# Høyringsinnspel – Regional transportplan

Innkomne innspel i høyringsperioden for Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033

Vestland fylkeskommune

Innhald


1. Alver kommune
2. Askvoll kommune
3. Askøy kommune
4. Aurland kommune
5. Austevoll kommune
6. Austrheim kommune
7. Bergen kommune
8. Bjørnafjorden kommune
9. Bremanger kommune
10. Bømlo kommune
11. Eidfjord kommune
12. Etne kommune
13. Fitjar kommune
14. Fjaler kommune
15. Gloppen kommune
16. Gulen kommune
17. Hyllestad kommune
18. Høyanger kommune
19. Kinn kommune
20. Kvam herad
21. Kvinnherad kommune
22. Luster kommune
23. Lærdal kommune
24. Masfjorden kommune
25. Modalen kommune
26. Osterøy kommune
27. Samnanger kommune

28. Sauda kommune
29. Sogndal kommune
30. Solund kommune
31. Stad kommune
32. Stord kommune
33. Stryn kommune
34. Sunnfjord kommune
35. Sveio kommune
36. Tysnes kommune
37. Ullensvang kommune
38. Ulvik kommune
39. Vaksdal kommune
40. Vik kommune
41. Voss herad
42. Øygarden kommune
43. Årdal kommune
44. Hardangerrådet IKS
45. Region Nordhordland IKS
46. Samarbeidsråd for Sunnhordland
47. Sogn Regionråd
48. E134 – Haukelivegen
49. Eldrerådet i Ullensvang
50. Fellesforbundet Vestnorsk Transportarbeiderforening
51. Firda Seafood Group
52. Fjelbergsambandet AS
53. Fjordtømmer
54. Flyplassutvalet for Førde lufthamn
55. Forum for natur og friluftsliv
56. Fylkeseldrerådet

57. Hardanger industri
58. Hordalandsdiagonalen
59. Hordfast AS
60. Invest in Bergen
61. Jernbanedirektoratet
62. Kvinnherad næringsservice
63. Kystvegen Måløy – Florø AS
64. Kystverket
65. Logistikkforeningen Vestlandet
66. Midtvegen 615
67. Miljøvernforbundet
68. Modalen Eksingedalen billag
69. Møre og Romsdal fylkeskommune
70. NAF – Bergen og omeign
71. NAF – Fjordane og Ytre Sogn
72. Naturvernforbundet
73. Norsk landbruksråd
74. Næringslivsaktørar frå Gulen og Masfjorden
75. Næringslivsgruppa i Oldedalen
76. Renevo
77. Rådet for menneske med nedsatt funksjonsevne
78. Røyrvik Bygg og Betong og Halset entrepenørservice
79. Sogn og Fjordane næringsråd
80. Statens vegvesen
81. Statsforvaltaren
82. Stord næringsråd
83. Stryn AP
84. Stryn SP
85. Sunnfast

86. Trygg Trafikk
87. Vestland bondelag
88. Vestland ungdomsutval
89. Vik bondelag
90. Vik næringssamskipnad
91. Viken fylkeskommune
92. Visit Bergen
93. Anne Lilleaasen (Politikar i Sunnfjord)
94. Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV386
95. Arbeidsgruppa fv609 Hundsåna ved Heilevang
96. Arnafjorden bygdeutval
97. Botnane og Årebrot grendalag
98. Brynjulv Dalland (ikkje svart ut av administrasjonen)
99. Bygstad utvikling
100. Eirik Svensson
101. Foreldregruppa for Trygg veg fv.5724 Olden – Briksdal
102. Heggjabygda grendalag
103. Henrik Otnes
104. Hjelle Krins utviklingslag
105. Oldedalen utviklingslag
106. Per Øyvind Holst, styreleder for OFS (Grimstadvegen) – (Ikkje svart ut av administrasjonen)
107. Tove Skrede og Frede Torsheim

## *Forord*

I denne fina finn de alle høyringsinnspel som er kome gjennom høyringsrunda for Regional transportplan sommar og haust 2021.

I høyringsrapporten er alle høyringssvar svart ut, og aktuelle endringar er gjort i dokumenta knytt til Regional transportplan.

Nokre av innspela kom så seint i prosessen at dei ikkje har blitt handsama av administrasjonen i Vestland fylke, men er likevel med som innspel til vidare arbeid.

ALVER
KOMMUNE

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 BERGEN

| Referanser: | Saksbehandlar: | Dato: |
|---|---|---|
| Dykkar:<br>Vår: 20/10522 - 21/59338 | Tove-Mette Arnø Fyllingen<br>tove.mette.fyllingen@alver.kommune.no | 08.09.2021 |

## Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP) Høyringsinnspel

Vedlagt følgjer uttale frå Alver kommune.
Saka skal til handsaming i kommunestyret 16.09.2021, kommunestyret sitt vedtak vert ettersendt.

Med helsing
Tove-Mette Arnø Fyllingen
avdelingsleiar

*Dokumentet er signert elektronisk.*

**Kopi til:**
Arne Eikefet

**Mottakarar:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vestland fylkeskommune | Postboks 7900 | 5020 | BERGEN |

**Arkiv:** <arkivID><jpID> FE-121
**JournalpostID:**
**Sakshandsamar:**
**Dato:** 25.08.2021

Saksframlegg

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 138/21 | Utval for areal, plan og miljø | 01.09.2021 |
| 075/21 | Alver formannskap | 02.09.2021 |
| 105/21 | Utval for næringutvikling og drift | 01.09.2021 |

**Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP) Høyringsinnspel**

**Rådmannen sitt framlegg til vedtak:**
Alver kommune har merknader og høyringsinnspel til Regional transportplan 2022 – 2033 slik det kjem fram av saksutgreiinga.

**Utval for areal, plan og miljø 01.09.2021:**
**Handsaming:**
Orientering til saka v/Arne Eikefet-rådgjevar Samfunnsutvikling
Ingen merknader, samrøystes.

**APM- 138/21 uttale:**
Ingen merknader.

**Utval for næringutvikling og drift 01.09.2021:**
**Handsaming:**
Utvalsleiar Stian Lavik-KRF sette fram følgjande framlegg til uttale:
Utval for næringsutvikling og drift vil slutta seg til administrasjonen sin framlagte uttale til RTP, og vil i tillegg peika på at ein er kritisk til om RTP i aukande grad vil bli brukt som grunnlag for motsegn i kommunale plansaker.

Utvalet vedtok samrøystes Lavik sitt framlegg til vedtak.

**ND- 105/21 uttale:**
Utval for næringsutvikling og drift vil slutta seg til administrasjonen sin framlagte uttale til RTP, og vil i tillegg peika på at ein er kritisk til om RTP i aukande grad vil bli brukt som grunnlag for motsegn i kommunale plansaker.

**Alver formannskap 02.09.2021:**
**Handsaming:**
Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke

**Framlegg frå SP, AP, KrF og H ved A.AA.Byrknes - KRF:**
Tilleggspunkt RTP:
- Alver kommunestyre ber VFK iverksetje prosess med omklassifisering av Fv 57 til riksveg på strekninga Knarvik - Mongstad
- Alver kommune forutset at ny Alverstraumen bru vert bygd.
- Alver kommunestyre vil påpeike at Vestland fylkeskommune har som mål om å vere lagspelar og ikkje «overkommune», og vil be Vestland fylkeskommune på nytt vurdere om planen skal gi grunnlag for motsegn.

Framlegget vart vedteke mot 1 røyst, L.Johnsen-MDG

**Framlegg frå M.Klementsen-uavh.:**
Tillegg:
Innbyggjarane i Alver kommune har allerede så tung bompengebelasting, at èin ikkje ser at kommunen kan bidra med bompengebidrag til Skyss eller generelt til buss eller båtruteaktørar

Framlegget vart vedteke mot 1 røyst L.Johnsen-MDG

**FO- 075/21 innstilling:**
Alver kommune har merknader og høyringsinnspel til Regional transportplan 2022 – 2033 slik det kjem fram av saksutgreiinga med følgjande tillegg:

- Alver kommunestyre ber VFK iverksetje prosess med omklassifisering av Fv 57 til riksveg på strekninga Knarvik - Mongstad
- Alver kommune forutset at ny Alverstraumen bru vert bygd.
- Alver kommunestyre vil påpeike at Vestland fylkeskommune har som mål om å vere lagspelar og ikkje «overkommune», og vil be Vestland fylkeskommune på nytt vurdere om planen skal gi grunnlag for motsegn.
- Innbyggjarane i Alver kommune har allerede så tung bompengebelasting, at èin ikkje ser at kommunen kan bidra med bompengebidrag til Skyss eller generelt til buss eller båtruteaktørar

**Politisk handsaming**
Saka skal til uttale i utval for areal, plan og miljø
Saka skal til innstilling i formannskapet
Saka skal avgjerast i kommunestyret

**SAKSUTGREIING**

**Saka gjeld**
Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring. Fylkeskommunen ber no om innspel til planen innan fristen 12. september 2021.

RTP består av fire dokument som fylkeskommunen ønskjer innspel på:
1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

**Hovuddokumentet** set prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. I hovuddokumentet finn ein hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis ein skal nå måla. Planen har fem plantema; fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde.

I **handlingsprogrammet til RTP** finn ein omtale av kriterium for prioritering og utviklingstiltak. Handlingsprogrammet inneheld ikkje ei liste over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Ei slik liste vil kome seinare.

**Strategi for mjuke trafikantar** er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar. Strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar. Administrasjonen i Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg

i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

**Strategi for berekraftig mobilitet** er Skyss sitt strategiske styringsdokument som omtalar retning og utvikling for kollektivsystemet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.
På nettsida til planen ( https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/ ) finn ein bakgrunnsnotat og utgreiingar som er utarbeidd i samband med planen. Der vil ein finne meir detaljar om dei einskilde tema.

Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemeldingar på både innhald og korleis dei skal prioritere. Med knappe økonomiske ressursar vil dei ha innspel på kva som bør prioriterast opp, men også kva som kan prioriterast ned.

**BAKGRUNN**
Vestland fylkeskommune utarbeidde framlegg til **planprogram** for RTP 2022 – 2033 våren 2020 og både Regionrådet og Alver kommune sende inn sine merknader til dette. Ein stor del av desse er teke opp att i innspela og merknadane under her.

**Alver kommune sine merknader og innspel til RTP-framlegget:**

**Generelt**
Framlegget til RTP 2022 – 2033 har mange gode intensjonar og utgreiingar, men er svært omfattande og generelt og kan oppfattast som lite føreseieleg for kommunen. Fylkeskommunen har også ei mengd andre planar og det kan vere utfordrande for kommunen i det daglege å ha oversikt over hierarkiet i dette plankomplekset.
Både for administrasjon og politikarar i kommunen som skal ha dialog inn mot Fylkeskommunen på prosjektbasis, hadde det vore nyttig med ei forenkla og praktisk framstilling. Mange tema er omtale fleire stader i framlegget.
I den vidare saksutgreiinga her er heile framlegget til RTP samla og kommentert temamessig.

**Prioritering av vedlikehaldet**
Hovudmålet i planframlegget er at « Vestlandet skal ha eit trykt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling». Med dei avgrensa midlane som fylkeskommunen har til råde så er framlegget til strategi å « sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging».

- Alver kommune er positiv til denne strategien og ser fram til forbetring av tilstanden på dei mange fylkesvegane i kommunen.
- Samstundes minner ein konkret på at Alversundbrua er ein svært viktig del av dette fylkesvegnettet og at her må det ekstraordinære midlar til.

**Porteføljestyring**
I planframlegget er det for første gong gått vekk frå konkret budsjettering på prosjekter med avsette midlar og årstal og innført prinsippet porteføljestyring. Det forutset at Fylkeskommunen til ei kvar tid skal ha eit overskot av aktuelle prosjekt på Vestlandet og ut frå fastsette kriteria prioritere mellom desse kvart einskild år. Med dei hovudkriteria som ligg til grunn, der tiltaka skal kome flest mogeleg til gode, så vurderer kommunen dette til å bli utfordrande, særleg for dei ytre områda som ligg lengst vekke frå både Bergen og området Knarvik-Frekhaug.

- Her trengs det meir tryggleik for at fylket sine midlar også kjem desse områda til gode.

**Mobilitet og kollektivtransport.**
Kommunen er einig i at ein må ha særskilt fokus på miljøvennlege reiser i kvardagen, men vil peika på at her er det eit skilje mellom bynære strøk og distrikta. Utfordringane i fylket har store forskjellar og dermed heilt ulike løysingar på korleis transportbehovet kan løysast. I byane og bynære strøk (Bergen og dei næraste kommunesentera) vil det vera utfordringar med omsyn til kapasitet, framkome og luftkvalitet. Der vil satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåande vera ein stor del av svaret. For store delar av resten av Vestland vil bilen vera viktigaste framkomstmiddel. Med elbilar forsvinn også forureininga i stor grad og det er plass på vegane til å nytte bilen. Bilen er derfor ein viktig premiss for

at distrikta skal kunne utvikla seg framover også. Det er ikkje realistisk at ein stor del av transportbehovet i distrikta skal kunne løysast med kollektiv transport.

- Kommunen ynskjer vidare satsing på fossilfrie bilar også ute i distrikta, men då må fylket vera tydeleg i førarsetet når det gjeld å få plass ladestasjonar. Likeins må fylket vera i førarsetet for få til gode løysingar for innfartsparkering, både desentraliserte og i regionsentera, slik at ein reduserer biltrafikken inn mot Bergen.

**Mobilitet og nullvekstmålet**

Regjeringa presiserer at nullvekstmålet ikkje skal redusere mobiliteten til innbyggjarane i byområdet, men at det skal leggjast til rette for den mobiliteten som folk og næringsliv har behov for.
I RTP-framlegget er det omtala at for å for å nå nullvekst er det viktig med ein balanse mellom restriktive biltiltak, styrking av kollektivtrafikken og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange.

- Alver kommune ser ikkje for seg at ei realistisk styrking av kollektivtrafikken i store deler av kommunen kan kompensere for innføring av restriktive biltiltak som vegprising og streng parkeringspolitikk i kommunen.
- Alver kommune er uroa over at einskildtiltaka for å avgrense personbiltrafikken i sum vert svært belastande for innbyggjarane og ber om at fylkeskommunen har ein koordinerande rolle den totale mengda av slike tiltak.

**Sjøtransport og blå bybane.**

Det vil gå mange år før ny E39 gjennom Åsane er klar til bruk. Den alternative reisevegen Alver - Bergen sentrum med snøggbåten må difor prioriterast høgt av Fylkeskommunen.

- Utviding av rutetilbodet, oppgradering av kaiar, innfasing av miljøvennleg drivstoff og ikkje minst innlemming i takstregulativet tilsvarande Askøybåten er klare føresetnader frå Alver kommune.

**Nasjonale ansvarsområde**

Fylkeskommunen tek på seg å ivareta eit overordna ansvar for at både fylkeskommunal og statleg infrastruktur fungere i ein heilskap og samanheng. Dette er tydeleg og bra.
Fylkestinget har tidlegare prioritert vegstrekninga E39 Eikefet – Romarheim og E16/E39 Arna – Vågsbotn – Klauvaneset. Kommunen forutset at Fylkeskommunen har påtrykk overfor staten her når det gjeld budsjettering og praktisk gjennomføring.
I framlegget til RTP er imidlertid opplyst at Arna – Fjøsanger må prioriterast framfor vegen mellom Arna og Vågsbotn.

- Alver kommune forutset at strekninga E16 Arna -Vågsbotn er den prioriterte delen av ny Ringveg aust og at dette vert retta opp i RTP-framlegget.

**Beredskap/ Omkøyringsvegar**

Grunna den kritiske strekninga mellom Knarvik og Åsane er Alver kommune i ein særstilling når det gjeld omkøyringsvegar og beredskap i Vestland fylke.

- Beredskapssituasjonen for E39 mellom Alver og Bergen må omtalast grundig i RTP, og med aktuelle kompenserande tiltak.

**Teknologisk utvikling**

Innovasjon og teknologisk utvikling er breitt omtala i framlegget til RTP. Dette er positivt, men kan også ha ei bakside grunna kompleksitet og høg brukarterskel.

