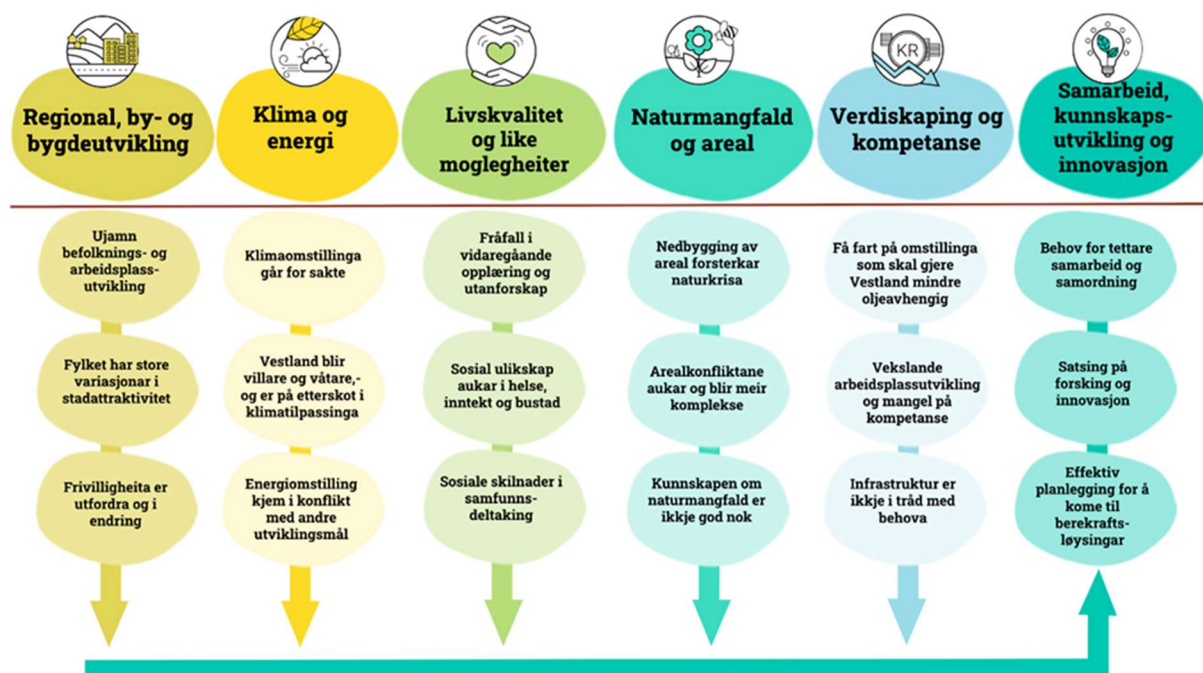


Figur 1 Stockholm Resilience Centre sin berekraftsmodell



Figur 2 satsingsområde og mål i Utviklingsplan for Vestland

Figuren under viser hovud- og delutfordringar frå utviklingsplanen.



Figur 3 Utfordringsområde i kunnskapsgrunnlaget til utviklingsplan i Vestland. Pilene synleggjer arbeidet gjennom kvar hovudutfordring som saman kan løysast gjennom samarbeid, kunnskapsutvikling og innovasjon.

1.2 Føremål

Regional plan for areal og mobilitet skal gi retning og mål for det framtidige utbyggingsmønsteret i Vestland. Utbygging til ulike føremål må bli samordna med infrastruktur for transport, kommunikasjon, energi og tenester, og leggje grunnlaget for ei berekraftig, attraktiv og konkurransedyktig utvikling i heile fylket.

Planen skal vere ein del av ein tydeleg regional politikk, der fylkeskommunen har ei sentral rolle som samordnar og pådrivar. Gjennom samarbeid på tvers av kommunegrenser, sektorar og forvaltningsnivå skal vi utvikle felles mål, strategiar og verkemiddel, tilpassa ulike geografiske og demografiske føresetnader. Natur- og klimakrisa krev ei ny arealforvaltning som tek omsyn til naturen si tolegrense. Planen skal utvikle prinsipp som balanserer behov for arealbruk og infrastruktur med natur, landskap og ressursbruk. Han skal samle retningslinjer og føringar for arealbruk i Vestland fylke.

1.3 Kva er ein regional plan?

Ein regional plan er eit verktøy for strategisk samfunnsutvikling, utarbeidd av fylkeskommunen. Planen tek opp spørsmål som krev samordning på tvers av sektorar og kommunegrenser, og skal balansere regionale, nasjonale og lokale omsyn. Regionale planar er retningsgevendende, og skal etter plan- og bygningslova § 8-2 leggjast til grunn for planlegging og verksemd i stat, fylke og kommune. Planen skal ha eit handlingsprogram med tiltak som blir rullert ved behov. Regional plan kan ta i bruk fleire typar verkemiddel for å sikre at planen vert eit tydeleg verktøy for kommunar, fylkeskommune og statlege aktørar i arbeidet med ei berekraftig utvikling. Kva verkemiddel som er mest formålstenleg å nytte vil verte vurdert for det enkelte plantema. Alle regionale planar skal ha eit handlingsprogram som viser korleis planen skal bli følgt opp, med oversikt over prioriterte tiltak, ansvarlege aktørar, tidsplan og finansiering. Andre verkemiddel i regional plan kan vere:

- Mål og strategiar som peiker ut retning og prioriteringar.
- Retningslinjer som kommunane og andre aktørar skal leggje til grunn.
- Planføresegner knytt til retningslinjer for arealbruk som skal ivareta nasjonale eller regionale omsyn og interesser, juridisk bindande og tidsavgrensa jf. plan og bygningslova § 8-5.
- Kart som kan vise strategiske eller tematiske strukturar, verdier eller område/soner i eit regionalt perspektiv.

1.4 Kva er eit planprogram?

Plan- og bygningslova slår fast at det skal lagast eit planprogram¹ som skal bli sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn. Programmet er "ein plan for planane". Det skal skildre

- føremålet med planen
- oversikt over sentrale tema og problemstillingar
- planprosessen med fristar og deltakarar
- opplegget for medverknad
- kva alternativ som vil bli vurderte og behovet for utgreiingar.

Innbyggjarar, kommunar, statlege organ og andre samfunnsaktørar kan kome med innspel til planprogrammet.

1.5 Rammer og føringar

1.5.1 Overordna føringar

Regional planlegging er styrt av plan- og bygningslova, i tillegg må ulike fagområde og politikkområde ta omsyn til internasjonale avtalar. Desse blir styrte av eigne lover og politikk for kvar sektor. Fylkeskommunen meiner dette er dei viktigaste overordna føringane for regional plan for areal og mobilitet:

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027²

Statlege planretningslinjer for klima og energi (2024)³

Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)⁴

Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)⁵

Nasjonal transportplan 2025–2036⁶

Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet⁷

Bærekraftig bruk og bevaring av natur - Norsk handlingsplan for naturmangfold⁸

1.5.1 Forholdet til gjeldande planar

Vestland har ei rekke regionale planar. Planen skal erstatte fleire gjeldande planar. Vi vil betre oversikta og samle tema i to heilskapleg og strategiske planar. I denne første planen er ambisjonen å erstatte:

- Regional plan for klima, (2022-2035)
- Regional plan for fornybar energi, (2023-2035)

¹ PBL § 4-1

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20232027/id2985764/>

³ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2024-12-20-3359>

⁴ <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2025-01-24-69>

⁵ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-05-28-1666>

⁶ <https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf>

⁷ <https://www.regjeringen.no/contentassets/d51d0e3cc153440b9611cdece49f4549/no/pdfs/stm202420250025000dddpdfs.pdf>

⁸ <https://www.regjeringen.no/contentassets/c8122f7641734da2b892738b796d4725/no/pdfs/stm202320240035000dddpdfs.pdf>

- Berekraftig verdiskaping. Regional plan for innovasjon og næringsutvikling, (det som er knytt til arealbruk)(2021-2033)
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland (2015-2026)
- Strategi for tettstadutvikling og senterstruktur (2018-2022)
- Regional transportplan (RTP), 2022-2033
- Fylkesdelplan for arealbruk (Sogn og Fjordane, 2000)

For å fastsetje innhaldet i den nye regionale planen for areal og mobilitet, må vi gå gjennom gjeldande regionale planar, strategiar og arealføringar grundig. Det skal bli vurdert kva som skal bli vidareført, kva som treng revidering, og kva som kan gå ut. I tillegg skal det bli identifisert område der det er behov for ny politikk.

Vestland har fire interregionale planar for villreinområde med gjeldande arealføringar. Den nye regionale planen vil supplere der han tek opp nye tema. Samtidig føregår revisjon av regional plan for vassforvaltning, og det blir viktig å samordne planarbeidet og avklare arbeidsdeling, særleg om arealføringar.

1.5.1.1 Regional areal og transportplan for bergensområdet (RATP)

Regional areal- og transportplan (RATP) for bergensområdet er eit viktig verktøy for strategisk arealutvikling og ligg til grunn for byvekstavtalen i området. Planen omfattar kommunane Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden (berre gamle Os kommune), Osterøy, Samnanger, Vaksdal, og Øygarden.

Planen vert vidareført og ikkje oppheva som følgje av ny regional plan for areal og mobilitet. RATP bygger på den regionale planen for attraktive senter, som definerer senterstruktur i tidlegare Hordaland. Når senterstrukturen skal bli vurdert for heile Vestland, skal bergensområdet inngå i analysen, men det vert lagt til grunn at senterstrukturen i bergensområdet ligg fast.

Den nye regionale planen tek for seg nokre plantema som ikkje er innarbeidd i RATP. Ny regional plan vil vere eit supplement på fleire tema, mellom anna tema energi, kystnære areal og regional hamn. Dei to regionale planane vil begge vere gyldige. Ved motstrid vil den sist vedtekne planen gjelde føre den andre.

1.5.1.2 Regional plan for areal og transport på Haugalandet

Både Rogaland og Vestland fylkeskommunar skal utarbeide heilskaplege regionale planar for sine respektive fylke. Ambisjonen er at Regional plan for areal og transport på Haugalandet skal bli erstatta og oppheva ved vedtak av dei to nye regionale planane for areal og mobilitet i Vestland og i Rogaland. Haugalandsplanen har handtert ein funksjonell region med felles bu- og arbeidsmarknad og fleire sentrale funksjonar som går på tvers av fylkesgrensa.

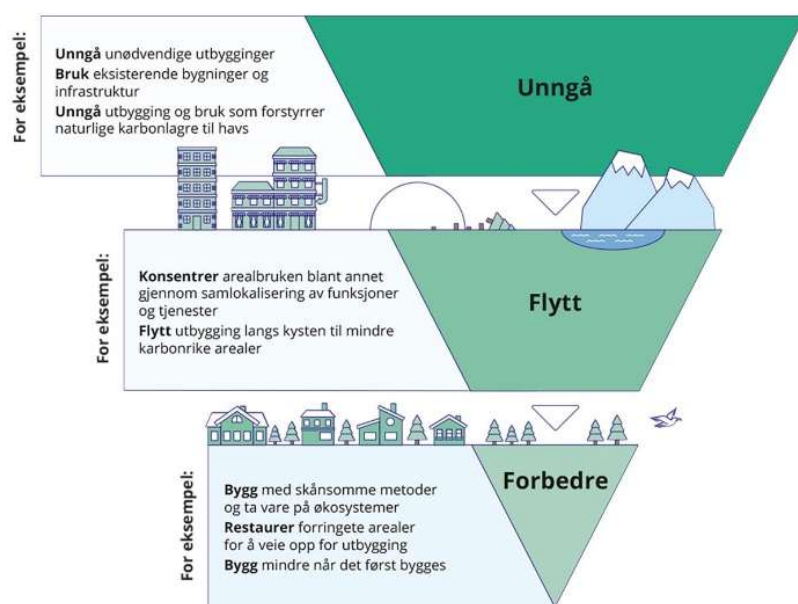
Det er semje mellom fylka om å ha tett dialog og å samordna prosessar og tematiske område. Dette for å sikre at den felles bu- arbeidsmarknadsregionen vert sett i samanheng og for å unngå at det blir ulike føringar for same tema på tvers av fylkesgrensene.

1.5.2 Målkonfliktar – ein balansert arealpolitikk

Planen skal fremje ei berekraftig samfunnsutvikling i tråd med FN sine berekraftsmål. I arealsaker står ulike samfunnsomsyn ofte mot kvarandre – til dømes ønsket om å bygge ut mot behovet for å ta vare på viktige arealverdiar. Det kan òg oppstå konflikt mellom ønske om vekst og utvikling i byar, tettstader og næringsområde, og målet om å redusere transportbehovet. Målkonfliktar vil ikkje alltid kunne bli løyst, men det må bli prioritert mellom ulike omsyn og verdiar. Prioritering må skje i kvart

einskild tilfelle, men regional plan kan bidra til at prioriteringane bygger på felles retningslinjer og prinsipp, og dermed vert meir føreseieleg

Planarbeidet skal bidra til å synleggjere og utforme prinsipp for å vekte ulike interesser, konsekvensar og mål mot kvarandre, slik at politikarane kan ta opplyste val og prioritere. Gjennom å fastsetje prinsipp for regionalt utbyggingsmønster og retningslinjer for arealbruk, kan planen bidra til å redusere konflikhtar og fremje ein meir føreseieleg arealpolitikk. Planen kan og sette opp vilkår og føresetnader for å kunne omdisponere viktige arealverdiar. Den regionale planen skal ta utgangspunkt i UFF-prinsippet – *unngå, flytte, forbetre* for å bidra til at arealinngrep berre skjer der det er naudsynt, og med stor samfunnsnytte. Når tap av arealverdiar ikkje kan bli unngått, skal det setjast inn tiltak som reduserer eller kompenserer for inngrepet



Figur 4 viser rammeverket for tiltak unngå – flytte – forbetre (UFF) i arealbruk. Figuren viser ulike prioriteringar og døme på korleis prioriteringane kan gi føringar for politiske avgjerder. Døma er ikkje uttømmende. Kjelde: Klimautvalget 2050.

2 Plantema, problemstillingar og konkretisering av planarbeidet

Dette kapittelet gir ei oversikt over tema og problemstillingar i planarbeidet. Utvalet er gjort med utgangspunkt i nasjonale føringar og mål, strategiar og innsikt frå Utviklingsplan for Vestland 2024-2028.

2.1 Gjennomgåande omsyn

Utviklingsplan for Vestland 2024-2028 trekk fram nokre gjennomgåande omsyn for all planlegging. Når vi lagar dei nye regionale planane, vil vi bruke meir kunnskap om, og faglege perspektiv, frå desse temaa. Målet er ny innsikt og nye måtar å forstå og løyse dei utfordringane planane handlar om. Alle desse omsyna skal bli integrert som ein del av alle plantemaa i den regionale planen. Nokre tema er godt innarbeidd og dekkja gjennom gjeldande lovverk, mens andre krev meir særskilt oppfølging. Fylkeskommunen arbeider for å styrkje kunnskap og kompetanse om naturrekneskap som grunnlag for arealplanlegging. Det blir òg lagt stadig større vekt på samfunnstryggleik og beredskap i planlegginga.

- oppvekstvilkår for barn og unge
- estetisk utforming av omgjevnadene
- universell utforming
- klimaomstilling (inkludert indirekte og direkte utslepp og klimatilpassing)
- naturmangfald
- folkehelse
- mangfald, inkludering og integrering
- samfunnssikkerheit og beredskap

2.2 Regionsenter, regionalt utbyggingsmønster og transportstruktur

2.2.1 Bakgrunn og utfordringar

Vestland har eit storbyområde rundt Bergen og elles ei relativt spreitt befolkning i småbyar, bygdebyar og mindre tettstader. Folketalet er svakt veksande og stabilt, men veksten er ujamt fordelt. Det skjer ei sentralisering mot større byar og stader som har press på utdanningstilbod, bustader og infrastruktur og vekst i, arbeidsplassar, handel og tenester. I kommunar med negativ folketalsutvikling er det svakare næringsutvikling, utfordringar med grunnlag for handels- og tenestetilbodet og ein aukande del eldre. Regional plan for areal og mobilitet skal støtte opp under ei berekraftig utvikling i alle delar av fylket. Eit viktig grep er å definere ein regional senter- og transportstruktur som sikrar tilgang til arbeidsplassar, handel, tenester og fritids- og kulturtilbod i heile fylket.

2.2.2 Senterstruktur

Det er behov for å utforme ein regional senterstruktur i Vestland basert på felles og oppdaterte kriterium, med utgangspunkt i den gjeldande senterstrukturen. Dette vil bidra til å klargjere kva for stader som skal ha kva type funksjonar, kva for område som bør bli prioritert i utviklinga av regional infrastruktur og tenester, og korleis vi kan sikre god balanse mellom by, tettstad og distrikt. Sterke regionsenter vil styrke busetting og utvikling i heile fylket.

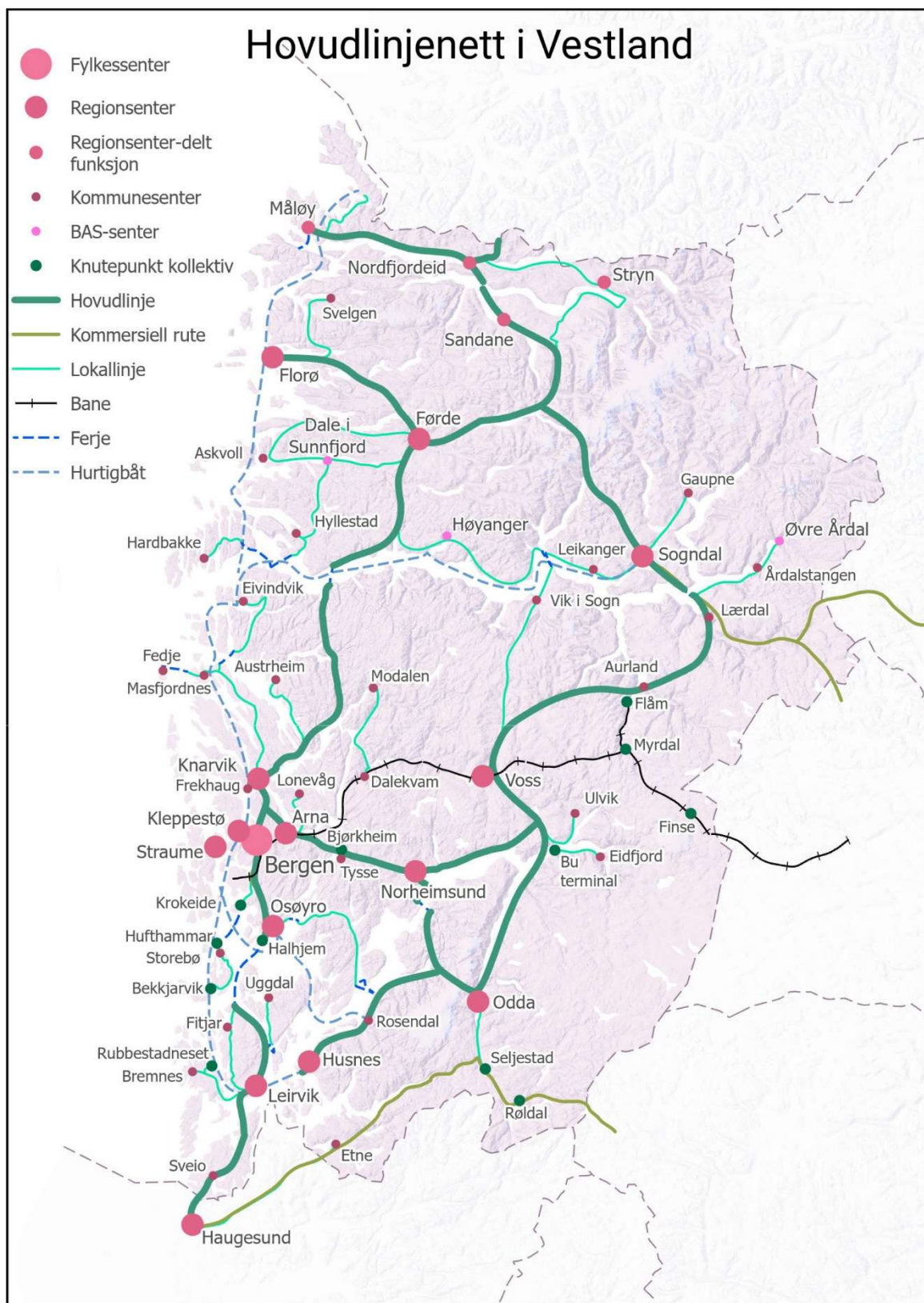
Sterke og attraktive regionsenter kan verke som motorar i regionane og gjere det mogleg å arbeide og bu i alle deler av fylket. Kraftfulle regionsenter kan og vere viktig i ein strategi for å motverke negative effektar av sentralisering, og kan stimulere til verdiskaping og konkurransekraft. I regionsentera skal det finnast spesialiserte offentlege tenester, handel med varer, tenester og service som innbyggjarane ikkje treng til dagen. Sentera er knutepunkt i kollektivnettet.