- I utviklinga av ny teknologi, særleg innan kollektivreiser, må Fylket og Skyss alltid ta høgde for at brukarterskelen må vere tilpassa alle brukargrupper, og særleg dei med lågast kompetanse og føresetnader på dette temaet.

**Vegnormalar og fråvik**

Ei forenkling av vegnormalane ved fylkeskommunal utbygging kan medføre meir veg for pengane, men kan også medføre redusert trafikktryggleik og auke i driftskostnadene.

- Alver kommune forutset at ei slik forenkla utføring ikkje medfører at vegne vert nedklassifisert til kommunal veg.

**Miljøløftet og soneinndeling**
Soneinndeling for måling av nullvekstmålet kan ha sine positive sider, men kan også føre med seg at den ytre sona ikkje får finansiert tiltak i sitt område.

- Alver kommune har vedtatt politisk at ein ikkje ønskjer ei soneinndeling som ein del av noverande byvekstavtale. Ei eventuell soneinndeling bør drøftast nærare ved ei eventuell reforhandling av byvekstavtalen.

**Finansiering av Skyss**
RTP-framlegget tek til orde for å også nytte bompengar til drift av Skyss. Dette kan opplevast som ei ekstra, direkte skattlegging.

- Eventuell medfinansiering av Skyss sine driftskostnader med bompengar må forankrast i eigen politisk prosess i kommunane med bompengepakker.

**Framtidig eigarskap**
I framlegget til RTP er det foreslått å avklare føremålstenleg eigarskap til fylkesvegane . Erfaringsmessig betyr dette å sjå på om fylkesvegar kan overførast til kommunane.
For mange av fylkesvegane i Alver er det sterk trong for tyngre vedlikehald og oppgradering, både for vegkropp, veglys og anna. Grunna mellom anna tømmertransport på dei mindre vegane er dette viktig for Alver.

- Alver kommune ser ikkje for seg å få overført fylkesvegar utan at dette er fullt ut økonomisk kompensert.

**Godstransport og E39**
I RTP-framlegget er det omtala kor viktig det er med eit effektivt kommunikasjonssystem for vare- og kollektiv-transport. Samstundes kjem det fram i dokumentet at logistikknutepunktet for Bergensområdet fjernar seg meir og meir frå Nordhordland i åra som kjem. Alver kommune opplever dette som endå eit moment for at fylkeskommunen skal bidra til å få å på plass bygging av ny E39 gjennom nordre Åsane og ringveg vest til Arna.

- Alver kommune ser med uro på den geografiske utviklinga innan godstransporten i bergensområdet.

**Strategi for mjuke trafikantar**
Framlegg til Strategi for mjuke trafikantar er eit oversiktleg og godt dokument der fylkeskommunen peikar på behovet for samarbeid mellom dei ulike offentlege vegeigarar både når det gjeld både planlegging, drift, vedlikehald, opplæring og kunnskapsutveksling. Alver kommune har nyleg hatt eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen ved utarbeiding av «Sykkelstrategi for Alver 2021-2031». Dette er eit god grunnlag for ulike prioriteringar innan Miljøløftet og vidareutvikling av det faste samarbeidet med fylkeskommunen og Statens vegvesen.

- Alver kommune ønskjer ein tett dialog med fylket i den vidare arbeidet innan gang- og sykkelinfrastruktur, både med «Strategi for drift og vedlikehald», etablering av fagforum innan sektoren, samt samarbeid innan utarbeiding av gåstrategi for Alver.

**Strategi for berekraftig mobilitet**
Framlegget burde vore meir konkret når det gjeld omtale og meir fokus på konkrete tiltak for nær framtid. Systemskifte mellom ulik transport burde vore eit meir sentralt tema.

- Alver kommune ønsker betre tilrettelegging for at ein kan parkere sykkel ved ulike kollektivterminalar og om bord på kollektivtransportmiddel, for å kunne gjennomføre heile reisa på ein miljøvenleg og tidseffektiv måte. Særleg snøggbåttilbodet mellom Bergen,

Frekhaug og Knarvik har eit slikt potensiale.

**Samarbeid Vestland Fylkeskommune og Alver kommune**
I RTP-framlegget er utviding av samarbeidet mellom fylkeskommunen og den einskilde kommune i Vestland mykje og godt omtala. Dette gjeld på alle nivå, både plan, næring, prosjekt og anna. I høyringsutkastet til Handlingsprogram er det lista opp ei mengd igangverande og nye prosessar som involverer kommunesektoren.

- Med bakgrunn i sin storleik og plassering forventar Alver kommune å vere tungt involvert og medbestemmande i dei aktuelle fylkeskommunale prosessane som er lista opp.

**<u>Fylkeskommunale spørsmål i oversendingsbrevet:</u>**

**Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?**

- Ja, i stor grad, med unnatak av den store trongen for å få på plass ny stamveg/E39 Vågsbotn- Klauvaneset og betre sikring av stamvegen vidare nordover. E39 i dette området står i ein særstilling når det gjeld sårbarheit, både lokalt i fylket og for heile Vestlandet.

**- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?**
**- Er det god samanheng mellom mål og strategiar ?**
**- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?**
**- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?**

- Framlegget til RTP har ei meng ulike tema og til desse spørsmåla syner Alver kommune til vedtaket i denne saka.

**<u>Tilbakemelding lokal prosjekter for mjuke trafikkantar:</u>**
Fylkeskommunen ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien**.**

- Alver kommune vil framheve stor trong for tilrettelegging av skulevegane for

**Seim skule** og for **Ostereidet skule** og senter.
I tillegg er det sterk trong for utbetringar av fylkesvegane følgande stader:

- Austmarka – Hilland, ny G/S-veg
- Holme- Mjåtveit, ny G/S-veg
- Isdalstø (Herlandstø), - utvide trong G/S-passasje
- G/S-tiltak i og mot Åsane, via Salhus

**Link til framlegget til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP):**

https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/

-rom for eventyr !

# Askvoll kommune

# Høyring – Regional transportplan Vestland 2022 – 2033

## Bakgrunn og invitasjon

Vestland fylkeskommune har sendt Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (RTP) ut på høyring med frist 12. september 2021. RTP er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024». Der står det at planen skal famne om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring.

RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:

- Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
- Handlingsprogram til Regional transportplan
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

For at fylkeskommunen best skal kunne bruke dei innspela vi får til å utforme plandokumentet ønskjer dei tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

# Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, HAFS og Sunnfjord

Utfordringar og løysingar er i stor grad felles for heile regionen, ikkje berre for kva kommune. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Derfor finn vi det naturleg å starte høyringsuttalen

### Utfordringane

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande og for våre kommunar er det avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar, gode kollektivtilbod både på sentrale og lokale ruter som legg til rette eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

### Måla i RTP

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

### Samsvar mellom mål og strategier og kriterium for prioritering

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

### Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet

RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må òg inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

### Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell

Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgstrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

### Endra klassifisering

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det går fram av handlingsprogrammet.

## Uttale frå Askvoll kommune

### Viktige fylkesvegprosjekt i Askvoll

- Ferjavløysingsordninga må nyttast fullt ut og Atløysambandet må realiserast snarast råd.
- Fylkesveg 609 Førde - Askvoll: rasfarleg strekning, og særs viktig pendlarveg for Askvoll og Sunnfjord. Reguleringplanen blir truleg vedteken rundt årskifte 21/22. Dette er det prosjektet som stod på førsteplass i marginallista til Sogn og Fjordane. Askvoll kommune forventar full framdrift på ny tunell forbi Hundsåna
- Nye vegar eller utbetring av vegar som er naudsynt for å auke buseting, verdiskaping og løyse ut potensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane. Det er vidare viktig å fokusere på utbetring av flaskehalsar - små utbetringar kan auke verdien av

heile strekningar – kanskje den mest effektive måten for å skape meir veg for pengane. Stor trong for fleire møteplassar på strekninga Flokenes – Ringstad.
- Det er særs viktig at Fv57, som omkøyringsveg og tilførselsveg til E39, vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. Tiltaket ligg på marginallista i eksisterande RTP.

- Trafikktrygging – mjuke trafikantar
- Det må satsast på trafikktrygging med fokus på trygg skuleveg. Askvoll skule, Holmedal skule Bulandet, Atløy og Gjelsvik skule ligg tett på fylkesvegane og har manglande gang- og sykkelvegar.

### Strekningsvise utgreiingar

Det er bra at utgreiingar tek samla strekningar istadenfor korte strekningar.  Fv. 57 frå Knarvik til Storehaug og Fv.609 Førde – Askvoll – Dale er nemnde som utgreiingar det no blir arbeidd med.

### Kollektivtransport

Kollektivtransporten i Askvoll er i stor grad knytt til skuleskyss. Det er då viktig at skuleskyssen vert dimensjonert slik at den kan ta med ordinære reisande. I appen Entur er skuleruta kollektiv, men der er ikkje plass til ordinære reisande. Dette rammar spesielt eldre som ikkje har eigen bil.

Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket , ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly og ekspressbuss må derfor på plass igjen. Reisande med ungdomskort må kunne reservere plass uten å måtte løyse billett. Det er avgjerande at den offentlege korrespondansen er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak.

Askvoll er ein kommune som er heilt avhengig av eit velfungerande ferje- og båttilbod, vi ser difor at framover må ein prioritere å auke frekvensen på dagens tilbod med fleire avgonger. Frekvensen Askvoll-Værlandet er særleg dårleg og må aukast opp. Vi ynskjer at større deler av døgnet blir opna for å komme seg internt og ut av kommunen. Vi ber og om at ein ser på å kunne fått fleire avganger på ekspressbåten Bergen-Selje, dette for å kunne nytte båten i endå større grad til pendling. Framover bør ein starte med å sjå på innkorting av ferja Askvoll-Værlandet etter ferdigstilling av Atløysambandet

Flytilbodet mellom Bergen og Førde bør tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Askvoll kommune meiner ei satsing på el-fly vil kunne vere med å løyse denne utfordringa etter kvart.

**Høringsuttale til regional transportplan Vestland 2022-2033**

**Særutskrift**

| Utvalg | Utvalgssak | Møtedato |
|---|---|---|
| Utvalg for teknikk og miljø | 167/21 | 09.09.2021 |

| Saksbehandler: Eva A.H. Herdlevær | Arkivsaknr.: 2020/3869-5 |
|---|---|

**Møtebehandling i Utvalg for teknikk og miljø - 09.09.2021**

**Vedtak:**

1.
Askøy kommune ønsker at regionen skal jobbe for at dagens fylkesveger mellom regionssentrene må omklassifiseres til riksveger. Veganleggene kan deretter bli omfattet av strekningsvise utredninger slik at man får til en helhetlig og behovsbasert vurdering av investeringer mellom regionssentrene knyttet til kollektiv, sykkel og gange. Det er ønskelig og nødvendig å legge til rette for effektiv mobilitet mellom regionssentrene og arbeidsintensive arbeidsplasser. For Askøy gjelder dette særlig strekningene Kleppestø – Storavatnet og Kleppestø – Strandkaien (RV på sjø).

2.
Askøy kommune er ikke enig i handlingsprogrammets strategi om å omklassifisere deler av fylkesvegnettet til kommunale veger. Dette vil medføre store økonomiske konsekvenser for kommunen.

Blir Fylkesveier omklassifisert, må disse på forhånd være oppgradert og godt vedlikeholdt.

Det er viktig at kommunene blir deltakere i en slik eventuell prosess.

3.
Askøy kommune ber om at det blir satt av fylkeskommunale midler til vedlikehold og utbedring av fylkesvegene på Askøy, utover tiltakene som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesvegene, ikke minst med tanke på trafikksikring og trygge skoleveger. Dersom Askøy skal klare å oppfylle nullvekstmålet og styrke kollektiv, gange og sykkel vil det være behov for betydelige investeringer på dette området. Kommunen har flere fylkesvegstrekninger som er ferdig regulert, eller der reguleringsplanarbeidet nærmer seg sluttbehandling, og som er klar for prosjektering og utbygging. Dette gjelder blant annet følgende strekninger:

- Fv 5246 - vegen gjennom Hetlevik. Vegen er ferdig regulert, og veien mangler i dag tilbud til myke trafikanter. Strekningen er skoleveg.

- Fv 563 - Askebakken. Strekningen er delt i to reguleringsplaner hvorav del 2 er vedtatt, mens del 1 (fra Hop skole til Signalen) nå er i sluttfasen. Store deler av strekningen er skoleveg, og det mangler tilbud til myke trafikanter.

- Fv 562 - nytt kryss på Juvikflaten. Her pågår det arbeid med reguleringsplan. Dagens kryss er preget av høy trafikk og stans i rushtiden, og målet med planarbeidet er å gjøre området mer trafikksikkert og bedre forholdene for myke trafikanter.

- Fv 5256 - gang og sykkelveg, Munkebotn. Reguleringsplanen er i sluttfasen. Planområdet strekker seg fra Erdal ungdomsskole til Storebotn og legger opp til gang- og sykkelveg, kollektivholdeplasser og snuplass for buss.

Askøy kommune ber om at det blir satt av fylkeskommunale midler til mindre punktutbedringer som ikke krever reguleringsplan eller i henhold til vedtatte reguleringsplaner. Kommunen har flere fylkesvegstrekninger med svært dårlig tilbud for myke trafikanter. Strategiske punktutbedringer kan bedre situasjonen betydelig. Strekninger med store behov er blant annet:
- De første 400m av Fv5264.
- Fv5262.
- Kryssing av Fv5256 ved Pollelva for myke trafikanter.
- Fv 526 fra kryss til Hanøytangen mot Hanøy skole

4.
Strategi for myke trafikanter har som mål at 80 % av elever uten ordinær skoleskyss skal gå eller sykle til skolen. Avstandsulempene for å bo i distriktet skal reduseres.
Trygge skoleveier er det viktigste innsatsområdet for å nå dette målet, og det må prioriteres å legge til rette for å kunne gå og sykle til skolen – innenfor en radius på 4 km.
I kunnskapsgrunnlaget til strategien, fremkommer det at det er uført GIS-analyser på fylkesvegnettet 4 km ut fra hver skole i fylket, som er grensen for å gå til skolen for 2.–10. klasse. Analysen viser andel av vegnettet 4 km fra skolene som har tilbud til syklende eller gående, eller som er uten tilbud. Fortau og gang- og sykkelveg inngår i tilbudet til gående og gang- og sykkelveg og sykkelfelt inngår i tilbud til syklende (ikke fortau).

Askøy kommune har et sykkeltilbud på kun 15 % av fylkesvegnettet som ligger innenfor område uten skoleskyss. Der veien er klassifisert som farlig skoleveg, har Askøy betydelige utgifter til skoleskyss.

Askøy kommune ber om at fylkeskommunen prioriterer å igangsette arbeid med å bygge gang- og sykkelveger i tilknytning til skolene på Askøy slik at vi kan etablere trygge skoleveger på Askøy. Dette må inkludere et godt tilbud for syklende, da det er viktig å få inn gode sykkelvaner og å bli trygg i trafikken tidlig.