I planarbeidet skal det bli definert kva ansvar og godar som følgjer av å bli definert som regionsenter. Det er sentralt at både regionsenterkommunane og kommunane rundt anerkjenner regionsenteret som eit tyngdepunkt i den regionale utviklinga. Regionsenterkommunane og omlandskommunane har ulike føresetnader og funksjonar i den regionale utviklinga, og i planarbeidet vil vi sjå nærare på korleis vi kan differensiere mellom ulike kommunar. Dette vil bidra til ei tydelegare oppgåvefordeling, samordning og prioritering.

Planarbeidet skal bidra til å:

- peike ut regionsenter med utgangspunkt i dagens struktur kriterium, som til dømes:
 - o Befolkningsgrunnlag
 - o Reisetid - avstand og tilgjenge frå omlandet
 - o Tilgjengelegheit – kor mange når til senteret med rimeleg reisetid
 - o Arbeidsmarknadsfunksjon og pendlingsomland
- avklare roller og funksjonar for dei ulike sentera i Vestland
- vurdere å inndelege kommunane i kategoriar med ulike mogelegheiter, føringar og strategiar og kriterium som til dømes:
 - o Kommunestorleik (t.d. demografi, befolkning og utviklingstrekk)
 - o Grad av utbyggingspress
 - o Tilgjengelegheit og samferdselstruktur
 - o Nærleik og kopling til større byområde eller regionsenter
 - o Næringsstruktur og sysselsettingsmønster

Kriteria er ikkje uttømmende, og vil bli vurdert i planarbeidet.



Figur 5: Kartet syner eksisterande senterstruktur og hovudlinjenettet for kollektiv i Vestland.

2.2.3 Regionalt utbyggingsmønster

Eit berekraftig og funksjonelt utbyggingsmønster for fylket skal ta utgangspunkt i den regionale senterstrukturen og den overordna transportstrukturen.

Bustadbygging påverkar både arealbruk, transportbehov og samfunnsutvikling. Den regionale planen skal leggje til rette for ein balansert og berekraftig bustadstruktur, der det er tilgang på varierte og gode buområde. Det handlar om å sikre bustadar for ulike grupper i befolkninga Bustadbygging skal bli prioritert der det er god tilgang til arbeidsplassar, sosial infrastruktur, handel, trygge gang- og sykkeltilbod og kollektivtransport.

Tilgang på eigna areal og god infrastruktur for handel- og næringsaktivitet er avgjerande for verdiskaping og sysselsetjing. Den regionale planen skal leggje til rette for berekraftig næringsutvikling gjennom samordna arealbruk, der ulike næringstypar som industri, landbruk, reiseliv, handel og tenesteyting får rom til å utvikla seg utan å gå på kostnad av klima, natur og andre samfunnsomsyn. Planarbeidet skal leggje til rette for transformasjon og gjenbruk av areal. Lokalisering av næringsareal og arbeidsplassar skal bli basert på ABC-prinsippet⁹, slik at arealkrevjande, transportintensiv og publikumsretta verksemd blir plassert etter kva transportbehov dei har.

Det har vore planføresegner for handel i begge dei tidlegare fylka Sogn og Fjordane og Hordaland. Planføresegner gjeld i utgangspunktet i 10 år, eller inntil kommunane har implementert føringar for handel i overordna arealplanar. Planføresegnene vil gjelde inntil regional plan for areal og mobilitet oppdaterer, avviklar eller vidarefører dei. Det er gjennomført ei evaluering av gjeldande planføresegner (2023) som vil ligga til grunn for vurderingar kring dette. I tillegg skal det bli kartlagt kor mange av kommunane som har implementert føresegnene for handel i sine kommunale arealplanar. Planføresegnene for Hordaland gjekk ut i desember 2024, den regionale planen skal vurdere om planføresegna bør vidareførast. Likebehandling av kommunar bør vere eit vurderingskriterium, men det bør og vurderast om målet kan bli oppnådd like godt ved bruk av andre verkemiddel.

Planarbeidet skal bidra til å:

- utvikle strategiar og retningslinjer for å samordna arealbruk, infrastruktur og transportløyisingar.
- stimulere til transformasjon og gjenbruk av areal.
- utvikle retningslinjer for lokalisering og utbygging av næring, handel, tenester, fritidsbustader og besøksaktivitetar
- vurdere føresegner for handel som verkemiddel

2.2.4 Transport, gods og logistikk

Transportstruktur handlar om den overordna utforminga, organiseringa og samankoplinga av dei fysiske elementa, knutepunkt og infrastruktur som vert nytta for å transportere folk og varer i og mellom stadar. Planarbeidet skal vurdere korleis vegnett, jernbane, luftfartsnettet, sjøtransport og kollektivtilbod kan bli betre samordna med arealbruk gjennom betre utnytting av eksisterande infrastruktur. Dette er ein grunnleggjande føresetnad for utvikling av levedyktige lokalsamfunn, næringsliv og effektive bu- og arbeidsmarknader.

Hovudvegnettet har flaskehalsar og behov for oppgradering, medan sjøtransport og intermodale¹⁰ knutepunkt er lite samordna. I tillegg er det lite samordning mellom aktørar og transportformer, og transportnæringa står overfor eit aukande krav om grøne løysingar utan at infrastrukturen er godt nok tilrettelagd for det.

Planarbeidet skal vurdere behov og prinsipp for lokalisering av regional hamn som del av den samla transportstrukturen i fylket. Planen skal ikkje fastsetje konkret lokalisering, men drøfte overordna kriterium og rammer som skal liggje til grunn.

⁹ ABC-prinsippet er eit planprinsipp brukt i areal- og transportplanlegging for å styrkje samanhengen mellom lokalisering av verksemd, tilgjenge til transportmiddel og arealbruk, med mål om å redusere bilbruk og fremje berekraftig utvikling.

¹⁰ Stad der ulike transportformer møtest

Transportinfrastrukturen skal medverke til å knyte saman regionen og støtte opp under senterstrukturen. Den skal styrke tilgjenge og mobilitet for alle, uavhengig av alder, funksjonsevne og buområde. Samstundes skal transportsystemet bidra til å redusere klimagassutslepp og energibruk ved å fremje miljøvenlege transportformer. Tryggleik og framkome for alle trafikantar skal sikrast, og omsynet til mobilitet og transport som samfunnskritiske beredskapsfunksjonar skal styrkjast.

Planarbeidet skal bidra til å:

- utvikle strategiar og retningslinjer for korleis transportsystem, regional utvikling og senterstruktur kan bli samordna.
- utvikle prinsipp og strategiar for prioriteringar i transportsystemet.
- utvikle prinsipp og strategiar for å redusere utslepp og klimatilpasse transportsystemet.
- definere hovudstruktur for vegnettet i Vestland, basert på gjeldande klassifisering.
- definere hovudstruktur for kollektivnettet, basert på vedtekne føringar. Dette skal bli sett i samanheng med rammer for framtidig arealbruk.
- utvikle strategiar og retningslinjer for lokalisering, funksjon og samspel mellom sentrale hamner, logistikknutepunkt, transportsystem og anna arealbruk
- bidra til effektiv vare- og næringstransport med god tilgang til hovudvegnett og logistikknutepunkt.
- utvikle strategiar for beredskap og forsyningstryggleik.

2.2.5 Energi

Overgang til fornybar kraft er ein premiss for at Vestland skal vere det leiande verdiskapingsfylket og nå måla om lågare klimagassutslepp. Planen skal støtte overgangen til energiløysingar som reduserer klimagassutsleppa. Energi og energitilgang heng saman med overordna infrastruktur, lokalisering og kapasitetsbehov. Overgangen til lågutsleppsløysingar krev at energiforsyning og ladeinfrastruktur er på plass og godt samordna med arealbruk og transportsystem.

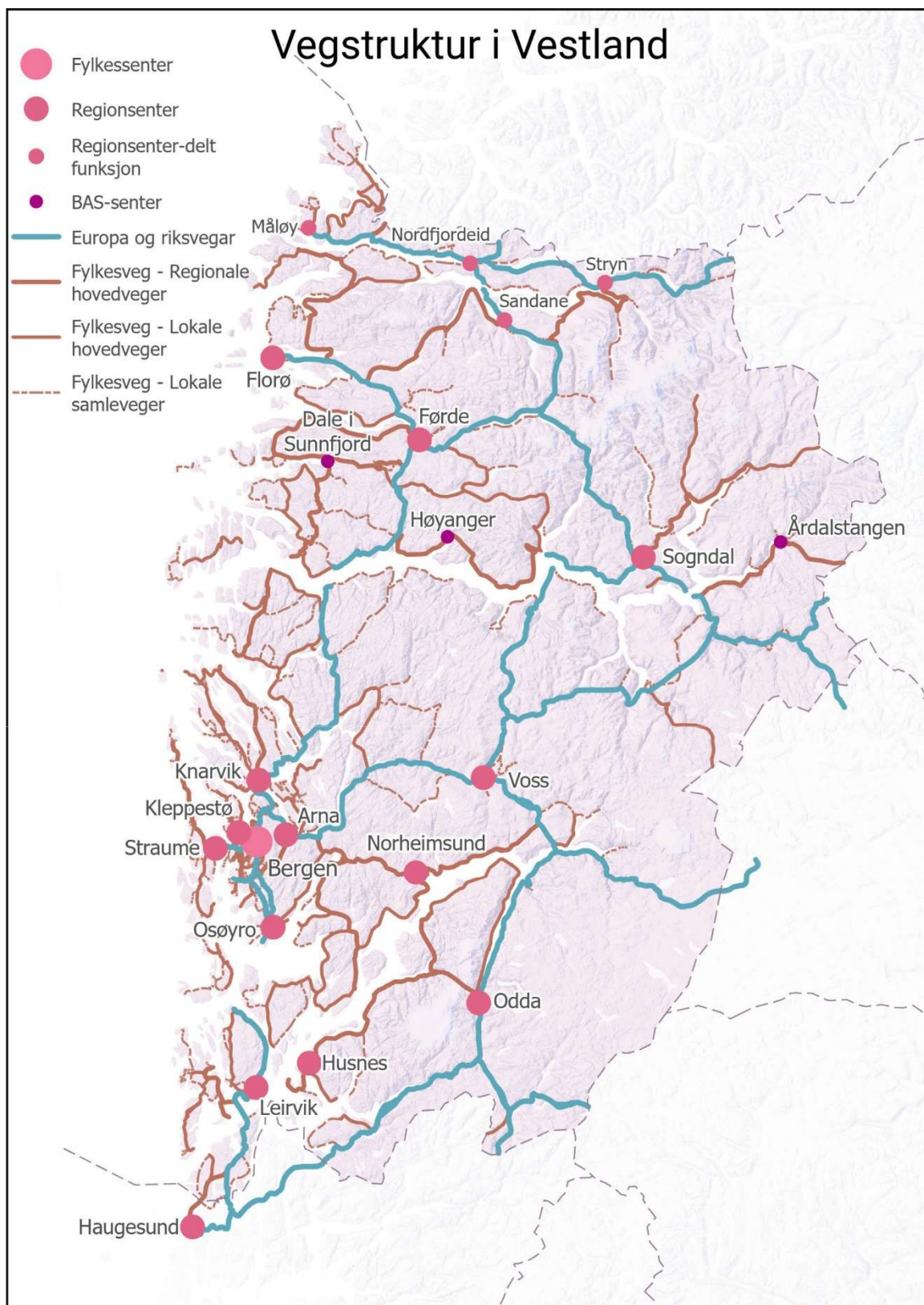
Korleis vi bruker areal påverkar i stor grad både energibehovet og moglegheita for effektiv og berekraftig energiforsyning. Energitilgang er ikkje berre eit spørsmål om produksjon og infrastruktur, men om korleis vi planlegg og nyttar areal på ein måte som støttar opp under lågutsleppssamfunn og reduserer presset på kraftsystemet.

I planen skal vi leggja til rette for effektiv energibruk gjennom samordna og konsentrert utbygging, som gjer det enklare å byggje ut energi- og ladeinfrastruktur på ein samfunnsøkonomisk og naturvenleg måte. Temaet skal utforskast med mål om å styrke overgangen til utsleppsfrie transportformer for både person- og godstransport.

Ved å integrere energiomsyn i arealforvaltninga, kan vi også fremje betre utnytting av overskotsvarme, redusere konflikhtar med annan arealbruk, og legge til rette for energitilgang til kraftkrevjande næringar.

Planarbeidet skal vurdere:

- kva mål, strategiar og retningslinjer i gjeldande regional plan for fornybar energi som skal vidareførast i regional plan for areal og mobilitet, og i kva form (mål, strategi, retningslinjer og/eller føresegner)
- prinsipp og verktøy for å vurdere energibehov, energiberarar og tilgang på energi i areal- og transportplanlegging
- strategiar eller retningslinjer som sikrar at arealplanlegginga legg til rette for bruk av overskotsenergi frå store energiforbrukarar
- retningslinjer og prinsipp for omdisponering av areal til energiproduksjon
- strategiar for utvikling av energi- og ladeinfrastruktur



Figur 6: Kartet syner eksisterande senterstruktur og vegstruktur i Vestland.

2.3 Berekraftig arealforvaltning



Foto: Skjolden. Morten Wanvik, Vestland fylkeskommune

2.3.1 Bakgrunn og utfordringar

Areal er ein verdifull og avgrensa ressurs som må forvaltast med omsyn til både dagens og framtidige behov. Vestland har store naturverdiar, eit rikt biologisk mangfald og viktige kulturmiljø og landskap som gir identitet, trivsel og livsgrunnlag for folk og samfunn. Mennesket sin bruk av areal er ei av dei største drivkreftene bak naturkrisa. For å støtte omstillinga til eit lågutsleppssamfunn og sikre livskvalitet og naturgrunnlag for kommande generasjonar, må vi avgrense vår arealbruk minke gjennom effektiv utnytting, transformasjon og gjenbruk. Utviklinga bør bli styrt der det vert størst nytte med minst mogleg konflikt.

2.3.2 Bustadutvikling og bumiljø

Bustaden er ein nøkkel for velferd, folkehelse og berekraftige lokalsamfunn. Gode kvalitetar knytt til bustader er viktig gjennom heile livsløpet, og omfattar uteareal og møteplassar med moglegheit for fysisk aktivitet og trygg mobilitet gjennom sykkel og gange. Det legg grunnlag for sosial samhandling, opplevingar og tryggleik.

Vestland fylke står ovanfor store demografiske endringar som vil gje utfordringar for bustadfeltet i tida som kjem. Kommunane vil ha ulike utfordringar knytt til dette, og fylkeskommune ynskjer å bidra med å gi retning og støtte i denne utviklinga. Det kan gjerast gjennom å styrkje kunnskapen om demografiske endringar, bustadbehov og bupreferansar i fylket, og dele erfaringar og metodar mellom kommunane for å fremje gode bustadløyser og levande lokalsamfunn.

2.3.3 Fritidsbustader, turisme og besøksforvaltning

Vekst i talet på fritidsbustader og auka reiseverksemd kjem ofte i konflikt med nasjonale og regionale omsyn som jordvern, naturmangfald, kulturmiljø, strandsone og villreinområde, og fører enkelte stader til stort press på vegnett som ikkje er dimensjonert for trafikken. Turisme og fritidsbruk bidreg til aktivitet og inntekter, men krev også tilrettelegging og ei berekraftig besøksforvaltning¹¹ for å sikre langsiktig vern og bruk av natur- og kulturverdiar. Det er behov for betre samordning, betre kunnskapsgrunnlag og styrkte planverktøy for å møte desse utfordringane.

2.3.4 Kulturmiljø og kulturarv

Kulturarven speglar ei lang utviklingshistorie, der gjeldande natur- og samfunnstilhøve, menneskeleg tilpassingsevne og nyskaping har resultert i det som i dag vert rekna som karakteristiske og identitetsskapande element. Ei stor utfordring knytt til kulturarven er ny arealbruk, nybygging eller andre endringar som fører til at verdiane vert fragmentert eller går tapt. Ei anna utfordring er at kulturlandskapet endrar seg gjennom attgroing fordi tradisjonelle driftsformer som beite og slått tek slutt. Til slutt påverkar klimaendringar som auka nedbør, flaum og havnivåstiging, temperaturendring og endringar i artsmangfaldet også kulturarv vi ønskjer å sikre.

Planlegging er eit viktig reiskap for å ta vare på kulturmiljø og kulturlandskap og sørge for at det ikkje vert øydelagt eller fragmentert. Dette bidreg til å skape levande, attraktive og historisk forankra område som styrkjer både busetting, næringsliv og opplevingsverdiar. Planarbeidet skal bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget, avklare regionale kulturmiljøinteresser og sikre prioriterte kulturmiljø av regional verdi.

2.3.5 Arealkrevjande¹² næring

For at næringslivet skal kunne omstille seg og utvikle ny verksemd, treng det tilgang på eigna areal. Når samfunnet endrar seg, kan det gi nytt liv til eksisterande næringar og skape heilt nye. Utvikling innan karbonfangst og -lagring, fornybar energi, energigjenvinning, skipsfart, transport på land og prosessindustri er døme på dette. Desse næringane er viktige fordi dei kan skape fleire lønnsame arbeidsplassar, auke verdiskapinga og gi større eksportinntekter.