*Tabell 1: Lengde av fylkesveg inntil 4 km frå grunnskule, med og utan tilbod til gåande og syklande. Tala er noko usikre.*

| Kommune | Lengde fylkesveg inntil 4 km frå grunnskule | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | med tilbod til gåande | | med tilbod til syklande | | Samla, med og utan tilbod |
| | kilometer | % | kilometer | % | kilometer |
| **Vestland fylke** | 731 | 30 % | 486 | 19 % | 2420 |
| Bergen | 267 | 68 % | 167 | 48 % | 392 |
| Kinn | 16 | 23 % | 6 | 8 % | 70 |
| Etne | 3 | 9 % | 1 | 5 % | 29 |
| Sveio | 12 | 25 % | 11 | 23 % | 49 |
| Bømlo | 38 | 46 % | 33 | 40 % | 83 |
| Stord | 30 | 71 % | 29 | 68 % | 43 |
| Fitjar | 7 | 30 % | 7 | 28 % | 25 |
| Tysnes | 5 | 13 % | 3 | 7 % | 36 |
| Kvinnherad | 26 | 21 % | 15 | 13 % | 123 |
| Ullensvang | 7 | 16 % | 3 | 6 % | 47 |
| Eidfjord | 1 | 36 % | 1 | 36 % | 3 |
| Ulvik | 3 | 18 % | 1 | 4 % | 15 |
| Voss | 8 | 14 % | 6 | 9 % | 59 |
| Kvam | 21 | 33 % | 16 | 26 % | 62 |
| Samnanger | 9 | 40 % | 6 | 29 % | 22 |
| Bjørnafjorden | 34 | 31 % | 25 | 22 % | 111 |
| Austevoll | 10 | 22 % | 7 | 16 % | 45 |
| Øygarden | 99 | 58 % | 66 | 38 % | 171 |
| Askøy | 17 | 47 % | 10 | 15 % | 37 |
| Vaksdal | 2 | 8 % | 1 | 3 % | 32 |
| Modalen | 0 | 1 % | 0 | 1 % | 10 |
| Osterøy | 7 | 11 % | 1 | 2 % | 65 |
| Alver | 33 | 15 % | 21 | 10 % | 216 |
| Austrheim | 9 | 56 % | 5 | 20 % | 16 |
| Fedje | 1 | 10 % | 0 | 0 % | 7 |
| Masfjorden | 2 | 7 % | 1 | 4 % | 29 |
| Gulen | 0 | 1 % | 0 | 0 % | 27 |
| Solund | 1 | 18 % | 1 | 7 % | 8 |
| Hyllestad | 0 | 2 % | 0 | 2 % | 12 |
| Høyanger | 7 | 18 % | 7 | 17 % | 40 |
| Vik | 0 | 1 % | 0 | 1 % | 21 |
| Sogndal | 3 | 7 % | 2 | 6 % | 39 |
| Aurland | 5 | 39 % | 3 | 35 % | 13 |
| Lærdal | 1 | 8 % | 1 | 7 % | 13 |
| Årdal | 6 | 31 % | 4 | 21 % | 21 |
| Luster | 9 | 11 % | 8 | 10 % | 77 |
| Askvoll | 3 | 6 % | 2 | 4 % | 47 |
| Fjaler | 1 | 4 % | 1 | 3 % | 28 |
| Sunnfjord | 10 | 10 % | 7 | 7 % | 98 |
| Bremanger | 4 | 11 % | 1 | 2 % | 38 |
| Stad | 4 | 6 % | 3 | 4 % | 61 |
| Gloppen | 3 | 10 % | 3 | 7 % | 34 |
| Stryn | 5 | 9 % | 4 | 8 % | 53 |

Det må fokuseres på separate felt for sykkel og gange slik at konflikt mellom disse trafikantgruppene reduseres.

Askøy kommune ber fylkeskommunen se på muligheten til å utbedre fylkesveiene med en standard som er "god " nok der det er hensiktsmessig (eks i ytterkantene i kommunen). Fortau er

viktigere enn å måtte vente mange år på gang og sykkelvei etc . For strenge krav gjør at flere strekninger kanskje ikke vil bli utbedret på mange år i grunnet økonomi.
Trygg skolevei er for Askøy kommune en viktig prioritering.

5.
I planforslagets kapittel 4.3.3.4 – innfartsparkering, har Askøy kommune tidligere i prosessen kommet med innspill til kriteriene innfartsparkering bør baseres på. Til strategi for innfartsparkering kunne ikke Askøy kommune slutte seg til punktet om at innfartsparkeringsplassene må etableres utenfor sentrum og lokale regionssentre. I planforslaget er dette punktet endret ved at lokale regionssentre er fjernet, men fremdeles står det at de skal etableres utenfor sentrumsområdene. Det er for oss uklart hva som defineres som sentrumsområdene.

For Askøy kommune sin del er det utfordrende å ikke etablere innfartsparkeringen i sentrum, ettersom hurtigbåten fra Kleppestø til Bergen sentrum er en svært viktig del av det samlede kollektivtilbudet til og fra Askøy. Båten er for hele Askøy og er vår bybane, også omtalt som den blå bybanen og bybåten. Dagens båt har en kapasitet på 296 passasjerer, og i morgen- og ettermiddagsrushet er båten full. Tar en avgangene fra Kleppestø kl.7.00, 7.30 og 8.00, så frakter båten ca. 900 passasjerer til Bergen sentrum. Skulle dette vært erstattet med buss, ville det medført ca. 18 ekstra busser fra Askøy til Bergen sentrum, i løpet av en time. Slik vi ser det er dette lite ønskelig og ville gitt store kapasitetsproblemer i Bergen sentrum.

Dagens innfartsparkering i Kleppestø er (i normale år) full fra tidlig morgen til rundt kl. 16.00 om ettermiddagen. Innfartsparkering må tilrettelegges slik at forutsetningen ved å ta båten istedenfor bruk av egen bil opprettholdes.

Askøy kommune kan ikke slutte seg til første kulepunkt i planforslagets kap 4.3.3.4 og ber om at punktet strykes.

6.
Bybåten mellom Kleppestø og Bergen sentrum er et populært og effektivt transportmiddel og frakter rundt 50 000 passasjerer pr mnd. Nye miljøkrav i anbudene skal nå bidra til reduksjon i utslipp fra båttransporten og det pågår arbeid med elektrifisering av sambandet, som igjen kan medføre økt kapasitet på strekningen. Hurtigbåten mellom Askøy og Bergen hadde en sterk vekst fra 2014 – 2015 – på hele 34 %. Dette forklares med at anløpssted ble flyttet fra Nøstet til Strandkaien, og at antall avganger økte.

Askøy kommune er tilfreds med at anløpsstedet ble flyttet den gang, men er stadig opptatt av at bybåten blir en del av bybanen, og at en får til sømløse overganger mellom båt og buss/bane. Vi mener at flere ville velge båt og buss/bane dersom en knyttet disse tilbudene enda nærmere hverandre, ved at bybåten går lenger inn i havneområdet, slik at strekningen inn til sentrum, eller andre fremtidige bybanestopp, reduseres.

Fremtidige elektriske bybåter må være tilrettelagt for at syklister fra Askøy som skal sykle videre i Bergen, kan ta sykkel med om bord. Båten vil være en viktig lenke i sykkelsatsingen for Askøy og Bergen.

En bør også satse på persontransport på sjø mellom regionssentrene.

Askøy kommune mener at planforslaget må utrede flere anløp både på Askøy og i Bergen, og at en ser på muligheten for å øke antall avganger som resultat av flere reisende som følge av flere

anløp, økt kapasitet ved el-båter og at flere innbyggere velger båt ved sømløs overgang fra ringbuss.

Askøy kommune ser også behov for å styrke kollektivtilbudet på land og ønsker at behovet for en ringbuss i Askøy sør prøves ut. Vi ser for oss strekningen Kleppestø – Myrane - Juvik - Storebotn - Steinrusten /Erdal– Kleppestø. Erfaring tilsier at flere av dem som benytter seg av dagens innfartsparkering på Kleppestø, er innbyggere som også kunne benyttet seg av sykkel eller buss. Ved å tilby en ringbuss som går kontinuerlig til/fra Kleppestø, vil en kunne få flere over på buss og båt, og tilby innfartsparkeringsplassene til de som har et redusert kollektivtilbud, eller komplekst reisemønster.

7.
Byvekstavtalen har et eget avtalepunkt som har til hensikt å søke samarbeid om å ta i bruk nye smarte transportløsninger. Frem til nå har slikt samarbeid vært mellom Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune, og da gjennom MUST – mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte løsninger. Her jobber en frem ulike prosjekter, blant annet en pilot for fleksibel bestillingsløsninger.

Askøy kommune er positiv til prosjektene som pågår og ser med interesse på utviklingen innen blant annet autonome busser. Askøy kommune er positiv til en utprøving av denne typen smarte løsninger i et ringbussystem på Askøy sør.

8.
Hoveddelen av investeringene i Askøypakken er knyttet til en generell standardheving av fylkesvegnettet på Askøy. Pakken har i tillegg en ramme til kollektivtiltak og en ramme til «andre tiltak». Hensikten med Askøypakken er ikke trafikkregulering. Askøy kommune kan ikke slutte seg til å drøfte en eventuell åpning for bruk av bompenger fra Askøypakken til drift av kollektiv innenfor avtaleområdet ved reforhandling av byvekstavtalen, og Askøy kommune kan ikke slutte seg til at bompenger fra Askøypakken i større grad skal benyttes som trafikkregulerende virkemiddel. Disse temaene må fjernes fra teksten i andre og tredje avsnittet under utfordringer i kap. 4.3.3.1.

9.
For å sikre gode vilkår for fremtidens teknologiske utvikling er det viktig at avvik fra veinormaler ikke forringer muligheten for autonome kjøretøy. Utredning som foreslås under utviklingstiltak mer vei for pengene må derfor sees i sammenheng med utviklingstiltak MUST.

AURLAND KOMMUNE

# Sakspapir

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 066/21 | Formannskapet | 02.09.2021 |

| Arkivsaknr.: | Arkiv | Sakshandsamar | Dato |
|---|---|---|---|
| 20/512 - 21/6325 | K1-024, K2-Q10, K3-&13 | Ingunn Bårtvedt Skjerdal 95984646 | 26.08.2021 |

**Fråsegn til regional transportplan 2022-2033 frå Aurland kommune**

**Saka gjeld:**
Vestland fylkeskommune har utarbeidd framlegg til regionaltransportplan for 2022-2033. planen er no på høyring med høyringsfrist 12. september

**Tilråding frå rådmannen:**
Aurland kommune si fråsegn til regionaltransportplan 2022-2033 går fram av vurderinga nedanfor.

**Saksframlegg**
Aurland kommune har motteke regional transportplan på høyring. Planen skal gjelde for perioden 2022-2033. alle dokumenta ligg tilgjengeleg på denne linken: https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/

RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:
1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Hovuddokumentet set prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. I hovuddokumentet finn du hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis vi skal nå måla. Planen har fem plantema; fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde.

I handlingsprogrammet til RTP finn de omtale av kriterium for prioritering og utviklingstiltak. Handlingsprogrammet inneheld ikkje ei liste over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Ei slik liste vil kome seinare.

Strategi for mjuke trafikantar er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar, strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar. Administrasjonen i Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

Strategi for berekraftig mobilitet er Skyss sitt strategiske styringsdokument som omtalar retning og utvikling for kollektivsystemet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.

Aurland kommune har følgjande fylkesvegar:

| nr | Strekning | lengde | funksjonsklasse | tunnelar |
|---|---|---|---|---|
| Fv 50 | Nyheim - Vesterdalsvatnet | 42,3 km<br>1,2 km | C- lokal hovudveg<br>E- lokal adkomstveg | Vassbygdtunnelen 1000 m<br>Hagatunnelen 690 m<br>Låvisberget 4 tunnelen 410 m<br>Krok 3 tunnelen 270 m<br>Lange 2 tunnelen 1350 m<br>Låvisberget 1 tunnelen 260 m<br>Stondaltunnelen 2200 m<br>Berdalstunnelen 4200m<br>Nesbøtunnelen 2500m<br>Botnatunnelen 900m<br>Vetlebotntunnelen 300 m |
| Fv 5623 | Gudvangen - Bakka | 4,7 km | E- lokal adkomstveg | Bakkatunnelen 1751 m |
| Fv 5624 | X E16 - Flåm | 0,8 km | D- lokal samleveg | |
| Fv 5625 | Aurlandsvangen - Skjerdal | 2,3 km<br>4,0 km | D- lokal samleveg/<br>E- lokal adkomstveg | |
| Fv 5626 | Langhuso . Undredal | 6,2 km | D- lokal samleveg | |
| Fv 5627 | Nyheim - Sluppen | 33,9 km | D- lokal samleveg | |

## Vurdering

Utfordringane på fylkesvegane i Aurland er knytt til fleire punkt, smale og uoversiktlege strekningar, vedlikehaldsetterslep veg og tunnelar, skredfare og manglande tilrettelegging for mjuke trafikkantar. Kollektivtilbodet er marginalt og i stor grad knytt til skuleruter og kommersielle aktørar sitt tilbod.

I høyringsperioden ønskjer fylkeskommunen tilbakemelding på kva som bør prioriterast opp, men også kva som kan prioriterast ned. Fylkeskommunen ønskjer tilbakemelding på fem spørsmål:.

*- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?*

*Tunnela*r – syner til eige skriv som Aurland kommune har sendt med omsyn til prioritering av tunnelar. Skrivet følgjer som vedlegg til denne fråsegna.

*Skredsikring* – det er definert eit utgreiingsbehov knytt til skredutsette strekningar i Vestland fylke. Det ligg no føre forslag om at i tillegg til modellar utarbeidd av Statens vegvesen skal ÅDT vere grunnlag for å prioritere strekningar. Ved ei slik prioritering vil få av dei rasutsette strekningane i vår kommune bli prioritert. Innhenting av

lokalkunnskap og dialog med brukarane av vegen vil vere viktig supplement i eit slikt arbeid.

*Servicetilbodet langs vegnettet* - har etter vår erfaring for kort opningstid med omsyn til sesong. T.d toalettanlegget på Stegastein. Aurland ligg i eit område kor det er satsa på å utvikle heilårs reiseliv. Stegastein blir besøkt heile året og det er eit behov for utvida driftstid av toalettanlegget på der. Samarbeid mellom fylkeskommunen og prosjektet nasjonale turistvegar er også viktig I vår kommune er det tilrettelagt fleire parkeringsplassar over Aurlandsfjellet utan at det er etablert toalettanlegg.

*Kollektivtransport* - Ei tilpassing og samordning av takstsystemet mellom dei to gamle fylka i Vestland må gjennomførast. Utvikling av skreddarsydde tilbod er ein viktig strategi for Aurland kommune.

*Elevreiser og pendling* - Spesielt for elevar i vidaregåande skule er tilbodet om transport heilt sentralt. I vår kommune har elevane lang veg til vidaregåande utdanning, sykkel og gange er utelukka som alternativ transport. Eit transporttilbod som gjer det mogleg å pendle kvar dag, for elevar som skal til Sogndal, Årdal og no Voss er viktig. Det er sentralt at rutene er lagt opp med få eller ingen byte av buss undervegs. Dette tilbodet er viktig også for elevane si gjennomføring av utdanninga. For dei som går på skule lengre vekke er det viktig at transporttilbodet gjer det mogleg å kome heim i helgene. Dette er ikkje belyst i utfordringsbiletet.

Korona har synleggjort at det er mogleg for fleire å jobbe meir frå heimekontor, på den måten opnar nye arbeidsmarknadar seg for Aurland. Gjennomgåande kollektivtilbod med forbindelse mot Bergen, Oslo og Førde er viktig også i ein slik samanheng, slik at det er mogleg å kome seg til og frå Aurland på effektive måtar.

*Sykkel og gange* – busetnaden i Aurland er konsentrert til fem grender, i fleire av dei er busetnaden i grenda konsentrert og avstandane korte. Likevel er bilen viktig for å kome seg til og frå viktige tilbod i kvardagen. E 16 er ei hovudbarriere som gjer det vanskeleg å sykle og gå mellom Aurland og Flåm Innbyggartal kan ikkje åleine vere kriterium for prioritering og moglegheita for å få støtte til tiltak knytt til sykkel og gange. Flåm er eit reisemål og knutepunkt for transport med mange dagsbesøkande. Her er det stort behov for tilrettelegging knytt til sykkel og gange. Spesielt realisering av gang og sykkelsamband mellom Flåm og Aurland er sett på som eit tiltak som vil vere positivt både for innbyggarane, gjestene og trafikktryggleik.

*Nasjonale turistvegar* - i Vestland fylke er det mange av desse vegane, og ein av dei er fv 5627 og ligg i Aurland kommune. Nasjonale turistvegar bør omtalast i regional transportplan fordi fylket har driftsansvar for mange av desse vegane. Samarbeid mellom prosjektet nasjonale turistvegar, fylket som vegeigar og vertskommunane er viktig.