Den regionale planen skal bidra til at arealkrevjande nærings- og industrilokaliseringar i størst mogleg grad utnyttar eksisterande infrastruktur og gjenbruk av allereie bygde areal framføre å ta i bruk nye naturområde. Industriell symbiose og felles utnytting av ressursar, energi og infrastruktur bli vektlagt ved vurdering av areal til næringsverksemd. Dette gjeld både for vidareutvikling av eksisterande næringsområde og ved etablering av ny verksemd. For industriell symbiose er samlokalisering av ulike næringsverksemdar i større industriområde ein stor fordel. Det kan gjerast gjennom å utvikle strategiar, regionale retningslinjer og verkemiddel for lokalisering og samordning av næringsareal med annan arealbruk, infrastruktur og transport.

2.3.6 Mineral- og masseressursar

Det er nasjonal forventning om at byggjeråstoff (pukk og grus) og massehandtering av overskotsmassar frå byggje- og anleggsprosjekt m.m. skal bli sett i samband og i eit regionalt perspektiv for heilskapleg masseforvaltning i tråd med SPR for areal- og mobilitet. Heilskapleg masseforvaltning handlar om å planleggje, handtere og dokumentere alle massar (som jord, stein og fyllmassar) slik at ressursane vert nytta effektivt og miljøpåverknaden vert minimert. Den største utfordringa er å få til best mogeleg samfunnsnyttig bruk av overskotsmassane, sett i eit sirkulærøkonomisk perspektiv med minst mogeleg klimagassutslepp frå transporten av dei tunge massane og bruk av overskotsmassar før uttak av nye massar. I Vestland bør meir av massetransporten over på båt og lekter.

¹¹ Besøksforvaltning: å styre besøk slik at natur, kultur og lokalsamfunn blir tekne vare på – og samstundes gi gode opplevingar for dei besøkande.

¹² Arealkrevjande næring er verksemd som treng store, samanhengande areal og ofte nærleik til infrastruktur som veg, hamn eller jernbane. Døme er industri, lager, logistikk, engroshandel og bygg- og anleggsverksemd

I regi av Vestland fylkeskommune er det etablert eit ressursforum for sirkulær massehandtering. Den regionale planen skal styrke kunnskapsgrunnlaget for mineral- og masseressursar og vurdere korleis vi kan sikre område til uttak i samsvar med regionale mål og ambisjonar. Planlegginga skal bidra til å ta vare på klima- og miljø, avvege konflikhtar mellom ressursuttak og viktige verdiar som natur, jordvern og kulturmiljø. Dersom vi skal lukkast med ei berekraftig massehandtering må det bli lagt til rette for planprosessar og sikre eigna areal til gjenvinningsanlegg for mellomlagring, sortering, og reinsing av massar. Det kan for eksempel gjerast gjennom å utvikle retningslinjer for lokalisering av mottaks- mellomlagrings og gjenvinningsanlegg, og definere masseregionar der alle aktørar innanfor regionen brukar same digitale marknadsplass¹³. Vidare kan det vere behov for å utvikle regionale retningslinjer for skjelsand, som rettleiing og forventning til kystkommunane si arealplanlegging.

2.3.7 Jordvern og landbruk

Ifølgje *Temaplan for landbruk i Vestland (2023–2027)* var verdiskapinga frå landbruket i fylket om lag 2,52 milliardar kroner i 2020. Matjord er ein sårbar og i praksis ikkje-fornybar ressurs. Nær halvparten av maten vi et i Noreg er importert, og sjølvforsyningsgraden er om lag 46 prosent, justert for importert fôr. Tap av dyrka jord svekker matproduksjon, beredskap og klimatilpassing, og det er difor avgjerande å ta vare på denne ressursen i arealforvaltninga. Planarbeidet skal bidra til å sikre matjorda gjennom eit sterkt jordvern, i tråd med nasjonale mål og fylket sitt jordvern mål.

2.3.8 Natur og friluftsliv

Vestland har den mest varierte naturen i Noreg med 22 av dei 26 vegetasjonsgeografiske regionane representert. Alle kommunane har tilgang til sjøline og kystnære sjøareal. Naturen er fundamentet for økosystemtenester, matproduksjon, klimaregulering og beredskap, og er eit uerstatteleg grunnlag for nesten alt vi førete oss.

Naturen i Vestland er ein avgjerande ressurs, både som opplevingsarena for friluftsliv, og som livsgrunnlag med verdi i seg sjølv. Samtidig kan naturomsyn og friluftsliv stå i eit motsetningsforhold der sårbar natur må skjermast frå ferdsle og tilrettelegging, og friluftslivet styrast mot mindre sårbare område.

Arealendringar er den største trusselen mot naturen i Vestland. Nedbygging fører både til utslepp av klimagassar og tap av naturverdiar, og svekker økosystem som vi er avhengige av. Utfordringar knytt til arealbruk, naturmangfald og klima forsterkar kvarandre, og krev ein samordna innsats.

Regional plan for areal og mobilitet skal bidra til at klima og natur er styrande premiss for samfunnsutviklinga.

2.3.9 Kystnære sjøareal, strandsone og vassforvaltning

Planområdet omfattar kystnære sjøareal ut til 1 nautisk mil frå grunnlina. I sjøareala og strandsone er det mange ulike omsyn og interesser. Planarbeidet skal bidra til auka kunnskap og gje føringar på korleis vi forvaltar land og sjø i samanheng for å løyse utfordringar med mellom anna klimaendringar, miljøtilstand, energi- og matproduksjon. Vi må sikre areal til naturbaserte næringar samtidig som også friluftsliv og rekreasjon vert ivaretatt.

Etter plan- og bygningslova skal det i 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag takast særleg omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Fylkeskommunen har i samarbeid med Statsforvaltar laga rettleiar for planlegging og forvaltning av strandsone i Vestland basert på *Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen*¹⁴, og retningslinjer om strandsone i regional kystsoneplan for Sunnhordland.

¹³ Ein digital marknadsplass for massar er ei nettbasert plattform der overskotsmassar kan delast, etterspørjast og omsetjast for gjenbruk, og dermed bidra til redusert deponibehov, transport og utslepp.

¹⁴ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-05-28-1666>

Det går føre seg eit arbeid med å oppdatere regional vassforvaltningsplan for Vestland vassregion for perioden 2028–2033. Planen skal verne om vatnet i elvar, innsjøar, kystvatn og grunnvatn og bidra til berekraftig bruk. Planen set miljømål for vassførekomstane, tidspunkt for gjennomføring og legg føringar for offentleg etatar. Nasjonale føringar for oppdatert vassforvaltningsplan legg m.a. føringar for arealplanlegging, kantvegetasjon langs vassdrag m.m. Planarbeidet skal bidra til at miljømåla etter vassforskrifta vert nådd og at dei ikkje vert forringa.

Regional plan for areal- og mobilitet skal bidra til ein meir heilskapleg politikk med god samanheng mellom planlegging på land og i sjø, og balanse mellom interessene og arealbruken på tvers av kommunegrenser. Temaet skal handterast på eit overordna nivå, med vekt på samordning, prinsippavklaringar og kunnskapsgrunnlag.

2.3.10 Naturfare og klimatilpassing

Klimatilpassing er ein heilt sentral del av klimaomstillingsarbeidet, og må liggje til grunn for all planlegging, arealforvaltning og samfunnsutvikling. Meir ekstremvær, havnivåstiging, flaum, skred og tørke gir auka risiko for liv, helse, infrastruktur og samfunnsfunksjonar. Desse utfordringane krev eit førebyggjande og heilskapleg arbeid på tvers av sektorar og forvaltningsnivå for å sikre samfunnsstrukturen for framtida.

Det inneber mellom anna behov for styrkte tiltak på vegar, bygg og annan infrastruktur for å redusere skadeomfang, betre beredskap og auke tryggleiken. Av same grunn må naturbaserte løysingar,¹⁵ bli tatt i bruk i større grad

Planarbeidet skal bidra til å:

- avklare og samordne interesser på tvers av kommunar og sektorar, og leggje rammar for vidare planlegging og arealforvaltning.
- gi strategisk retning og prinsipp for korleis ein kan vekte ulike interesser og målkonfliktar i enkeltsakene, og søke å differensiere kva omsyn som bør bli prioritert i ulike område.
- redusere konfliktar og fremje ein meir føreseieleg arealpolitikk gjennom å fastsetje prinsipp for retningslinjer for arealbruk
- sette opp vilkår og føresetnader for å kunne omdisponere viktige arealverdiar ved å legge UFF-prinsippet – unngå, flytte, forbedre – til grunn for vurdering av tiltak som medfører omdisponering av areal med viktige verdiar.

2.4 Mobilitet og transport

2.4.1 Bakgrunn og utfordringar

Regional plan for areal og mobilitet skal erstatte den strategiske delen av gjeldande Regional transportplan (RTP) Vestland 2022-2033. Ny regional plan må ta stilling til kva mål og strategiar i gjeldande RTP som bør vidareførast for å støtte opp om ei berekraftig utvikling i alle delar av fylket. Planstrukturen med eit handlingsprogram inkludert ein strategisk del med rammer for prioritering og porteføljestyling, og ein årleg handlingsdel med investeringsprogram og utviklingstiltak er tenkt vidareført. Det er vidare viktig at planen har tydeleg kopling mot endringar som skjer i arbeid med nasjonal transportplan og andre nasjonale føringar for transport og mobilitet.

Mobilitet er eit breitt omgrep som handlar om tilgangen folk har til å nå aktivitetar, tenester og målpunkt uavhengig av transportmiddel. Transport handlar om sjølve flyttinga av folk og varer frå eitt

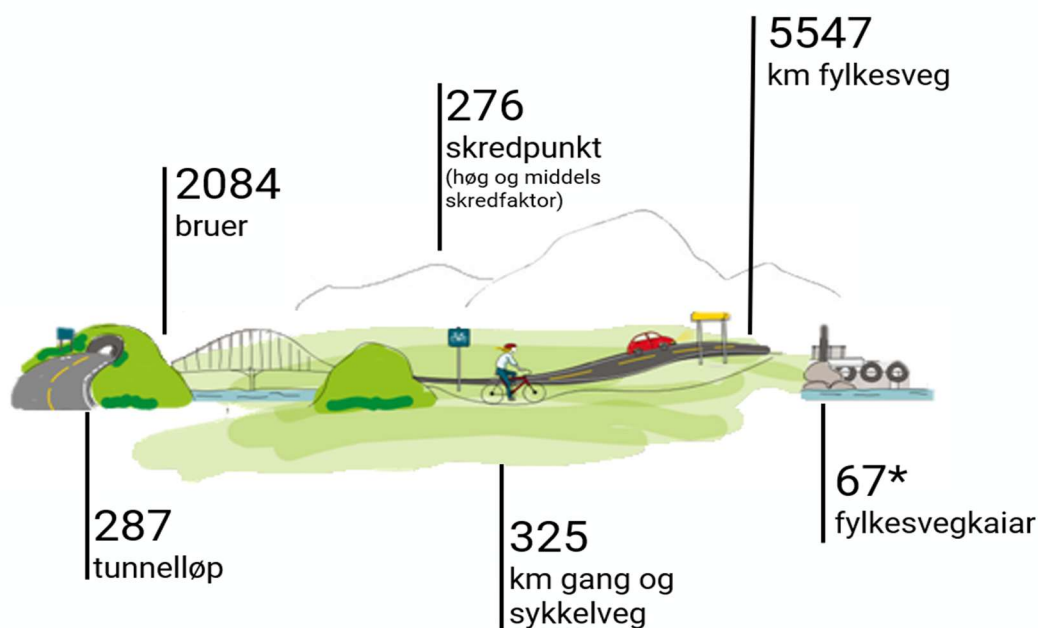
¹⁵ Naturbaserte løysingar er tiltak som grønne tak, regnbed, vatn og grøntstrukturar (blågrønne strukturar), som reduserer flaumfare, gir betre by- og sentrumsmiljø og styrkjer naturmangfald – samtidig som dei gir trivsel og betre helse for innbyggjarane.

punkt til eit anna. Målet er ikkje nødvendigvis å transportere meir, men å gjere det lettare for folk å leve liva sine med minst mogleg behov for lange reiser og med lågt klimafotavtrykk.

Eit velfungerande, trygt og effektivt mobilitetstilbod for alle trafikantgrupper bidreg til trygge, attraktive og livskraftige lokalsamfunn, i tillegg til å sikre næringslivet sine transportbehov og god tilgang til tenester og arbeidsplassar i heile fylket. Gjeldande RTP har som hovudmål at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling. Dette er mål som det bør byggast vidare på. I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det lagt til grunn eit prinsipp om å «ta vare på det vi har, utbetre der vi kan og byggje nytt der vi må» som må vere førande for planarbeidet. Det betyr prioritering av vedlikehald og ein innsats mot drift, vedlikehald og utbetring av eksisterande infrastruktur framfor nye vegar, for å sikre transporttryggleik og tilpasse infrastrukturen til eit framtidig klima.

2.4.2 Fylkesvegnettet

Fylkesvegane knyter ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei påliteleg og trygg ferdselsåre for innbyggjarar, kollektivtrafikken og næringsliv. Trygge kvardagsvegar er ein viktig føresetnad for gode lokalsamfunn. Fylkesvegane varierer mykje, både med tanke på standard og trafikktal. Mykje av vegnettet er gammalt og slitt, og ikkje tilpassa dagens krav og standardar. Låg standard og stort vedlikehaldsetterslep går ut over trafikktryggleiken og framkome, og Vestland er eit av fylka med høgast risiko for å bli drepen eller hardt skadd i trafikken. Behovet for opprusting av fylkesvegnettet er stort, og forfall og vedlikehaldsetterslep på fylkesvegar i Vestland er rekna til å ligge på rundt 20 mrd. i 2025-kr.



Kilde: NVDB mai-25

* I Vestland er det 67 ferjekaiar med trafikk. Av desse 67 kaiene er det 4 ramper til kabelferje, 1 liggekai som ligg under Krakhella ferjekai, 3 beredskapskaiar og 1 museums kai

Figur 7 Oversikt over fylkeskommunal infrastruktur i Vestland (mai 2025)

Vestland har mange tunnelar, bruer og kaiar som er dyre å drifte, vedlikehalde og oppgradere. Oppgradering av tunnelar etter tunnelsikkerheitsforskriftene og kritisk vedlikehald av bruer og ferjekaiar, inkludert elektrifisering av ferjesambanda, er viktige område for fylkeskommunen å prioritere i kommande år. Oppdaterte kunnskapsgrunnlag skal vere kjelde for best mogeleg prioritering.

Nokre fylkesvegstrekingar har ein klart viktigare funksjon enn andre, både for innbyggjarar, som skuleveg, og for næringsliv. Vegnettet er inndelt i nasjonal klassifisering (A-E) basert på funksjon og vurdert betydning for transportsystemet. I samband med RTP 2022-2033 vart det laga eit kunnskapsgrunnlag med blant anna strekningsvise utgreiingar der det vart sett på 8 særleg viktige regionale fylkesvegar, og kva utviklingsstrategiar som bør leggjast til grunn for strekningane. Kunnskapsgrunnlaget vert oppdatert årleg og vert viktig føring for samordna regional plan for areal og mobilitet.

Dei største naturfarane for vegnettet er flaum, stormflo og ulike skredhendingar. I tillegg syt sterk vind for at bruer og ferjesamband vert stengd. Det er venta at alle desse naturfarane vil auke i omfang og styrke som følge av klimaendringane. Dei pågåande endringane i klima gjer at behovet for vedlikehald og oppgraderingar vil auke i dei komande åra. Endra nedbørsmønster gjer at infrastrukturen må tole meir enn det vi har vore vant med for at vi skal oppretthalde ein påliteleg og robust transportinfrastruktur. Klimaendringar vil auke faren for at skred og flaum kan råke nye stader der det ikkje har gått skred tidlegare. Enkelte fylkesvegstrekingar, eller deler av veganlegg, må ha særskilt merksemd knytt til beredskap. Det vert utfordrande å finansiere flaumsikring og tilpassing av vegnettet til klimaendringane. Det vert utfordrande å finansiere flaumsikring og tilpassing av vegnettet til klimaendringane, kombinert med å redusere vedlikehaldsetterslepet.

Stortinget vedtok i 2001 nullvisjonen, som seier at vi ikkje skal ha nokon drepne eller hardt skadde i trafikken. Det er eit ambisiøst mål, og dersom ein skal nå målet må staten, fylkeskommunane, kommunane og den enkelte trafikant bidra. Arbeidet er variert, og dekkjer fysiske, trafikantretta og organisatoriske trafikktryggingstiltak som må handterast i regional plan. Fylkeskommunen har eit særleg ansvar som vegeigar gjennom vegtrafikklova 40a.

I tillegg til eksisterande vegareal ligg det både ein planportefølje for reguleringsplanar i aktiv prosess, og ein planportefølje av vedtekne planar for fylkesveg som ikkje er ekspropriert endå. Planane skapar forventning om realisering, og om arealutvikling som ikkje alltid er i tråd med verken nye nasjonale og regionale føringar for arealforvaltning eller økonomiske rammevilkår. Planar som er over 10 år gamle har ikkje lenger heimel for ekspropriasjon, og endra krav til vegutforming kan føre til behov for omregulering. I samarbeid med kommunane bør det bli vurdert om vi kan få god måloppnåing også med enklare løysingar innafor rammene av vegnormalar og trafikktryggleik, for eksempel med større bruk av eksisterande vegline og punkttiltak.

Planarbeidet skal vurdere å:

- utvikle strategiar og retningslinjer for å skape gode og framtidsretta løysingar, der vi tilpassar infrastruktur til eit klima i endring, reduserer klimagassutslepp, tek vare på naturmangfaldet og styrkjar levetida til eksisterande infrastruktur.
- utvikle strategiar og retningslinjer for prioritering og porteføljestyling med utgangspunkt i regionale mål. Investeringar knytt til drift, vedlikehald, vidareutvikling og ny samferdsels- og mobilitetsinfrastruktur skal koplust til arealforvaltninga
- utvikle strategiar og retningslinjer som styrkar trafikktryggingarbeidet i tråd med nullvisjonen og nasjonale målformuleringar
- utvikle retningslinjer for gjennomgang av vedtekne planar på fylkesvegnettet opp mot nye statlege planretningslinjer og regionale mål og retningslinjer, i samarbeid med kommunane.

2.4.3 Mjuke trafikantar

Sykkel og gange er nasjonale satsingsområde med kopling til folkehelse, trafikktryggleik og ulike klimamål. På regionalt nivå vert det særleg jobba aktivt med tilrettelegging for gåande og syklande innanfor Bergensområdet. I fylket elles er det ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje er tilrettelagt for dei som går og sykklar. Vegane er ofte smale, og vi har mange bruer og tunellar som

berre er lagt til rette for motorkøyretøy. Ei av dei viktigaste utfordringane for trafikktryggingsarbeidet i åra som kjem er at fleire mjuke trafikantar gir fleire sårbare trafikantar.