*ÅDT* er ofte avgjerande kriterium for å bli prioritert i ulike prosjekt. Aurland er eit attraktivt reisemål. Fleire av fylkesvegane har stor forskjell i trafikkbelastning mellom sommar og vintersesong. Det er også av stor betydning kvar målepunktet på vegen er. For Aurland er det viktig at det ikkje berre er ÅDT som vert lagt til grunn ved prioritering av tiltak som skal gjennomførast. Det må vere andre kriterium i tillegg, td trafikkmengda i juli. Både fylkesvegen over Aurlandsfjellet og fylkesvegen til Flåm sentrum er slike vegar.

*- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?*

*Ruteløyve* - Dette er ikkje omtalt i det heile i regional transportplan. I Aurland er det fleire turistruter på fjorden som har ruteløyve frå fylkeskommunen. Aurland kommune ber om at det vert vurdert om temaet bør vere med i regional transportplan. Som løyvemyndigheit kan fylkeskommunen sette vilkår, td. kor mykje bølger eit fartøy lager. Dette er spesielt aktuelt i verdsarvområde vestnorsk fjordlandskap delområde Nærøyfjorden, kor det er dokumentert bølgeskapte erosjonsskader i strandsona.

*Reiselivet* er ei viktig næring i Vestland. Regional transportplan gjenspeglar ikkje reiselivet sin posisjon og bruk av tilbod som fylkeskommunen har ansvar for. Koronapandemien har ført til store endringar i kollektivtilbodet mellom anna har båten mellom Flåm og Bergen hatt ein svært kort sesong. Det er viktig at dette tilbodet saman med andre tilbod kjem tilbake når situasjonen vert meir normal att.

*Beredskap* - i Aurland er det fylkesvegar som blir stengt i lengre periodar, på bakgrunn av varsel om stor snøskredfare, spesielt Bakkavegen er utsett for dette. Det er framleis uklart kven som har ansvaret for alternativ transport i slike periodar. Transporttilbodet på fjorden er basert på tilbod frå kommersielle aktørar og på grunn av korona var båtrutene innstilt vinteren som var. Dette gjer beredskapen i området dårleg og det er uklare ansvarsforhold knytt til kven som har ansvar for alternativ transport i området.

*Innspel til handlingsprogrammet, prioriterte strekningar:*
Fv 5627 – strekninga frå Hopen til Aurland sentrum manglar gang og sykkelveg. Strekninga har eit smalt fortau som er skilta berre for gåande. Dette fører til at mange born og unge brukar fylkesvegen når dei er på veg til og frå skulen. Oppgradering av denne strekninga er eit prioritert tiltak frå Aurland kommune.

Fv5624 – Nedre Brekkeveg – vegen har i sumarsesongen stor trafikk, pr i dag er vegen så smal at to bussar ikkje kan passere og personbil og buss kan berre passere på utvalde plassar. Det er i prosess ein reguleringsplan som utvidar regulert vegbane og regulert fortau. Når områdeplanen for Flåm er vedteken er opparbeiding av breiare veg og fortau ei prioritert oppgåve.

Fv 5626 – Pottefot – Snuplass og parkering under opparbeiding i samsvar med vedteken reguleringsplan. Delar av tiltaket er finansiert og det trengs fleire fylkeskommunale midlar til fullfinansiering av prosjektet.

**Uprenta vedlegg til saka**:

**02.09.2021 Formannskapet**
Tilleggsforslag:
**Framlegg frå Trygve Skjerdal:**
FV50 - Som følgje av oppgradering av Lærdalstunnelen.
Dette vil føre til ein utfordrande trafikksituasjon i Aurland og FV 50 må oppgraderast som følgje av aukande trafikk. FV 50 må oppgraderast både i og mellom tunnellane og vinterregulariteten må aukast. Tunnellane er i svært dårleg forfatning og utgjer ein sikkerheitsrisiko. Dei bør difor ha høg prioritet for utbetring. Årsdøgntrafikken (teljing i Geiteryggen) må ikkje leggjast til grunn ved prioritering.

**Framlegg frå David Underdal:**

Må koma klarare fram at det bør vere opne toalett langs heile vegen over Aurlandsfjellet, heile sesongen. Dette er ein nasjonal turistveg som vert nytta i stor grad utover noverande toalettopningstider.

**Handsaming i møte:**
Ordførar orienterte om høyringsmøte for NTP i Bergen 1. september 2021.
**Røysting:**
Framlegg frå Trygve Skjerdal: samrøystes
Framlegg frå David Underdal: samrøystes

**FS-066/21 Vedtak:**
FV50 - Som følgje av oppgradering av Lærdalstunnelen.
Dette vil føre til ein utfordrande trafikksituasjon i Aurland og FV 50 må oppgraderast som følgje av aukande trafikk. FV 50 må oppgraderast både i og mellom tunnellane og vinterregulariteten må aukast. Tunnellane er i svært dårleg forfatning og utgjer ein sikkerheitsrisiko. Dei bør difor ha høg prioritet for utbetring. Årsdøgntrafikken (teljing i Geiteryggen) må ikkje leggjast til grunn ved prioritering.
Må koma klarare fram at det bør vere opne toalett langs heile vegen over Aurlandsfjellet, heile sesongen. Dette er ein nasjonal turistveg som vert nytta i stor grad utover noverande toalettopningstider.
Samrøystes

**Vedlegg:**
Feil i kunnskapsgrunnlaget- rehabilitering av fylkesvegtunnelar

Austevoll kommune

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

| Dato | Sakshandsamar | Vår ref. | Dykkar ref. |
|---|---|---|---|
| 22.06.2021 | Lillian Kristin Bolstad | 21/878 - 3 | |

**Melding om vedtak**
**Høyringsfråsegn til regional transportplan 2022-2033**

Kommunestyre handsama ovannemnde sak i møte den 17.06.2021, sak 071/21.
Det vart gjort følgjande vedtak:

***Innspel til handlingsprogrammet***

- *Austevoll kommunestyre ber om at Austevollpakken – samarbeidsprosjektet mellom Vestland fylkeskommune og Austevoll kommune om nødvendig utbetring av vegnettet i Austevoll – blir forankra i RTP og i handlingsprogrammet.*

- *Austevoll kommunestyre er positiv til at utgreiing av påkopling mellom Austevoll og E39 over Reksteren er heimla i handlingsprogrammet. Kommunestyret strekar vidare under at bru-alternativ også må utgreiast. Begge moglegheitene for nytt samband må utgreiast slik at ein har eit best mogleg kunnskapsgrunnlag før ein tar avgjerda.*

***Plantema 4.1 – Fylkesvegnettet***
*Austevoll kommunestyre tilrår følgjande tillegg/endringar til 4.1.4 Strategiar for fylkesvegnettet:*

- *Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet slik at målsettinga i hovudmåla til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet blir gjenspegla i vegens funksjonsklasse.*

- *Funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) er lågaste funksjonsklasse som skal nyttast på vegstrekk som bind saman kommunesenter og regionsenter, og for viktige næringsvegar.*

- *For vegar med funksjonklasse C (lokale hovudvegar) må det i tillegg til «punktutbetring og strekningsutbetring» leggjast opp til «strekningsvise standardhevingstiltak».*

*Konkrete innspel om endring av funksjonsklassar for vegnettet i Austevoll:*

- *Austevoll kommunestyre ber om at fv 546 frå kommunesenteret Storebø til Rådal blir lagt til funksjonsklasse B (regionale hovudvegar). Vegen er i dag i funksjonsklasse C (lokale hovudvegar).*

- *Austevoll kommunestyre ber om at fv 546 frå kommunesenteret Storebø til Bekkjarvik blir*

*lagt til funksjonsklasse B (regionale hovudvegar), og at fv 5138 frå Liabrotet til Salthella blir lagt til funksjonsklasse B (regionale hovudvegar). Vegane er i dag i funksjonsklasse C (lokale hovudvegar) frå Storebø til Husavik, og funksjonklasse D (lokale samlevegar) frå Husavik til Bekkjarvik og Salthella.*

- *Austevoll kommunestyre ber om at fv 5144 blir lagt til funksjonsklasse C (lokale hovudvegar). Vegen er i dag funksjonsklasse D (lokale samlevegar).*

- *Austevoll kommunestyre ber om at fv 5142 mellom Austevoll og Bahus blir lagt til funksjonsklasse C (lokale hovudvegar). Vegen er i dag funksjonsklasse D (lokale samlevegar).*

*<u>Grunngjeving</u>*
*Austevoll kommunestyre viser til hovudmåla for RTP der det mellom anna blir streka under at «Næringslivet sine behov skal vektleggjast» for å sikre gode kommunikasjonstilhøve. Vidare viser ein til strategiar for fylkesvegnettet, avsnitt 4.4.4. Her blir det lagt opp til at det på vegar med funksjonsklasse B skal utførast «strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak», medan det på vegar med funksjonsklasse C fell i ein samlepott med funksjonsklasse D og E skal utførast «punktutbetring og strekningsutbetring … for å sikre framkom, betre tryggleiken og oppretthalde vegkapitalen».*

*Austevoll kommunestyre meiner at hovudmåla i RTP må gjenspeglast i funksjonsklassen som viktige næringsvegar har, og at fylkeskommunen må revidere den gjeldande inndelinga som er gjort av fylkesvegnettet for å sikre dette.*

*Vegstrekninga mellom Hufthamar og Salthella er ein viktig næringsveg av regional betydning. Det er stor næringsaktivitet i Austevoll fiskerihamn i Salthella, og fleire stader langs fylkesvegen, og til Storebø, og det må sikrast at drift- og investeringsrammene som RTP legg ikkje er til hinder for vedlikehald og nødvendige investeringar.*

*Fv 5144 mellom Eidsbøen og Vik-krysset er hovudfartsåra mellom nord og sør i kommunen, noko som må gjenspeglast i at vegen blir klassifisert i funksjonsklasse C Lokale hovudvegar.*

*Fv 5142 mellom Austevoll og Bahus går fram til fiskerihamna på nord og sørsida av Torangsvåg, med svært høg næringsaktivitet og transportbehov, vegen går vidare fram til lokalsenteret Bahus med verksemder og busetnad. Denne må hevast til funksjonsklasse C Lokale hovudvegar.*

***<u>Plantema 4.2 – Mobilitet og kollektivtransport</u>***
*Austevoll kommunestyre meiner RTP må sikre at rutetilbod er i tråd med transportbehov til innbyggjarar og næringsliv, og ikkje vere ein avgrensande faktor for samfunnsutvikling og eksisterande og ny næringsaktivitet.*

*Austevoll kommunestyre tilrår følgjande tillegg/endringar til 4.2.4 Strategiar for mobilitet og kollektivtransport:*

- *Ferjetilbodet skal utviklast i tråd med transportbehovet til innbyggjarar og næringslivet. Rutetilbodet og sambandets opningstid skal mellom anna vurderast på bakgrunn av årsdøgntrafikk og om det finst alternative omkøyringsmoglegheiter.*

- *Til kommunar som ikkje har annan omkøyringsmoglegheit skal det minst vere éin nattavgang i dei største fylkesferjesambanda.*

- *Lokalbåtrutene skal sikre størst mogleg mobilitet for innbyggjarane i fylket, vere tilpassa transportbehov og vere sikra korrespondanse med anna kollektivtilbod.*

- *Billettprisar på båtruter skal harmoniserast for å rette opp i prisskilnadene som i dag er mellom dei ulike båtrutene.*

- *Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som turistruter, for å bidra til å utvikle reiselivsnæringa og sørge for fleire betalande reisande på båtsambanda.*

- *Etablering av nye busslommer og utbetring av eksisterande skal prioriterast og det skal setjast opp busskur på busslommer og båt- og ferjekaiar som skulebarn nyttar seg av.*

- *Det skal sikrast korrespondanse mellom kollektivtilbod for å oppnå hovudmål i RTP om at det skal vere enkelt å velje klima- og miljøvenleg alternativ.*

*Konkrete innspel for mobilitet og kollektivtransport i Austevoll:*

- *Det må etablerast éin ny rundtur i ferjesambandet Hufthamar-Krokeide med avgang tidlegast kl. 01.00 frå Hufthamar.*

- *Det må etablerast éin ny rundtur i ferjesambandet Husavik-Sandvikvåg på kveldstid alle vekedagar.*

- *Rutetilbodet i Sunnhordlandsruta må utviklast som pendlarrute også for pendlarar som bur i Bergen, med ny tur før tur nr. 24 på morgonen frå Strandkaiterminalen, og ny tur frå Leirvik og nordover i tidsrommet mellom tur nr. 12 og tur nr. 18.*

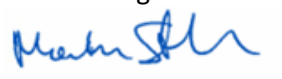
- *Det må leggjast opp til at onsdagsturen midt på dagen i lokalbåtruta i Austevoll går fleire vekedagar.*

- *Busstilbodet må utvidast særleg av omsyn til barn og ungdom særleg ettermiddag og kveldstid og i helgene.*

- *Det må etablerast busskur ved busstopp og båtkaiar som er viktig skuleveg.*

Spørsmål til saka kan rettast til postmottak@austevoll.kommune.no.

Med helsing



ordførar

**Mottakarar av brevet:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vestland fylkeskommune | Postboks 7900 | 5020 | BERGEN |

**Kopimottaker:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Morten Storebø | | 5392 | STOREBØ |

**AUSTRHEIM KOMMUNE**

Kommunedirektør

Vestland Fylkeskommune
Postboks 7900

5020 BERGEN

| Dato | Vår ref. | Dykkar ref. |
|---|---|---|
| 01.09.2021 | 21/738 - 7 | 2021/21417 |

**Innspel til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) - Uttale frå Austrheim kommune**

Formannskapet - 089/21**:**

**Det er gjort følgjande vedtak i saka:**

Austrheim kommune tek høyringsutkastet til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 til orientering. Austrheim kommune vil framheva at konkrete prosjekta og tema som er med under pkt. 1-12 under må takast med i det planmessige og praktiske arbeidet vidare i RTP. Desse er:

1. Satsing på vedlikehald og punktutbetring på eksisterande fylkesvegar slik at ein får betre og tryggare vegar.

2. Det må byggjast gang- og sykkelveg på Fv. 565 frå Mastrevik til Fonnes og Litlelindås til Austrheim kyrkje.

3. Ny Alversund bru. Den brua som er her i dag toler ikkje tungtrafikk og er i dårleg stand.

4. Snøggbåten frå Bergen som går til og frå Selje/Sogndal er viktig for både pendlarar og andre reisande. Snøggbåtkaien på Vardetangen i Austrheim kommune må få eit venterom med ein standard som dei reisande der treng i dag. Snøggbåten frå Knarvik-Bergen er viktig for pendlarar og tilbodet må utviklast vidare. Sjøen og fjordane våre vert med nullutsleppteknologi ein framtidsretta og miljøvenleg ferdsleveg. Båttransport må i Vestland fylke difor verta eit viktig supplement i kollektivtilbodet i framtida.

5. Gode ferje- eller omkøyringsalternativ når Nordhordlandsbrua vert stengt.

6. Ferjeavløysingsprosjektet Masfjordbrua er eit viktig prosjekt for nærings- og samfunnsutvikling i regionen.

7. Rekkefølgjekrav sett i reguleringsplanar til utbygging av infrastruktur på fylkesvegar før utbygging av næring- og bustadområde kan skje må medfinansierast av Vestland fylkeskommune.

8. Billetteringssystem og -satsar mellom buss, båt og tog må samkøyrast. God korrespondanse mellom ferjer og bussar i distrikta og eit godt busstilbod i helgane er viktig i heile Vestland fylke, det gjeld og til Austrheim kommune.

9. Gode og gratis løysingar for innfartsparkering i heile fylket slik at ein reduserer biltrafikken inn mot regionsenter og vidare inn mot Bergen.

10. Satsa på gode vidaregåande skular i distrikta. Dette reduserer og transportbehovet for mange av innbyggjarane våre. Effektiv skuleskyss til dei vidaregåande skulane er og viktig for trafikktryggleik og for ein god utvikling av våre vidaregåande skular framover.

11. Fv. 57 må omklassifiserast til Riksveg. Dette er og den viktigaste omkøyringsvegen for E39 i Nordhordland og Gulen.

12. Å utgreiia behovet for modulvogntog på Vestlandet slik det står i handlingsprogrammet på side 17 er feil prioritering i forhold til trafikktryggleik, økonomiske ressursar og det å prioritera utbetringar og vedlikehald av eksisterande fylkesvegnett.

Vennleg helsing
Kristin Nesbø
fagleiar servicekontoret

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur*

Kopi til:

| | | |
|---|---|---|
| Asbjørn Nagell Toft | | |

Mottakarar:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vestland Fylkeskommune | Postboks 7900 | 5020 | BERGEN |

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

BERGEN KOMMUNE

BYRÅDSAVDELING FOR KLIMA, MILJØ OG BYUTVIKLING
*BKMB - kommunaldirektørens stab*

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900

5020 BERGEN

Vår referanse: 2021/52011-11
Saksbehandler: Amalie Hilde
Dato: 8. oktober 2021
Deres ref.:

# Høringsuttalelse til Regional transportplan for Vestland 2022-2033, Innstilling til Bergen bystyre

Bergen kommunes høringssvar til forslag til Regional transportplan for Vestland 2022-2033 ble behandlet i Utvalg for miljø og byutvikling 7.10.2021, sak 308/21. Utvalget avga følgende innstilling til bystyret:

1. Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Regional transportplan for Vestland 2022-2033 slik den fremkommer av byrådets forslag.

2. Nytt avsnitt legges til under høringssvarets kapittel «Sykkel og gange»:
«Bergen kommune mener det er behov for mer samarbeid om trafikksikkerhet for gående. Fylkeskommunen må ha større forståelse for kommunenes ønsker når det det gjelder forslag om fotgjengeroverganger og flere lysregulerte kryssinger for å sikre gode forhold for gående og trygge skoleveier.»

3. Første avsnitt side 11 erstattes med:
«I høringsbrevet ber fylkeskommunen kommunene om å spille inn 1-2 gang- og sykkelveistrekninger langs fylkesvei som de ønsker å prioritere. Bergen kommune har bedt om at alle prosjektene i Miljøløftet vurderes på nytt ved neste rullering av handlingsplanen. I påvente av dette vil Bergen prioritere strekningen Toppe-Ulsetstemma (gjenstående del av Salhusveien, fv. 5300) av hensyn til å bedre forholdene for gående og syklister med tanke på fremkommelighet og trafikksikkerhet.»

Saken skal behandles i Bergen bystyre 27.10.2021 og det tas forbehold om at det kan komme endringer i forbindelse med behandlingen.

**Postadresse:**
Postboks 7700, 5020 BERGEN
**Kontoradresse:**
Allehelgens gate 5

**Telefon:** 40809879
**E-post:** byutvikling@bergen.kommune.no
**Internett:** www.bergen.kommune.no

**Nedenfor følger kommunens uttalelse i tråd med ovennevnte;**

Bergen kommune ser at det er gjort et grundig arbeid med Regional transportplan og mener fylkeskommunen med RTP har et godt grunnlag for å sette retning for samferdselssektoren i Vestland.

Forslaget til handlingsprogram inkluderer viktige utredningsoppgaver, blant annet knyttet til massehåndtering, omlegging til nullutslippsløsninger i kollektivsektoren, arbeid med økt statlig bidrag til viktige prosjekter og regionalt samarbeid. Vestland er et stort fylke med mange ulike utfordringer knyttet til transport og Bergen kommune mener RTP kan bidra til å danne grunnlag for et videre godt regionalt samarbeid.

Bergen kommune ser at å samordne den første RTP for Vestland fylke er et omfattende og tidkrevende arbeid som krever en rekke utredninger, utstrakt samarbeid og dialog. Kommunen ser at det er svakheter ved prosessen, og mistenker at arbeidsomfanget kan ha vært undervurdert i slik grad at det ikke har blitt tid til så tett medvirkning som forventes i en førende regional plan. Vestland fylkeskommune fremhever imidlertid at RTP skal danne grunnlag for dialog med kommunene for å finne de beste løsningene for samfunnet. Bergen kommune ser derfor fram til tett samarbeid og dialog med fylkeskommunen framover. Bergen kommune har allerede et godt samarbeid med fylkeskommunen gjennom Miljøløftet og imøteser videre samarbeid, og medbestemmelse i tråd med intensjonen i nylig inngått kollektivavtale.

Bergen kommune har følgende merknader til høringsforslaget:

<u>Mål og strategier</u>
Bergen kommune slutter seg til hovedmålet i RTP om et trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legger til rette for klima- og miljøvennlig mobilitet og bærekraftig samfunnsutvikling. Et framtidsretta transportsystem må etter kommunens mening være miljøvennlig. Bergen ser at å styre mot nullvekst er et skritt i riktig retning, men det vil trenges langt høyere innsats om vi skal lykkes i å bremse den globale oppvarmingen.

Bergen kommune har satt seg ambisiøse mål for reduksjon av klimagassutslipp, og har i Grønn strategi et mål om å være fossilfri innen 2030. For å nå dette målet er det behov for en drastisk omlegging av transportsystemet til fossilfrie og miljøvennlige transportformer. Fra Bergen kommunes ståsted er målet om reduksjon av klimagassutslippene av avgjørende betydning for utviklingen av transportsystemet i Vestland. Transport spiller en avgjørende rolle i å løse klima- og miljøutfordringene, og hensyn til natur og klima må prioriteres i all planlegging og vurdering av tiltak og prosjekter. Miljøvennlige og mindre arealkrevende transportformer må ha førsteprioritet i planleggingen av et framtidsrettet transportsystem.

Bergen er det store tyngdepunktet i Vestland når det gjelder både antall innbyggere og transportomfang, og har store utfordringer og behov på transportsiden knyttet til trengsel, klimagassutslipp, forurensning og støy. Alt kan imidlertid ikke løses i Bergen og vi er avhengig av en tydelig regional transportpolitikk for hele fylket.

Bergen kommune er glade for at RTP tar innover seg at bergensområdet har behov for særlige tiltak for å møte økt etterspørsel etter transport og samtidig unngå biltrafikkvekst. RTP har målsetninger om å begrense biltrafikk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging og restriktive tiltak rettet mot bil. Dette er etter Bergen kommunes syn avgjørende for å utvikle den gode byen der myke trafikanter og kollektivtransport prioriteres framfor biltrafikk.

Samtidig understreker Bergen kommune at mulige målkonflikter ikke må underkommuniseres. Målet om et konkurransedyktig fylke med god framkommelighet for bil er i konflikt med målet om utslippskutt og trafikkreduksjon. Bergen kommune mener dette burde vært tydeligere kommunisert i RTP og etterlyser en tydeligere prioritering mellom målene.

Miljøløftet

Miljøløftet er sentralt i forslaget til RTP, og samarbeidet kommunen har med staten og fylkeskommunen gjennom Miljøløftet er avgjørende for å møte de store utfordringene bergensområdet står overfor på transportfeltet. Byvekstavtalen har så langt bidratt til å gi bedre luft, mer plass, mindre støy og bedre fremkommelighet i byene. Dette skaper bedre byer som gagner både klima, miljø og livskvaliteten til svært mange mennesker.

Bergen kommune understreker viktigheten av en videre offensiv satsing på miljøvennlig transport, og vi er glade for at Vestland fylkeskommune anerkjenner at en større del av innsatsen må skje i byområdet. Tiltakene må bidra til nødvendig nedgang i biltrafikk for å nå kommunens utslippsmål og ambisjoner for byen. Det er et stort behov for videre økt satsning på kollektivtransport, sykkel og gange kombinert med restriktive virkemidler for personbiltrafikken. For å få til dette må det settes av tilstrekkelige midler til å gjennomføre tiltakene i Miljøløftets handlingsprogram, samt styrke byvekstavtalen i kommende reforhandlinger.

RTP foreslår at det etableres en soneinndeling for differensiering av tiltak innenfor avtaleområdet i tråd med det justerte nullvekstmålet. Det foreslås å ta de kraftige grepene sentralt og tillate noe økning i biltrafikk i de ytterste områdene. Bergen kommune ser at byog senterområdene har andre utfordringer enn grendene i utkanten av avtaleområdet. En eventuell fremtidig soneinndeling med ulike krav til utslippsreduksjoner bør diskuteres grundig mellom samarbeidspartene i Miljøløftet. Bergen kommune minner samtidig om at FNs nye klimarapport understreker et kritisk behov for effektive klimatiltak umiddelbart og at alle må bidra til klimakutt. Reduksjon av veitrafikken vil være helt avgjørende for å få ned utslippene i fylket og i kommunen.

Miljøløftets handlingsprogram inneholder en prioritert oversikt over prosjekter. Avtalen har sterke økonomiske bindinger som sikrer finansiering og gjennomføring av tiltakene. Bergen kommune ser at porteføljestyring der prosjekter skal vurderes hvert år vil kunne skape usikkerhet rundt prosjekter det allerede er enighet om og forpliktelser til i Miljøløftet. Samtidig vurderer kommunen at det er helt avgjørende at det blir utført en ny vurdering av måloppnåelse av prosjektene som har ligget lenge inne og binder opp midler som kunne vært brukt på prosjekter med høyere måloppnåelse. Bergen kommune forutsetter at forslaget til RTP og kommende rulleringer er i overenstemmelse med forpliktelsene i Miljøløftet og at prosjekter i handlingsprogrammet gjennomføres.

Bompengeinntektene og finansieringsgrunnlaget går ned grunnet reduksjon i biltrafikken og økende elbilandel. Bergen kommune deler fylkeskommunens bekymring for finansieringen og vil støtte fylkeskommunens arbeid for økte statlige rammer. Bybanens byggetrinn 5 til Åsane er et avgjørende prosjekt for Bergen kommune. Kommunen forutsetter minimum 70 % statlig finansiering av prosjektet, inklusive sykkel og gange. Det er viktig å legge til at 8 % av de 66 % som ligger i opplegget til byggetrinn 4 til Fyllingsdalen går til reduksjon av bompenger, så den reelle finansieringen er på 58 %.

RTP har svært mange mål, ønsker og planer om nye strategier og utviklingstiltak og det kan være vanskelig isolert sett å være uenig i at vi skal jobbe for disse. Bergen kommune mener likevel at det bør prioriteres tydeligere og minner om at vi først må innfri forpliktelsene i dagens byvekstavtale. Bergen kommune støtter fylkeskommunens merknad om at belønningsmidler i Miljøløftet først og fremst bør gå til investeringer og anerkjenner behovet for mer forutsigbare rammer til drift. Slik det er nå, går de høye kostnadene til drift utover tilgjengelige midler til investeringer i Miljøløftets handlingsprogram.

Bergen kommune ser fram til videre samarbeid med Vestland fylkeskommune om viktige tiltak for transportsektoren gjennom Miljøløftet for å nå klimamålene og sikre god byutvikling. Bergen kommune vil delta aktivt i relevante prosesser fram mot reforhandling av byvekstavtalen.

Redusert veitrafikk

Fylkeskommunens beregninger viser at nullvekst lar seg gjøre, og at restriktive tiltak rettet mot bil er helt nødvendig for å nå nullvekstmålet. Bergen kommune støtter videreføring av restriktive tiltak som bompenger og parkeringsrestriksjoner, og er positive til at fylkeskommunen ønsker å utrede veiprising som et mulig tiltak.

Bergen kommune har imidlertid høyere ambisjoner om reduksjon i biltrafikken enn nullvekstmålet som ligger til grunn for Miljøløftet. I tråd med Grønn strategi skal personbiltrafikken reduseres med minst 20% innen 2030. Byrådet har enda høyere mål om reduksjon, og er i gang med å rullere Grønn strategi for å nå målsetningene. Prioriteringer og tiltak på fylkesveinettet, og forpliktelser fra alle partene i Miljøløftet, er avgjørende for å mål om trafikkreduksjoner og reduksjon i utslipp.

Bergen kommune er svært fornøyd med at fylkeskommunen vil prioritere utbedring og vedlikehold av det eksisterende fylkesveinettet framfor nye veiprosjekter. RTP legger opp til at prosjekter skal prioriteres ut fra samfunnsnytte. Kommunen minner om at samfunnsnytte ikke er noe godt vurderingskriterium alene, og at for stor vekt på samfunnsnytte i byområdene potensielt kan komme i konflikt med målet om å få ned trafikken og oppnå nullvekst, med alle de positive effektene det har for samfunnet, om det er bedre luft og mindre støy, og for natur og biologisk mangfold.

Bergen kommune mener at potensialet for trafikkreduksjon, og miljøgevinster må inngå i nyttevurderingen av alle prosjekter. Tiltak som gjennomføres må bidra til nødvendig reduksjon i personbiltrafikken. Bergen kommune anmoder fylkeskommunen om å vurdere hvert infrastrukturtiltak på fylkesveinettet ut fra mulige kapasitetsendringer for personbil og prioriterer tiltak og prosjekter som ikke fører til økning i biltrafikk.

En av strategiene i utkastet til RTP er at nye vegsamband ikke skal øke kapasiteten for veitrafikk. Dette støtter kommunen, samtidig som vi er bekymret for at flere pågående prosjekter forventes å øke biltrafikken og gjøre det enda mer utfordrende å nå kommunens mål om redusert biltrafikk. Bergen kommune ser med bekymring på at kapasiteten på vegnettet inn mot Bergen økes gjennom de planlagte prosjektene Rv 555 Sotrasambandet og E39 Svegatjørn-Rådal, og forventer at fylkeskommunen følger opp med nødvendige avbøtende og restriktive tiltak for å unngå trafikkvekst.

Bergen kommune registrerer at VLFK vil jobbe for å realisere flere statlige veiprosjekter i Bergensområdet. Blant annet skal fylkeskommunen jobbe for realisering av E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast). Bergen kommune har vært tydelig i våre innspill til blant annet Nasjonal transportplan på at denne utbyggingen vil føre til uheldig trafikkøkning i bergensområdet og mener midlene burde vært brukt på langt viktigere prosjekter. Bergen kommune minner om at både staten og fylkeskommunen er forpliktet til nullvekstmålet, og at nye motorveier undergraver målene vi jobber for i Miljøløftet. Ved nye veiprosjekter der statens løsning er økt vegkapasitet og høyere fart forutsetter Bergen kommune at det følges opp med tilstrekkelige trafikkreduserende tiltak som gjør oss i stand til å nå nullvekstmålet.

Et ringvegsystem rundt sentrum er viktig for å redusere sårbarheten i vegsystemet og Fylkeskommunen mener at et fullt utbygd vil kunne bidra til å avlaste de indre byområdene med hensyn til arealknapphet, bymiljø og luftkvalitet. Videre peker de på at utbygging av Ringveg øst må skje i kombinasjon med restriktive tiltak på eksisterende vegnett, og at delstrekningen Arna-Fjøsanger/Hop må prioriteres før delstrekningen E16 Arna- Vågsbotn. Samtidig fremhever de at det ikke er formålstjenlig å bedre framkommeligheten for personbiltrafikken ut over firefelts veger og har som forutsetning at det åpnes for ytterligere kollektivprioritering på disse strekningene. De åpner også for at kollektivfeltene kan vurderes åpnet for næringstransport.

Bergen kommune er enig i at et ringvegssystem i kombinasjon med restriksjoner for biltrafikken rundt byen vil redusere sårbarheten. Bergen er likevel bekymret for at et nytt samband kan bidra til uønsket trafikkøkning og det er svært viktig at man dimensjonerer

anlegget riktig både i forhold til standard og fart. Beregninger fra utredningene om Ringveg øst-planene viste at det er nødvendig med vesentlige trafikkreduserende tiltak i sentrum med økte bompenger for å oppnå ønsket omkjøringseffekt. Kommunen ser at utbygging av en eventuell trase fra Fjøsanger til Arna reduserer sårbarheten mer enn utbygging av strekningen Arna - Vågsbotn. Samtidig mener vi at det bør gjøres nye beregninger på hvordan situasjonen blir med forlenget Fløyfjellstunnel og redusert trafikk. Det bør også vurderes hvordan utbedringstiltak som for eksempel tunnel forbi Grimesvingene på eksisterende veg vil kunne redusere sårbarheten og om samlet effekt av utbedringstiltak bidrar til lavere trafikkøkning enn en eventuell ny veg.