Det er ressurskrevjande å etablere trygge og effektive løysingar for mjuke trafikantar og kollektivtilbod i eit fylke med krevjande geografi og mange spreitt bygde område. Dette fører mellom anna til meir bruk av privatbil og auka behov for skuleskyss. Eit tilbod som vert opplevd som trafikksikkert er ein føresetnad for å nå overordna mål om fleire syklande og gåande, og ein viktig nøkkel til å auke talet er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikktryggleik, framkomst og attraktivitet. Det er også behov for ei sterkare satsing på universell utforming av infrastrukturen for å leggje betre til rette for personar med nedsett funksjonsevne. Dette krev prioritering mellom ulike målgrupper og strekningar, og fleire stader kan det vere eit meir realistisk mål å leggje til rette for trygg tilkomst til kollektivtilbod enn for lange strekningar med gang- og sykkelveg.

Gjeldande RTP legg vekt på å prioritere gang- og sykkelveg med høgt brukspotensial, særleg trygge ruter til skule og fritidsaktivitetar for barn og unge. Strategiane bør bli bygt vidare på.

Planarbeidet skal vurdere å:

- utvikle prinsipp og strategiar for prioritering av tilbod til mjuke trafikantar og trafikktryggleik
- utvikle retningslinjer for trygg skuleveg og trygg tilkomst til haldeplass/kollektivtilbod

2.4.4 Kollektivtransport

Kollektivtransporten i Vestland er ein viktig berebjelke for å fremje mobilitet i befolkninga. Grunnstamma er eit nettverk som består av faste linjer som samla sett gir gode reisemoglegheiter rundt om i fylket. Tilbodet er godt utbygd i dei største byområda, særleg i og rundt Bergen, medan mange distriktsområde har eit meir avgrensa rutetilbod. Skuleskyssen er ein del av dette kollektivtilbodet. Sjøtransport, som ferjer og hurtigbåtar spelar òg ei sentral rolle i eit geografisk utfordrande fylke med fjordar og spreidd busetnad.

I bergensområdet, der etterspurnaden etter reiser er høg, er kollektivtransporten viktig for å nå måla om redusert bilbruk. Her bidreg kollektivsystemet med høg kapasitet som får byen til å fungere meir effektivt. Regional areal- og transportplan har lagt rammene for hovudstrukturen i kollektivnettet i bergensområdet. Dette vert ikkje tatt opp til revisjon i denne nye planen.

Utanfor bergensområdet, og spesielt i distrikta, er det relativt få som nyttar seg av kollektivtilbodet. Det heng saman med både busetnadsmønster, kollektivtilbodet, god tilgang på parkeringsplassar og lågare kostnader knytt til bruken av privatbilar. Lågt marknadsgrunnlag betyr at det ikkje er økonomisk berekraftig å tilby eit kapasitetssterkt kollektivtilbod, og ein må tenke alternativt om korleis tilbodet i distrikt og mindre byar skal utformast. I område med lågare reiseetterspurnad og mindre grunnlag for eit høgfrekvent kollektivtilbod er ikkje målet å konkurrere sterkt mot biltrafikken, men heller å gjere det mogleg å reise utan bil. Eit kollektivtilbod i distriktet er viktig for dei som ikkje har høve til å køyre bil, mellom anna ungdom og eldre.

Sjøen eignar seg for kollektivtransport mellom anna fordi ein slepp vedlikehalds- og køproblematikk. Det er likevel utfordringar knytt til større kostnader til drift samanlikna med transport på veg. Det krev investeringar i å leggje til rette for kaianlegg og ny teknologi for å redusere utslepp.

Kollektivsystemet står ovanfor fleire utfordringar: Høge og aukande kostnader til drift, vedlikehald og infrastruktur, avhengigheit av statleg tilskot, og konkurranse frå privatbil og nye mobilitetsløysingar. Klima- og miljømåla krev overgang til nullutsleppsløysingar, både for buss, båt og annan transport. Dette krev investeringar i teknologi og ladeinfrastruktur.

Innanfor kollektivtransporten er det eit stort behov for økonomiske ressursar til infrastruktur og investering, i tillegg til auka driftsmidlar for å oppretthalde eit attraktivt tilbod.

Vestland skal ha eit velfungerande mobilitetssystem som heng saman for dei reisande. Den regionale planen for Vestland skal legge prinsipielle føringar for kollektivtransporten. I dette ligg det å sjå på mogelegheiter for tilbod som er tenlege for lokalsamfunna samstundes som dei er kostnadseffektive og miljøvenlege. Tilbodsnivået må bli tilpassa etterspurnad, kostnadsnivå og lokale tilhøve.

Planarbeidet skal vurdere å:

- utvikle differensierte prinsipp og retningslinjer for å samordne arealbruk og kollektivtransport i ulike deler av fylket
- utvikle prinsipp og retningslinjer for kollektivtransporten, med vekt på tilbodsstandard, kapasitet, kollektivknutepunkt og ressursfordeling i balansen mellom økonomisk, sosial og miljømessig berekraft.

2.4.5 Nasjonale ansvarsområde

I tillegg til nye nasjonale planretningslinjer for areal og mobilitet, vedtekne i 2024, er det Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 som legg grunnlaget for samordna, langsiktig planlegging og bruk av verkemiddel på tvers av transportsektoren dei neste tolv åra. Vi lever i, og må planleggje for, ei verd i endring. Transportpolitikken må utformast i samspel med samfunnsutviklinga i Norge og globalt. Det økonomiske handlingsrommet, klima- og naturmål, internasjonale avtaler, kriser og konjunktursvingingar gir rammevilkår for kva for grep som er mogelege og ønska i transportsektoren.

Gjennom regional plan kan fylket gi tydeleg uttrykk for dei regionale forventningane til prioriteringar i Nasjonal transportplan. Dette vil kunne sikre betre representasjon av dei store transportpolitiske utfordringane på kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Planarbeidet skal bidra til å:

- sikre god kopling til arbeidet med Nasjonal transportplan og andre nasjonale føringar for transport og mobilitet.
- utvikle tydelege regionale forventningar til nasjonale prioriteringar

3 Oppfølging av planen

Gjennomføring av planen vil krevje innsats, samordning og investeringar frå fleire aktørar, både offentlege og private. Fylkeskommunen vil ha ei sentral rolle, men føreset samarbeid på tvers av forvaltningsnivå med kommunar, statlege styresmakter, næringsliv, kollektivselskap og andre partar. I tillegg krev den samarbeid på tvers av fag og sektorar.

Deler av kunnskapsgrunnlaget og rettleiing for kommunal planlegging, vil bli vurderte lagde ut som eigne nettbaserte dokument utanfor den regionale planen for areal og mobilitet. Dette vil leggje til rette for eit jamleg oppdatert kunnskapsgrunnlag som òg kan koplast til fylkeskommunen si rettleiing.

3.1 Handlingsprogram

Alle regionale planar skal etter lova ha eit handlingsprogram som viser korleis planen skal følgjast opp i praksis. Handlingsprogrammet skal gi ei samla oversikt over viktige satsingar og tiltak, både dei fylkeskommunen sjølv har ansvar for, og dei som andre aktørar skal bidra til.

Handlingsprogrammet vil ha ein struktur med ein overordna strategisk del som legg rammene for prioritering og porteføljestyling, eit investeringsprogram som vert rullert årleg og utviklingstiltak for oppfølging av planen sine strategiar.

3.2 Prinsipp for prioritering

Planlegginga skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige føresetnader for gjennomføring og ikkje vere meir omfattande enn nødvendig. Økonomiske rammer og verkemiddel vil vere viktige for korleis den regionale planen kan bli gjennomført i praksis. Utbygging, infrastruktur og drift av transporttilbod krev store investeringar, og må bli vurdert opp mot klimagassutslepp, klimarisiko, arealknappheit, naturverdiar og langsiktige samfunnsomsyn.

Kostnadsnivået er aukande, og dei offentlege budsjetta reduserte. Nasjonale forventningar¹⁶, punkt 5. seier at: « Kostnadseffektivitet for private og offentlege aktørar på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå vektlegges i planleggingen». Planen må vere realistisk i møtet med dette.

Planprogrammet skal leggje til rette for at økonomiske og ressursmessige rammer blir lagt til grunn for planen. Det omfattar mellom anna vurdering av driftskostnader og potensial for delte og kostnadseffektive løysingar. Vidare skal planen sjå på korleis ulike økonomiske verkemiddel – som bompengar, tilskot, private bidrag og offentlege investeringar – kan bidra til å nå måla for klima, mobilitet og berekraftig arealbruk.

Formålet er å sikre at økonomiske prioriteringar støttar opp om ei utvikling som er både klimavenleg, arealeffektiv og sosialt rettferdig.

Vi må i større grad synleggjere kostnader knytt til naturtap. Prissetjing eller krav om kompensasjon/restaurering etter naturinngrep kan bidra til meir berekraftige val i arealplanlegginga.