Fylkeskommunen har som forutsetning at det må åpnes for kollektivprioritering. Dette er i tråd med Bystyrets vedtak om at der det legges til rette for fire felt skal to være kollektivfelt. Når fylkeskommunen åpner for at kollektivfeltene kan vurderes åpnet for næringstransport tolker vi som at Fylkeskommunen mener at de kan vurdere tungbilfelt. Kommunen ser at det i enkelte områder kan være hensiktsmessig å vurdere tungbilfelt, spesielt i viktige traséer for næringstransporten og kanskje i områder hvor høy elbilandel hindrer fremkommeligheten for kollektivtransporten. Det er i tungbilfelt, i motsetning til kollektivfelt ikke åpning for at elbiler kan ferdes. Bergen kommune støtter fylkeskommunen i at det kan være interessant å vurdere alternative løsninger som fremmer kollektivtransporten, men det må være en forutsetning at eventuelle løsninger ikke vil gå på bekostning av kollektivtransportens fremkommelighet.

Nye motorveier er ikke løsningen på klima- og miljøproblemene men bidrar til trafikkvekst, arealbeslag og klimagassutslipp. Metoder for klassifisering av veg og vurdering av hvilke vegstandarder/veiklasser som skal brukes på ulike veier må etter Bergen kommunes syn ses i lys av forventede trafikkreduksjoner dersom vi når klimamålene og målene om trafikkreduksjon. Når målet er å redusere trafikken, er det ikke logisk å benytte vekstprognoser og ÅDT-tall basert på foregående års vekstøkninger. Forventet trafikkutvikling må beregnes ut fra forutsetningen om at våre felles forpliktelser nås. Trafikkreduksjonen partene har forpliktet seg til gir muligheter for å se på mer byrettede løsninger for veianleggene, som for øvrig også kan frigi midler til satsing på miljøvennlig transport.

Sykkel og gange

Bergen kommune har ambisiøse mål for sykkelbyen og gåbyen Bergen. Sykling og gange reduserer miljøulempene ved transport, reduserer støy, bedrer folkehelsen, og gir mindre kø sammenliknet med bil. En overgang til miljøvennlige og mindre arealkrevende transportformer er avgjørende for å nå kommunens mål om redusert biltrafikk. Partene i Miljøløftet har forpliktet seg til felles Sykkelstrategi for Bergen (2020-2030) og Gåstrategi for Bergen (2020-2030), og Bergen er fornøyd med at RTP slutter seg til strategienes hovedmål om at flere skal gå og sykle mer.

Bergen kommune stiller seg bak de foreslåtte prioriteringskriteriene for gang- og sykkeltiltak med prioritering av barn og unge med tiltak for tryggere skolevei og hjertesoner. Bergen kommune ser positivt på at tiltak skal prioriteres der potensialet for sykkelreiser er størst og ser fram til tett samarbeid med oppfølging av sykkel- og gåstrategiene gjennom Miljøløftet.

I høringsbrevet ber fylkeskommunen kommunene om å spille inn 1-2 gang- og sykkelveistrekninger langs fylkesvei som de ønsker å prioritere. Bergen kommune har bedt om at alle prosjektene i Miljøløftet vurderes på nytt ved neste rullering av handlingsplanen. I påvente av dette vil Bergen prioritere strekningen Toppe-Ulsetstemma (gjenstående del av Salhusveien, fv. 5300) av hensyn til å bedre forholdene for gående og syklister med tanke på fremkommelighet og trafikksikkerhet.

I uttalelsen til planprogrammet ba kommunen om at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i å sikre trygge og praktiske traseer for gående og syklende i anleggsområder gjennom å etablere rutiner for oppfølging av retningslinjer. Bergen kommune gjentar denne anmodningen og foreslår at dette tas inn som et utviklingstiltak i handlingsplanen.

Bergen kommune mener det er behov for mer samarbeid om trafikksikkerhet for gående. Fylkeskommunen må ha større forståelse for kommunenes ønsker når det det gjelder forslag om fotgjengeroverganger og flere lysregulerte kryssinger for å sikre gode forhold for gående og trygge skoleveier

Kollektivtransport

I en arealplansammenheng og for å få bysamfunnet i det daglig til å fungere best mulig, er et godt og miljøvennlig kollektivtilbud av svært stor betydning for bysamfunnet. Velfungerende kollektivtransport er selve nøkkelen i bylivet - sosialt, kulturelt og ikke minst i forhold til arbeidsreiser. Bergen kommune har lenge ønsket seg større innflytelse i planlegging og gjennomføring av kollektivtrafikken i Bergen. Dette vil bedres gjennom kollektivavtalen.

Bergen kommune ønsker å styrke driften av kollektivtrafikken i Bergen og er derfor glad for at fylkeskommunen vil prioritere utbedring av hovedfartsårer inn mot Bergen med egen prioritering av kollektivtransport. Kollektivtransporten er avhengig av god framkommelighet og tilstrekkelig veikapasitet i områder med store reisestrømmer. Dårlig framkommelighet gir kø, økt reisetid og redusert punktlighet som svekker kollektivsystemets konkurransekraft. God framkommelighet er avhengig av lokale planprosesser, og Bergen kommune vil bidra til gjennomføring av tiltakene og legge til rette for kollektivtransport i sentrum. Bergen kommune er positive til at fylkeskommunen vil fortsette satsingen på lav- og nullutslippsteknologi i kollektivtransporten.

Prioriteringen av transportmidler bør følge hierarkiet i den omvendte transportpyramiden, og innskrenking av veikapasitet for bil kan være et viktig virkemiddel for å styrke transportmidler høyere opp i pyramiden sin konkurransekraft sammenliknet med bil. Dette tilsier at kollektiv må prioriteres på vegnettet framfor biltrafikk. Egne kollektivfelt på hovedinnfartsårene vil styrke konkurransekraften for kollektiv sammenliknet med bil, noe som er viktig for å nå målet om trafikkreduksjon.

Bergen kommune er enig i at bompenger i større grad skal være et trafikkregulerende middel i byområdene, heller enn en avgjørende finansieringskilde. Bompengeavhengigheten skaper usikkerhet for finansieringen av investeringstiltakene i Miljøløftet på lang sikt, og fylkeskommunen understreker at de vil gjøre bybaneutbyggingen mindre avhengig av bompengene. RTP legger opp til at fylkeskommunen skal jobbe for at bompengeinntekter kan brukes til drift av kollektivtrafikk. Bergen kommune forutsetter at staten setter fylkeskommunen i stand til å ivareta sine forpliktelser når der gjelder drift av kollektivtransporten. Bergen kommune mener som prinsipp at bompenger til drift kan være positivt. Samtidig er det ikke uproblematisk å gjøre kollektivtrafikken avhengig av bompengeinntekter som vil falle etter hvert som biltrafikken reduseres.

Det er positivt at fylkeskommunen vil utvikle kollektivtransport på sjøen, eller en såkalt «Blå bybane». Sjøtransport står samtidig for store klimagassutslipp i dag og det er viktig at framtidas båtsamband baseres på null- og lavutslippsteknologi. Bergen kommune ønsker at alle transportformer skal bli mer miljøvennlige og er også positive til at fylkeskommunen vil sette i gang ulike piloter som for eksempel el-fly på enkeltruter.

Klima og miljø

Bergen kommune forventer at Vestland fylkeskommune legger avgjørende vekt på klima og miljø i prioriteringen av prosjekter. RTP legger opp til at prosjekter prioriteres ut fra samfunnsnytte, og Bergen kommune er kritiske til om klima og miljø tillegges nok vekt i metodene for beregning av nytte. Forhold som klimagassutslipp, arealbeslag og naturverdier må være mer styrende for prioritering av prosjekter og valg av løsninger i de enkelte prosjektene. Bergen kommune forutsetter at fylkeskommunen prioriterer de grønneste tiltakene, som prosjekter som får flere over på miljøvennlige transportformer og tiltak som bidrar til å redusere klimagassutslipp fra transport.

Det er positivt at fylkeskommunen vil utrede lavutslippsløsninger på fylkesvegområdet. I Bergen kommunes uttalelse til planprogrammet for RTP (18.8.2020) etterlyste vi at

eventuelle nye veiprosjekter må inneholde et estimat for økning i klimagassutslipp for Bergen kommune pga. økning i trafikkarbeid inn til byen. Bergen kommune foreslår at et systematisk arbeid for beregning av klimagassutslipp fra nye fylkesveiprosjekter inngår i RTP. Videre ber Bergen kommune om at fylkeskommunen støtter opp under kommunens utslippsmål i Grønn strategi og oppgir klimagassutslipp innenfor kommunens grenser som følge av vegprosjekter, endret transportmønster og anleggsvirksomhet.

Et bærekraftig transportsystem må etter Bergen kommunes syn bevare naturverdier i størst mulig grad. Nye veiprosjekter, drift og vedlikehold påvirker naturen og naturmangfoldet, særlig gjennom endret arealbruk, avrenning, og fragmentering av leveområder for arter. Bergen kommune savner konkrete tiltak i RTP for å vurdere systematisk hvordan samferdselsanlegg kan bidra til å styrke blågrønne strukturer gjennom strategier for vegetering, økologiske korridorer og overvannshåndtering. Å begrense og avbøte negative virkninger på naturverdier må være en viktig del av fylkeskommunens ansvar som forvalter av fylkesvei. Bergen kommune etterlyser også konkrete strategier i RTP for å minimere arealbeslaget og barriereeffekter fra samferdselsprosjekter.

Bergen kommune er glad for at Vestland fylkeskommune skal se på ulike tiltak for å unngå plast i naturen. Bergen kommune minner om at biltrafikk også bidrar til å spre plast i naturen fra slitasje av bildekk. Det er den desidert største kilden til mikroplast i havet fra fastlands-Norge, og står for 8000 av totalt 19 000 tonn mikroplast som slippes ut på land årlig (Miljødirektoratet). Halvparten havner i havet. Hadde Bergen sentrum blitt fylt opp med 8000 tonn mikroplast ville bergenserne stått til knes. Å redusere antall kjørekilometer med bil vil derfor være svært viktig for å redusere plastmengden som havner i naturen.

Bergen kommune er glad for samarbeidet kommunen har med fylkeskommunen og andre aktører om måling av luftkvalitet og igangsetting av nødvendige tiltak.

Andre tema

Bergen kommune er positive til at det settes i gang et arbeid for å kartlegge og avklare ansvarsdeling for veinettet i Bergen kommune. Bergen kommune ser at det er behov for en mer hensiktsmessig fordeling av veistrekninger etter funksjon. Bergen kommune minner om at tekniske krav iht. veglova § 7 må være oppfylt, og oppfordrer VLFK til å gå i dialog med vegdirektoratet om dette. Bergen kommune ser store fordeler med en avklaring når det gjelder ansvar for drift av gang- og sykkelveier i Bergen kommune. Arbeidet med omklassifisering må ses i sammenheng med arbeidet for sammenhengende forvaltning-, drift-, og vedlikeholdsregime, og felles driftsstandard på gang- og sykkelanlegg. På gjennomgående g/s-tilbud bør det ses på muligheten for at det er samme veimyndighet på hele strekningen. For tilbud langs bilvei vil det være mest hensiktsmessig at veimyndighet er den samme som for bilveien.

Utbygging av samferdsels- og infrastrukturprosjekter kan gi store masseoverskudd. Massehåndtering identifiseres som en sentral utfordring i RTP. En rekke store samferdselsprosjekter som gir messeoverskudd, som K5 Vei og bane Arna-Voss, bybanen til Åsane og forlenging av Fløyfjelltunellen gir et stort behov for massedeponier i fylket. Bergen kommune er positive til at masseforvaltning skal utredes som et utviklingstiltak ifølge handlingsprogrammet, i samarbeid med nasjonale myndigheter. Bergen kommune minner om at overskuddsmasser i størst mulig grad skal brukes til samfunnsnyttige prosjekter, men dersom stein skal deponeres forutsetter Bergen at Fylkeskommunen samarbeider med kommunene og de andre veieierne om å finne egnete lokasjoner for deponier.

Fylkeskommunen skal se på handlingsrom innenfor vegnormalene og jobbe for å utvide dette. Vegnormalene er etter Bergen kommunes syn ofte et hinder for å kunne planlegge for veier med riktig kapasitet i forhold til fremtidig trafikknivå. Vegnormalene vektlegger i for stor grad fremkommelighet for personbiltrafikken på bekostning av muligheten for å bruke redusert vegkapasitet og prioritering av kollektivtransport, sykkel og gange som virkemiddel. Det skal være tilstrekkelig veikapasitet til å imøtekomme mobilitetsbehovet, men hva dette behovet består i er stor endring, noe vegnormalene bør ta høyde for. Bergen kommune

mener fylkeskommunen i sitt utviklingsarbeid bør se på hvordan utvidet handlingsrom innenfor vegnormalene kan bidra til felles mål om nullvekst og reduksjon i biltrafikken.

Et av utviklingstiltakene i handlingsprogrammet er å utrede modulvogntog på fylkesveinettet. Bergen kommune er kritiske til om dette vil kreve en så rigid linjeføring at det kan komme i konflikt med f.eks. muligheten for å anlegge kollektivfelt eller andre tiltak. Bergen kommune mener utredningen må omfatte mulige målkonflikter med kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer.

Bergen kommunes forslag til prioriterte tiltak:
Bergen kommune ønsker i all hovedsak å prioritere prosjekter i Miljøløftet som bidrar til å redusere biltrafikk, og få flere over på kollektivtransport, sykkel og gange. Bergen kommune er opptatt av at prosjektene som ligger i Miljøløftets handlingsprogram gjennomføres. Det er generelt viktig for Bergen å prioritere kollektivframkommelighet på alle fylkesveier inn mot Bergen sentrum.

Videreføring av bybanen til Åsane (byggetrinn 5) er av avgjørende betydning for Bergen kommune. Bergen kommune ser positivt på at fylkeskommunen skal utarbeide en finansieringsplan og vil støtte arbeidet for økt statlig finansiering.

Grimesvingene på strekningen Fv. 587 Arna- Midttun er ikke omtalt i RTP-dokumentene, men ifølge prosjektoversikten i vegprosjektvestland pågår det et arbeid i tidlig fase med mulig utbedring til vegnormalstandard/punktutbedring. Bergen kommune ønsker at utbedring av strekningen prioriteres så snart som mulig.

Konklusjon:
Bergen kommune mener fylkeskommunen går et skritt i riktig retning til en mer miljøvennlig løsning på regionens mobilitetsutfordringer. Bergen kommune synes dokumentene inneholder flere oppfølgingsoppgaver enn det dagens økonomiske handlingsrom tillater og ønsker å medvirke i videre prioritering av de konkrete tiltakene. Det bør utarbeides en tydelig oversikt over prosjekter som skal gjennomføres i perioden. Bergen kommune kan i det videre samarbeidet være tydeligere i sine vurderinger dersom vi får et mer konkret forslag å gi tilbakemelding på.

Bergen kommune ønsker med dette innspillet å bidra til at Vestland fylkeskommune får en framtidsrettet RTP for 2022 – 2033 som bidrar til en natur-, miljø- og klimavennlig samfunnsutvikling. For å få dette til er det helt grunnleggende nødvendig at den nye transportplanen bidrar til mer arealeffektive og trivelige byer med reduserte transportbehov, kapasitetssterke kollektivsystem, et solid løft innenfor sykkel og gange, færre biler, bedre luft og myldrende folkeliv.

Tiltakene Bergen kommune ønsker å prioritere bidrar til nettopp dette, og en tydelig RTP vil være avgjørende for å nå felles målsettinger.

Med hilsen
BKMB - kommunaldirektørens stab

Amalie Hilde - saksbehandler

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

Bjørnafjorden kommune
Plan

BJØRNA FJORDEN
BLI INSPIRERT

Vestland fylkeskommune
Agnes Mowinckels gate 5
5008 BERGEN

| Referanse nr. | Saksh. | Dykkar ref. | Dato |
|---|---|---|---|
| 21/59308 | Asle J. Andås - 56 57 50 00 - post@bjornafjorden.kommune.no | | 18.10.2021 |

**Uttale frå Bjørnafjorden kommune til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033**

Det er gjort følgjande vedtak i saka:
**SAK 109/2021, 23.09.2021 Bjørnafjorden kommunestyre**

**Vedtak:**
Bjørnafjorden kommune har følgjande innspel til Regional transportplan for Vestland:
Bjørnafjorden kommunen meiner planen tek inn over seg dei store utfordringane i fylket på ein god måte.
Det er gode målsettingar i planen og Bjørnafjorden kommune støttar hovudmålet til planen om at me skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.
Enkelte delmål kunne gjerne vore formulert på ein måte som gjer dei meir målbare.
Dei valte strategiane synast å vere målretta og gode.
Bjørnafjorden kommune viser elles til tidlegare innspel til arbeidet.
Med stadig aukande del nullutsleppskøyretøy i personbilparken meiner Bjørnafjorden kommune at restriktive tiltak for personbil som bompengar/vegprising, miljødifferensiering og parkeringsrestriksjonar må få mindre vekt i plandokumentet, og at fokuset på å byggja opp alternative reiseformer som gode kollektivtilbod må aukast.
Bjørnafjorden kommune meiner at bompengar ikkje skal kunne nyttast til drift av kollektivtilbod, og går i mot innføring av vegprising som finansieringskjelde i samferdselssektoren.
På dei fleste fylkesvegar utan gul stripe er det ofte eit problem at vegetasjon langs vegen som hindrar sikt, spesielt der det er svingete veg. Dette kan ofte føre til unødig farlege situasjonar spesielt for mjuke trafikantar. Derfor ynskjer vi at Vestland fylke prioritera hogst der det ikkje er planer om snarleg veg-utbetring.
Nye vegprosjekt
- Utbetring av veg frå Sævareid til Sundvor FV549.

Med vennleg helsing

Asle J. Andås
Kommuneplanleggjar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

**Kopi til:**



**Bjørnafjorden kommune**
Postadresse:
Postboks 24
5649 Eikelandsosen

Besøksadresse:
Bjørnafjorden rådhus,
Torggata 7, 5200

Sentralbord +47 56 57 50 00
post@bjornafjorden.kommune.no
bjornafjordenkommune.no

Bankgiro: 3201.48.86388
Org.nr.: 844 458 312

**Kopi til:**
Vestland fylkeskommune  Postboks 7900  5020  BERGEN

KOPI

# Bremanger kommune

**JournalpostID:** 21/10313
**Sakshandsamar:** Tom Joensen
**Dato:** 14.09.2021

Saksframlegg

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 084/21 | Formannskapet | 23.09.2021 |

**Regional transportplan for Vestland 2022-2033 - uttale frå Bremanger kommune**

**Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:**
Det vert vist til til vurderingane i saka og legg desse til grunn for uttale til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP)

**Bakgrunn for saka:**
Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for

Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring. Planen sendast på høyring i tråd med pbl. §8-3.

Fylkeskommunen ber no om innspel til planen. Høyringsfristen er 12.09.2021. Vi har fått utsett fristen til etter FSK-møtet.

**Formannskapet 23.09.2021:**

**Handsaming:**
Svein Olav Senneset,V - føye til tiltak for å unngå stadig stenging av Rugsundbrua ved vind. Per Helge Eikeland,Ap, ber om at ein i staden sender eit brev til fylkeskommunen gjeldande dette ? Det vart einighet om at ein sender eit seperat brev gjeldane Rugsundbrua.

**FSK- 084/21 Vedtak:**
**Samrøystes vedtak:**
**Det vert vist til til vurderingane i saka og legg desse til grunn for uttale til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP)**

**Aktuelle lover, forskrifter avtale mm:**
Kommunelova

**Saksopplysningar:**
Vestland fylkeskommune har sendt Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (RTP) ut på høyring med frist 12. september 2021. RTP er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland

2020 – 2024». Der står det at planen skal famne om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring.
RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:

- Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
- Handlingsprogram til Regional transportplan
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

For at fylkeskommunen best skal kunne bruke dei innspela vi får til å utforme plandokumentet ønskjer dei tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

**Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, Hafs og Sunnfjord**

Utfordringar og løysingar er i stor grad felles for heile regionen, ikkje berre for kva kommune. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Derfor finn vi det naturleg å starte høyringsuttalen

<u>Utfordringane</u>
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande og for våre kommunar er det avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar, gode kollektivtilbod både på sentrale og lokale ruter som legg til rette eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

<u>Måla i RTP</u>
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

<u>Samsvar mellom mål og strategiar og kriterium for prioritering</u>
Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

<u>Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet</u>
RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må òg inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast. Kollektivtilbodet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utsleppsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydeleg.

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overgangar frå veg til hamn. Vestland har betydelege mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamner etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbodet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsegnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.
Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).
Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell
Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

Endra klassifisering
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det går fram av handlingsprogrammet.

**Uttale frå Bremanger kommune**

Generelt om fylkesvegnettet i Bremanger kommune:
Fylkesvegane i Bremanger kommune frå Kalvåg - Bremanger - Bortnen - Rugsund - Davik - Ålfoten – Svelgen - Midtgulen og Botnane omfattar mange mil med fylkesvegar der fleire av traseane ber preg av slitasje og manglande vedlikehald. Vi har smale flaskehalsar med mange møteulykker, behov for rassikring, sikring av vegar for tungtransport og tilrettelegging for mjuke trafikantar langs dei smale fylkesvegane. Mykje vil kunne utbetrast med enkle og mindre kostbare tiltak, gjerne i gjennom «spleiselagfinansiering» av enkelte vegstrekningar.

Her er også eit behov for større og tyngre investeringar.

For Bremanger kommune vil utbetring av vegnettet vere ein viktig faktor i betring av tryggleik, klima og miljø, i tillegg vil det ha stor betydning for trivselen til våre innbyggjarar. Næringslivet og industrien er avhengig av framtidsretta vegnett for effektivisering og utvikling, men også i arbeidet for å nå nullutsleppmålet.

Bremanger ynskjer å ta del i målstrategien med lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv, og like mogelegheiter til å delta i verdiskaping.

Viktige næringsvegar i og gjennom Bremanger kommune:
Bremanger kommune set pris på Vestland fylke sin prioritet i å halde fast ved byggesteg 1 av Kystvegen, FV 614 Svelgen – Indrehus men oppmodar sterkt om framskunding av prosjektet i høve til vedteke økonomi og handlingsprogram 2022-2025.

For å knyte saman kystregionen utfordrar vi Vestland fylke til å legge etappe 2 brukryssing over Nordfjorden inn i handlingsprogrammet til RTP med bru frå Tongane til Biskjelneset, og utbetring av innfartsvegane til brukryssinga.

Det vil vere mogeleg å køyre desse prosjekta parallelt då store delar av kostnad til etappe 2 av Kystvegen vil kunne dekkast via ferjeavløysingsmidlar og bompengar. Denne utbygginga vil vere ei stor og offensiv satsing for næringsutvikling langs heile kysten mellom Bergen og Ålesund.

Utbetring av flaskehalsar langs fylkesvegane og rassikring for å trygge liv.
Sikring av rasutsette strekningar må prioriterast, vi viser m.a. til Forprosjekt for skredsikring FV 616 Dombestein-Davik. I tillegg må Magnhildskaret og strekninga Svoren/Hunskor takast med.

FV 5711 Frøysjøvegen Midtgulen – Botnane ber preg av slitasje, treng utviding av flaskehalsar på delar av vegen, og forsterking av vegkantar pga. tung næringstransport.

Bremanger kommune ber om at forstudia som kommunen har fått utarbeidd for FV 616 Kalvåg-Klubben og Davik-Rugsund vert teke med som prioriterte vegutbetringar.

Kommunen inviterer til samarbeid mellom kommune, fylket og næringslivet i Bremanger i prioriteringar for utbetring og mogelege straksløysingar av vegnettet.

Utbetring av fylkesvegar med gang- og sykkelvegar:
FV 5706 Grotlevegen frå Smevika til Grotle og FV 5710 Nesbøvegen frå Sandetunellen – Mevika er døme på viktig næringsvegar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar med gang og sykkelveg, samt møteplassar for bilar.

I turistsesongen er Grotlevegen uframkommeleg på grunn av stor auke i turistnæringa. Med anslagsvis 10 000 besøkjande på Grotlesanden, og kring 3 000 gjestar ved Iglandsvik camping i ytre Bremanger i 2020 medfører dette til ei stor sikkerheitsmessig utfordring, og fare for mjuke trafikantar.

Vidare ber kommunen om at FV 616 i Kalvåg vert forlenga frå Kalvåg sentrum fram til Kalvøya-industriområde.

Mobilitet og kollektivtransport:
For ungdom, arbeidspendlarar og andre reisande til og frå Bremanger kommune er korrespondansen i all kollektivtransport avgjerande for å kunne bu, eller flytte til Bremanger kommune.

Vi registrerer at Vestland fylke har ein god strategi for å utvikle mobilitet og kollektivtransport i distrikta, og ber derfor at dette vert teke omsyn til i all planlegging av rutetider, og ruteanløp for båt, ferjer, buss- og flyruter.

Vil spesielt peike på ferjesambanda Stårheim – Isane og Måløy – Oldeide der kontinuitet og utviding av at ferjeavgangane er avgjerande for vidare utvikling.

Kystvegekspressen mellom Florø og Måløy med båtstopp på alle ruter i Leirgulen er ei viktig tilrettelegging for skule-/arbeidspendling og turisme.

Av omsyn til trafikktryggleik ber kommunen om at gatelys og venteskur ved kollektiv-haldeplassar og skogrydding langs fylkesvegane vert vektlagt.

Bremanger kommune ser fram til eit godt samarbeid med fylkeskommunen for utarbeiding av strategi for framtidas grøne transport, både på veg og sjø – som i tillegg til kollektivtrafikk, sykkel-/gangveg og tettstadplanlegging omhandlar t.d. ladeinfrastruktur, berekraftig reiseliv og grøn sjøtransport.

Bømlo kommune

**Merk: 2021/21417**

Synar til fylkeskommunen sine nettsider og høyring av Regional transportplan 2022-2033. Synar og til mailkorrespondanse og mail 21.06.2021 kor Bømlo kommune fekk utvida høyringsfrist til 24.09.2021.

Her følgjer ei politisk fråsegn vedteken av Bømlo kommunestyre 20.09.2021 (PS SAK 91/21)

*Bremnes 23.09.2021*

## HØYRINGSFRÅSEGN TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033 (RTP), MED HANDLINGSPROGRAM OG STRATEGIAR - FRÅ BØMLO KOMMUNE

Synar til Vestland fylkesting sitt vedtak i juni 2021 og høyringsdokumenta på fylkeskommunen sine nettsider. Her følgjer Bømlo kommune si fråsegn til høyringsframlegg til RTP 2022 - 2033.

Bømlo kommune stillar seg bak hovudlinjene, plantema, og dei strategiske vala som er lagt til grunn i høyringsframlegget. Me ser fram til framtidige dialogmøte med kommunane. Det bli eit viktig punkt å følgje opp handlingsplanane.

Generelt var det litt krevjande å manøvrere i fire dokument, i litt ulik grafisk profil, som ligg til høyring i saka. Noko av informasjonen ser ut til å bli repetert. Til dømes synes me at informasjonen i handlingsprogrammet punkt 1.2 og 1.4. er viktig å ha med i hovuddokumentet, RTP, men det er kanskje ikkje nødvendig å repetere dette i handlingsdokumentet om ein har referanse/mandat til RTP?

Det kunne med fordel vere meir nummerering/sidetal i dokumenta og, men det tenker me er lett å gjere redaksjonelt i det endelege framlegget.

**Utviklingstrekk og samanheng med andre planar**

Me delar dei same utfordringane som utviklingstrekka kan syne. Me vil spesielt peike på ei aldrande befolkning og sjå dette i samanheng med både mobilitet, kvalitetsreforma «Leve hele livet» og den overordna kommunale arealdisponeringa. Arealbruk har kommunen stor styring over, mens den viktigaste delen av vegnettet vårt og det offentlege transporttilbodet er det fylkeskommunen som har mynde over.

Eit vel-koordinert kollektivtilbod er viktig både med omsyn på å gjere kommunen attraktive for tilflyttarar, og for å kunne gje ei stadig aldrande befolkning moglegheit til å vere mobile og delta i samfunnet.

Me har hatt ein jamn vekst i innbyggjarar dei siste åra. Det blir fleire arbeidsplassar i kommunen, som til dømes med Bømlo Fiskerihamn. Ein stor del av tilflyttinga har også vore grunna innvandring. Både blant desse og unge, som til dømes studentar, er det ein god del som ikkje har førarkort. Me treng eit mobilitetstilbod for alle, noko kommunen ønskjer å leggje til rette for gjennom sine arealstrategiske val og gjere lokalsentra våre til gode og attraktive knutepunkt.

Det er noko nær 1600 innbyggjarar[1] som pendlar, mange til Stord kommune men også ein relativt høg del til Bergensregionen. Skuleelevar på vidaregåande nyttar båt og buss kvar dag til både Austevoll, Fitjar, Stord og Haugesund. Når UNITECH Teknologisenter, med ny integrert skule for vidaregåande opplæring står ferdig på Rubbestadneset, vil sannsynlegvis fleire elevar pendle inn til kommunen vår.

**Snøggbåt «Sunnhordlandsruta»**

Sunnhordlandsruta er raskaste og mest naturleg reiseveg for svært mange på Bømlo, både til Flesland og Bergen sentrum. Kystbussen eller lokalrutene er svært ofte ikkje noko realistisk alternativ, mykje grunna manglande korrespondansar mellom desse tilboda, men og total reisetid. Snøggbåten er samstundes med på redusere biltransporten i Bergen. Bømlo kommune vil gjerne samarbeide om vidare utvikling av utsleppsfrie snøggbåtar og andre farkostar.

Mobilitetstilbodet både på sjø og land er med andre ord svært sentralt for Bømlo. God mobilitet er eit mål i vår samfunnsdel frå 2019. Me er avhengig av godt samarbeid med fylkeskommunen for å få dette til, sidan det er det fylkeskommunale vegnettet og transporttilbodet som utgjer «livsnervane» i kommunen. Me ønskjer gjerne å vidareutvikle og sjå på nye løysingar som kan binde kommunane i Sunnhordaland tettare saman sjøvegen. Til dømes har næringslivet her utvikla konsept som Vannbussen «Urban Water Shuttle». Slike konsept kan betre tilknytinga mot regionsenteret på Stord og korrespondere med Sunnhordlandsruta.

Rubbestadneset er og må halde fram med å vere eit viktig sjøtrafikalt knutepunkt. Her er det, som etterlyst i RTP, gode areal til overgongar mellom ulike transportformer. Det er og moglegheitar for meir transport på sjø frå Moster og Langevåg med tilhøyrande oppjustering av kaiar, infrastruktur og lading. I begge desse områda jobbar kommunen med moglegheitsstudier, reguleringsplanar og større prosjekt som Moster 2024 og Fiskerihamn Bømlo.

**Fylkeskommunale vegnettet og «Bømlopakken II»**

Bømlo kommune er samd i at ein framover må prioritere å forhindre eit auka etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet, men pågåande prosjekt må bli stilt ferdige.

Den viktigaste, og ofte den einaste samferdselsåra på land i Bømlo, er fylkesveg 541 (Langevåg - Ekornsætre) og fylkesveg 542 (Svortland – Ekornsætre - E39 Føyno). Desse fylkesvegane har saman med ferjesambandet Buavåg – Langevåg, også nasjonal betydning sidan vegstrekninga fungerer som alternativ veg når E39 Bømlafjordtunnellen er stengt.

Bømlafjordtunnellen har relativt ofte driftsstans som fort førar til store trafikale utfordringar i tre kommunar. Ein rapport frå 2016 (TØI[2]) peiker mellom anna på at grunna den høge stigningsgraden er Bømlafjordtunnelen blant dei mest utsette for brann i køyretøy i landet. Det har vore både brann og tilløp til brann ved fleire høve dei siste åra.

Bømlo kommune vil difor understreke at Fv 541 og Fv 542 gjennom kommunen er eit svært viktig vegsamband, med omsyn på avlastningsveg, beredskap og nasjonalt næringsliv. Dette strekket fungerer ofte, og bør ha status, som regional hovudveg (klasse B). Delar av dette sambandet er nytt med god kvalitet og kapasitet og som har blitt realisert gjennom «Bømlopakken».