4 Kunnskapsgrunnlag og skildring av konsekvensar

4.1 Samla kunnskapsbehov

Det finst mykje relevant kunnskap som vi allereie har tilgang til, og som blir aktivt nytta i utviklinga av politikk og tiltak. Vi kan trekke på eit omfattande kunnskapsgrunnlag frå arbeidet med utviklingsplanen 2024-2028. Mykje av kunnskapsgrunnlaget for gjeldande planar for Berekraftig verdiskaping - regional plan for innovasjon og næringsutvikling, Regional plan for klima og Regional plan for fornybar energi, med tilhøyrande temaplanar, er framleis relevant. Vidare er det mykje kunnskap innafor infrastruktur og veg, og mobilitet og kollektiv som vert jamleg oppdatert. Med ei

¹⁶ <https://www.regjeringen.no/contentassets/d71a3e61e774485fb4a98cab9255e53f/no/pdfs/nasjonale-forventninger-2023-2027-bokmaal.pdf>

stram framdrift vil planarbeidet i hovudsak måtte basere seg på allereie kjente analyser og kunnskap. Planen kan likevel kome til å peike på manglande kunnskap som bør bli innhenta eller utarbeida i oppfølginga av planen.

Mykje av kunnskapen er sektorretta og gir eit godt grunnlag innanfor dei etablerte politikkområda. Samstundes ser vi eit behov for å styrkje kunnskapsgrunnlaget på nye og forsterka politikkområde, å sjå kunnskapen i samanheng – på tvers av sektorar og fagfelt – for betre å kunne forstå og møte samansette samfunnsutfordringar. Det samla kunnskapsbehovet handlar dermed både om å vidareutvikle eksisterande kunnskap, fyller kunnskapshol, og å kople ulike typar fagkunnskap for å få meir heilskapleg innsikt.

Plantema		Kunnskapsgrunnlag, utgreiings- og vurderingsbehov
Regional senter og infrastruktur		Kunnskapsgrunnlag frå arbeid med Regional plan for senterstruktur og berekraftige lokalsamfunn (2023) Kartlegging av kommunar som har implementert føringar for handelsetablering (igangsett) https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/
		Arealrekneskap Oppdatert kunnskapsgrunnlag for Berekraftig verdiskaping. Regional plan for innovasjon og næringsutvikling Oppdatert kunnskapsgrunnlag for Regional plan for fornybar energi https://www.vestlandfylke.no/narings-og-samfunnsutvikling/statistikk-for-naring-og-innovasjon/ https://www.gronregionvestland.no/dashboard https://www.vestlandfylke.no/folkehelse/kunnskapsgrunnlag/ (folkehelse) Kartlegging av arealføringar i gjeldande regionale planar, temaplanar og strategiar (igangsett) Evaluerer av gjeldande regionale og interkommunale planar for kysten (Hardanger/Sunnhordaland og Nordhordland) (igangsett) Strandsonerettleiar, Vestland fylke Tverrsektorielt prosjekt om disponering av jord og stein som ikke er forurenset - miljodirektoratet.no Norsk Mineralstrategi (2023) Strategiar for meir berekraftig massehandtering. Statsforvaltaren i Vestland (2024)
Mobilitet og transport		Oppdaterte kunnskapsgrunnlag, faglege grunnlag og utgreiingar frå Regional transportplan 2022-2033 Vedtak, Meir veg for pengane, fylkesting 22/2 2016 (PDF) Strategi for mjuke trafikantar Behovsanalyse for mjuke trafikantar Hovudlinjenett for Vestland og kommersielle aktørar (Politisk sak) Retningslinjer for båttilbodet i Vestland (Politisk sak) Byutgreiing for Bergensområdet (under arbeid) Rettleiar for planlegging av linjenettet i Vestland https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/
		Utsleppsanalyse mot 2030 for Vestland fylkeskommune (gjennomført). Energieffektivisering i Vestland (gjennomført). Klimasårbarheitsanalyse (skal bli utlyst). Oppdatert kunnskapsgrunnlag frå klimaplanen Forbruk og utslepp i fylkeskommunen (2024) Ei analyse av fylkeskommunen sitt handlingsrom for å redusere forbruksbaserte klimagassutslepp
Klimaomstilling og -tilpassing		

4.2 Konsekvensutgreiing

Alle planar skal ha ei planskildring som viser planens verknader (PBL 4-2). For regionale planar med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging, skal planskildringa innehalde ei særskilt vurdering og skildring – konsekvensutgreiing – av planens verknader for miljø og samfunn (PBL 4-2).

Omfanget av tema og problemstillingar som skal utgreiast, og etter kva metode, vert avklart når plangrepa er nærare konkretisert gjennom planarbeidet.

Konsekvensutgreiinga skal mellom anna bygge på kunnskapsgrunnlag som vert innhenta og utarbeida i planarbeidet.

5 Planprosess, organisering og medverknad

Fylkestinget i Vestland er regional planmynde, og ansvarleg for å utarbeide regionale planar om dei temaa som er bestemt i Utviklingsplan for Vestland 24-28. Alle offentlege organ har rett og plikt til å vere med i planlegginga når det gjeld deira område, og skal bidra med kunnskap og informasjon som kan påverke planane. Ein open og føreseieleg planprosess er viktig for å sikre godt politisk eigarskap og brei forankring av felles mål for regionen. For å få til dette legg vi opp til aktiv medverknad frå kommunar, statlege etatar og andre aktørar.

5.1 Samarbeid og medverknad

Samarbeid og medverknad vil bli tilpassa dei ulike fasane i planarbeidet – frå analysar og utgreiingar, via sjølv planutforminga, til ferdig planutkast med handlingsprogram. God involvering er viktig både for å få fram relevant kunnskap om utfordringar og behov, og for å sikre brei forankring av planen.

Fylkeskommunen vil nytte etablerte samarbeidsforum, nettverk og arenaer til medverknad, i tillegg til formelle prosesser etter lova. Fylkeskommunen legg vekt på å sikre aktiv medverknad frå grupper som krev spesiell tilrettelegging, og vil søke å legge særskilt til rette for involvering av barn og unge.

Medverknadsopplegget vil i vere både digitalt og fysisk, og vil omfatte:

- Høyrings- og dialogmøte
- Møte med særskilde interessegrupper
- Nettside og digital innspelportal, der alle kan sende inn synspunkt og forslag til planprogrammet og planen.
- Bruk av sosiale medium for å nå ut breitt og sikre låg terskel for å delta.
- Digital spørjeundersøking eller kartløyning kan nyttast for å hente inn synspunkt på utfordringar og prioriteringar i regionen.
- Regionalt planforum

Alle innspel vil bli samla og vurderte, og resultat frå medverknaden vil bli dokumentert og brukt som grunnlag for revisjon og ferdigstilling av planprogrammet før politisk handsaming.

5.1.1 Kommunar, statlege organ og næringslivet

Regionråda, kommunar, staten, dei regionale medverknadsråda og eksisterande arenaer som m.a. næringsforum og planforum vert inkludert i planarbeidet vidare. Når, kvar og korleis vert annonsert og lagt ut på heimesida til planen når det er fastlagt.

5.1.2 Arbeidsgrupper

Det vil bli etablert arbeidsgrupper med deltaking frå ulike fagmiljø i fylkeskommunen. Eksterne fagressursar med relevant kompetanse kan inviterast til dialog ved behov.

5.2 Roller og ansvar i planarbeidet

Rolle	Ansvar og oppgaver
Prosjekteigar	Fylkesdirektøren. Har overordna ansvar for planarbeidet og for at det blir gjennomført i tråd med rammene.
Vedtaksorgan	Fylkestinget. Vedtar endeleg regional plan med handlingsprogram.
Politisk planutval	Fylkesutvalet. Vedtar planprogrammet. Handsamar prinsipielle spørsmål, målkonflikter og avklaringar undervegs.
Prosjektansvarlege	Seksjonsleiar ved plan, klima og analyse og direktør for næring, plan og analyse. Ansvar for framdrift, koordinering og forankring.
Styringsgruppe	Direktørar frå: Mobilitet og kollektiv, Infrastruktur og veg, Kultur og folkehelse
Prosjektgruppe	Prosjektleiar og fagpersonar frå fylkeskommunen. Utarbeider dokument, kunnskapsgrunnlag og legg til rette for medverknad og høyring.
Arbeidsgrupper	3 faste arbeidsgrupper knytt til hovudtemaa. Ev, fagressursar på særskilde tema etter behov.
Ressursgruppe (-r)	Aktuelle deltakarar kan vere: statlege etatar, kommunar, næringsliv, organisasjonar, akademia, fagmiljø og interessegrupper. Gi faglege innspel og bidra til brei forankring av planen.

6 Framdriftsplan og milepålar

Fase	Aktivitet	Tidsrom	Medverknad
1	Utarbeide planprogram	Mars – Juli 25	Vestland fylkeskommune med innspel frå kommunar og statlege organ
2	Vedtak om oppstart, samt høyring og offentleg ettersyn av planprogram.	21. august 2025	Fylkesutvalet, Vestland fylkeskommune
3	Høyring og offentleg ettersyn av planprogram	Aug - okt-25	Høyringsmøte med kommunar, næringsliv, statlege organ, lag og organisasjonar og fylkeskommunale råd
4	Vedtak av planprogram	Nov 25	Fylkesutvalet, Vestland fylkeskommune
5	Innhente kunnskap Utarbeide planforslag og handlingsprogram	Sept 25 – Juli 26h	Møte med kommunar, næringsliv, statlege organ, lag og organisasjonar, fylkeskommunale råd, forum og utval
6	Vedtak om høyring og offentleg ettersyn av plan og handlingsprogram	Juni 26	Fylkesutvalet Vestland fylkeskommune
7	Høyring og offentleg ettersyn av planforslag med handlingsprogram	Juli -Sept 26	Møte med kommunar, næringsliv, statlege organ, lag og organisasjonar, fylkeskommunale råd, forum og utval
8	Gjennomgang av merknader og revidere planforslag.	Sept. – Nov. 2026	Vestland fylkeskommune
9	Vedtak av plan og handlingsprogram	Des 26	Fylkestinget, Vestland fylkeskommune
10	Følgje opp handlingsprogram	2026-	Alle