[1] SSB, Kommunefakta. Bømlo, «Pendling»
[2] Transportøkonomisk institutt «Kartlegging av kjøretøybranner i norske vegtunneler 2008 – 2015». Nævestad m.fl. TØI rapport 1542/2016

Resten av dette sambandet må no bli stilt ferdig gjennom revidert bompengeavtale, «Bømlopakken II». Dagens vegkvalitet på strekket som står att er av dårleg kvalitet, smalt og lite trygt for alle trafikantar. Når delprosjekta og sekkepostane i «Bømlopakken II» blir stilt ferdig blir heile fylkesvegsambandet av gjennomgåande god kvalitet. Dette er svært viktig for næringslivet i Bømlo. Ikkje minst for oppdrettsnæringa og trailertrafikken frå dei tre lakseslakteria i Brandasund, Øklandsvåg og Langevåg. Det er også viktig med tanke på hyppig brukt alternativ veg for E39 og kan vere lagt godt til rette for både modulvogntog og andre nye, teknologiske konsept.

Når Bømlo Fiskerihamn står ferdig vil trafikken sørover og sannsynlegvis auke. Fylkesveg 541 gjennom Sveio må difor oppgraderast til klasse B.

Sjølv om fleire fylkeskommunale vegstrekk ikkje med i den reviderte bompengepakka, forventar kommunen likevdel vedlikehald og planar for utbetring av desse vegstrekka.

**E 39 Hordfast**

Bømlo har mykje samarbeidd med, og er knytt til, Haugalandet og Rogaland på ulike vis, ikkje minst som arbeids- og næringslivsregion. Når kryssing av Boknafjorden E39 Rogfast er ferdigbygd, vil Stavanger-regionen bli meir tilgjengeleg for kommunane her i sør-fylket. Om ein vil utvikle Vestland fylke vidare blir det difor viktig at fylkeskommunen jobbar for å realisert ferjefri E39 Hordfast. Debatten om trase-val bør bli lagt i ro, og ein bør heller nytte kreftene på at sambandet skal bli berekraftig med omsyn på natur og miljø.

**Kollektivtransport og korrespondansar**

I Vestland fylkeskommunen «statistikk og utviklingstrekk» er det sunnhordland som er den regionen som er minst nøgd med kollektivtilbodet. Med berekraftig mobilitet forstår me også at ei reise skal vere så saumlaust og enkel som mogleg, uansett kor i fylket ein skal reise. Det skal vere lett å reise mellom dei store kollektivknutepunkta og regionssentra, på land og sjø.

Meir ruteproduksjon er alltid velkommen men det er stort forbetringspotensial i betre korrespondansar mellom eksisterande rutetilbod. Det gjeld både mellom Skyss sine eigne tilbod - som buss-buss, buss-båt – men og dei kommersielle aktørarar som til dømes Kystbussen (Nor-Way Bussekspress) som fungere som ein del av det kollektive nettverket.

Det er bra slik RTP-utkastet seier at «Lokalruter skal gi samband mellom og i bygd og regionssenter. Hovudlinjene skal sikre tilkomst og  og kopling mellom regionssenter og større tettstader, samt gi transportmoglegheiter til og frå Bergen». Slik Bybanen utgjer ryggraden i kollektivnettet i Bergen, utgjer hovudlinja (linje 800), Kystbussen (NW 400) og Sunnhordlandsruta ryggraden i kollektivnettet i region Ytre Sunnhordland. Korrespondanse er ekstra viktig på lokale ruter med få avgangar.

Til dømes på ein utreisedag som søndag, er det kun ein (av fire) avgangar frå kommunesenteret Svortland til Rubbestadneset båtkai, som korresponderer med Sunnhordlandsruta. Frå Langevåg og Mosterhamn kor det er respektive to og ein bussavgang heile søndagen. Desse går til kommunesenteret og korresponderer ikkje med nokon anna, korkje båt, rute 800 til Leirvik eller Kystbussen.

Dette meiner me er gode døme på ruter som med stor fordel kunne vore erstatta av nye, tilpassa mobilitetsformar, slik som blei drøfta på dialogmøtet Bømlo kommune hadde med Skyss 27.05.21. Me ønskjer gjerne vere med på å nytte erfaringar og vidareutvikle konsept frå andre prosjekt.

Kollektivtilbodet til ungdom må bli betre, i Bømlo Kommune. Det er ynskjeleg at det minimum skal vera mogleg å nytte kollektivtransport frå lokalsentra til sentrum og tilbake igjen til lokalsentra på kvelden. Målet er at flest mogleg kan nytta seg av ulike tilbod og aktivitetar i heile kommunen.

På kort sikt bør i alle fall eksisterande rutetilbod korrespondere med resten av kollektivnettverket, sjølv om det er snakk om ein avgang om dagen. Skal Skyss nå «Ambisjonen er at ulike mobilitetstilbod skal opplevast som samanhengande,» (RTP 4.2.) så må korrespondansar bli ei sentral målsetting i RTP og i handlingsplanane. Å få dette til, i det minste mellom Skyss sine eigne tilbod, vil vere eit stort steg mot meir berekraftig mobilitet.

Regelmessige dialogmøte med kommunen om rutetilbodet må vere eit tiltak i handlingsprogrammet.

**Berekraftig mobilitet**

Det er positivt at ein har fokus på heile reisa, sett ut i frå den reisande sitt perspektiv. Bømlo kommune jobbar mykje med den sosiale delen av berekraftsarbeidet. Med berekraftig mobilitet forstår me at reisa skal vere enkel og trygg/sosial.

Det er bra om Skyss tek leiing og samkøyrer digitale kundeteneste. Desse må vere enkle ut i frå eit brukarperspektiv, også for barn og eldre. Difor bør ein til dømes ikkje måtte vere nøydt til å nytte to, eller nokon gonger tre app-ar, for å reise kollektivt i fylket. I ein strategi for berekraftig mobilitet må ein halde fram med å vere brukarorientert og ikkje programvare- eller teknologiorientert.

Bømlo kommune er elles gjerne med som og samarbeider om å utvikle nye ruteformer, digitale og autonome transportsystem.

Med trygg og sosial reise meiner me at gode viktige kollektivknutepunkt må ha gode ventefasilitetar. Sykkelstativ må vere standard ved haldeplassar i lokalsentra og nær-sentra.

Me stør opp om strategien om å tenke kollektivnett, ikkje berre einskilde linjer, og vil understreke at ein slik strategi bør gjelde ute i regionane også; ikkje berre i Bergensområdet.

Når det gjeld kollektivknutepunkt, eller mobilitetspunkt, vil me peike på at desse ikkje nødvendigvis ligg i kommunesentra. Rubbestadneset båtkai er til dømes ein slik viktig terminal. Det same er Føyno terminal i Stord kommune, som mange på Bømlo nyttar for Kystbussen sine tilbod nordover og sørover.

Til 4.1.3.8 om klima og miljø vil me nemne at utsleppsfrie byggjeplassar er ei målsetting Bømlo kommune, vedteke kommuneplanen sin samfunnsdel. Eit slikt tiltak er noko som må bli fasa inn over tid, og helst i regional samanheng, så me ser gjerne fram til regionalt samarbeid om dette framover.

Som det står i Strategi for mjuke trafikantar, så er talgrunnlaget noko lite for å fange opp utvikling i kommunar som Bømlo. Sjølv om det er punkt som må bli utbetra med omsyn på syklistar i kommunen er det svært god sykkelinfrastruktur langs dei viktigaste fylkesvegane mellom Stord og Bømlo. Det kan vere eit godt grunnlag for å jobbe vidare med datainnsamling framover.

**Trafikktryggleik**

Bømlo kommune støttar satsingane som er nemnt i RTP. Me har jobba systematisk med trafikksikring over lengre tid. I dette arbeidet må me forhold men det er eit behov for meir tydelege kriterium for kva som skal liggje til grunn for trafikksikringsvurdering. Vurdering av trafikktryggleik burde vere steg 1 i søknadsprosessen for tilskot slik at dette er avklara før endeleg tildeling. Dette vil gjere saksgangen meir effektiv.

**Bompengar og alternativ bruk**

Bømlo kommune stør ikkje at bompengar skal gå til å ordinær drift av veg eller kollektivtilbod. Eit finansieringssystem som legg til grunn at jo meire biltrafikk ein genererer, dess betre blir innteninga, er ikkje berekraftig. Dette førar målkonflikt, både i by og distrikt, mellom fleire berekraftsmål som til dømes ønskje om meir sykkel og gonge. Finansiering må sikrast gjennom andre kjelder og meir berekraftige betalingsformer.

**Flytransport**

Bømlo kommune vil peike på at det er viktig å behalde flyplassen Sørstokken på Stord og flyrute til Gardermoen Oslo Lufthavn. Denne blir mykje brukt, særleg av næringslivet i kommunen. Som fylkeskommunal vil me seie at det er naturleg at denne blir brukt i fylkeskommen sine prosjekt for utvikling av elektriske fly.

Skulle det i perioden bli aktuelt å selje seg ut av for at fylkeskommunen skal gjere innkjøp av FOT-ruter, så må midlane frå eit eventuelt sal nyttast til samferdsels- og næringsutvikling i Sunnhordland.

**EIDFJORD KOMMUNE**

**NOTAT**

| Vår ref. | Saksh.: | Reidar Meel | Arkivkode | Arkivsak | Dato: |
|---|---|---|---|---|---|
| 21/8010 | Telefon: | 53 67 35 14 | K1-121, K2-N00 | 20/442-9 | 27.08.2021 |

# Regional Transportplan Vestland 2022-2033 - Høyringsuttale frå Eidfjord kommune

**Innleiing:**
Eidfjord kommune sluttar seg til hovudmålet for RTP Vestland: «*Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling*».

Eidfjord kommune støttar Vestland Fylkeskommune sine strategiar, der det vert lagt vekt på trafikktryggleik, mjuke trafikantar, klima- og miljø og ny teknologi i transportsektoren. Dette er ei utvikling me ynskjer velkomen i distrikta.

**4.1 Fylkesvegnettet, viktige vegar for næringslivet**
Eidfjord kommune støttar prioritering av vedlikehald og utbetring av eksisterande vegar, framfor nye store vegprosjekt.

Utviklinga i distrikta må ikkje henga etter i høve til utviklinga i byane. Næringslivet i distrikta må sikrast gode og framkomelege transportvegar, og det må vera trygge vegar til og frå skule i regionen. Det er gjort mykje godt arbeid på dette feltet dei siste åra – og Eidfjord kommune støttar opp om ei slik utvikling vidare.

Reiselivet er svært viktig i vår kommune og i Hardanger. Det er viktig at reiselivet lokalt og regionalt vert tekne med på råd ved strekningsvise tiltak.

Fylkesveg FV103 Simadalsvegen, er den einaste fylkesvegen i Eidfjord, og ligg i kategorien øvrige fylkesvegar. FV103 er tilførselsveg til den største kraftstasjonen i Hordaland, Sima kraftstasjon, og den einaste arbeidsvegen for dei tilsette. Statkraft driv i tillegg settefisk og genbank, som krev dagleg tilsyn.

Deler av FV103 er skuleveg, og ein mykje brukt veg til fleire badeplassar langs vegen. FV103 har gang- og sykkelveg frå Eidfjord sentrum til Blurenes bustadfelt, men denne burde vore forlenga til badeplassen i Stavanes. FV103 er svært rasutsett. Statens vegvesen har laga rapporten Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest. Rapporten har tabellar som syner skredfaren på dei ulike riks- og fylkesvegane i Rogaland og Vestland.

Raspunkta er rangerte i kategoriane høg, middels og låg. Av tabellen for Skredsikringsbehov for Fylkesvegar i Hordaland ser me at det berre er FV551 ved

Fureberget bru i Kvinnherad og to punkt på FV7 i Tokagjelet i Kvam, som har høgare skredfaktor enn FV103 Simadalsvegen. Totalt har FV103 fem raspunkt i kategorien høg, fire punkt i kategorien middels og eit punkt i kategorien låg. Ved raspunktet på Kråkeskarvet, som har kategorien middels, er det gjort tiltak for å sikra mot isras. Med støtte frå Eidfjord kommune og Statkraft, laga Statens vegvesen i år 2000, Rassikringplan FV103 Eidfjord – Simadalen.

Geologane som utarbeidde rapporten konkluderte med at berre ein tunnel på ca 2,5 km vil gje akseptabel sikring. Denne tunnelen ville sikra alle raspunkta i kategorien høg, og to av fire punkt i kategorien middels. 17 år etter at denne rassikringsplanen kom på bordet er det no på tide at FV103 vert prioritert i handlingsdelen av RTP 2022 - 2033, og at midlar til rassikring vert avsett i økonomiplanen til Hordaland fylkeskommune.

**4.2 Mobilitet og kollektivtransport**
I pkt. 4.2.2. seier planen at «vi skal arbeide for ein påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur med kvalitet, inkludert regional grensekryssande infrastruktur for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet i heile fylket»

Kollektivtilbodet i distrikta er avgjerande for mobiliteten, og ekstra viktig for unge og eldre, som i mindre grad køyrer eigen bil. Korrespondanse med andre kollektivtilbod som tog og båt, er viktig for at kollektivreiser skal vera eit reelt alternativ. Eidfjord kommune ber difor fylkeskommunen betra korrespondansen med andre transportmidlar i vår region. Eidfjord kommune er ellers glad for utvikling på kollektivområde, der me i dag har eit langt betre tilbod enn før.

Den teknologiske utviklinga har ført til at elektriske bilar i dag er meir og meir vanleg, også i distrikta. Eidfjord kommune ber om at utviklinga i ladestrukturen vert eit satsingsområde, og at dette kjem med i planen.

**4.5 Nasjonale ansvarsområde**
RV7 er eit sentralt hovudsamband mellom aust og vest, og det er viktig at fylkeskommunen jobbar aktivt for at nasjonale styresmakter prioriterer sambandet i åra som kjem. Bygging av tunnelar mellom Dyranut og Haugastøl vil ha ein svært stor og viktig effekt på fleire område som er av vesentleg betydning for Eidfjord.

**Av dei aller viktigaste er fylgjande:**
**Reiseliv:**
I NTP er RV7 omtalt som den viktigaste vegen aust-vest for turisme og persontrafikk. Pr. i dag er RV7 den kortaste vegen aust-vest, og Stortinget har vedteke ein funksjonsdeling mellom RV7 og RV52. Det er viktig å utvide sesongen for turistaktiviteten. Det viktigaste virkemiddelet for å sikre moglegheita til å utvide turistsesongen er bygging av tunnelar. Dette er eit virkemiddel det vil ta tid å få etablert. For umiddelbar styrking av vinterregulariteten over RV7 må tilstrekkeleg med snøryddingsutstyr på plass hos entreprenøren som har kontrakten på vinterdrifta. Dette gjeld spesielt tyngre utstyr som kan sikra at den tida som vert brukt til opning av vegen etter uværsperiodar vert så kort som mogleg.

**Villrein:**
Hardangervidda er eit svært viktig leveområde for ei av dei største villreinstammene i Sør Norge. Området villreinen er avhengig av er under press, og det er viktig å nytte dei områda som kan gjerast tilgjengelig. Ved å bygge tunnelar over Hardangervidda så vil eit stort område, som i dag ikkje vert nytta grunna RV7 verta gjort tilgjengeleg.

**Mobilitet:**
Det er viktig at Fylkeskommunen arbeidar for å sikra at det er eit kollektivtilbod som sikrar mogelegheita for pendling inn til kommunen på lik linje med pendling ut av kommunen. I dag er ikkje dette tilbodet godt nok utbygd. Regionen Hardanger er avhengig av pendling mellom kommunar, og derfor er eit tilstrekkeleg tilbod til pendlarar svært viktig å få på plass.

RV13 langs sørsida av Hardangerfjorden er eit hovudsamband frå sørlege delar av fylket, og er ein stor flaskehals for næringsliv og reiseliv i regionen. I sommarmånadane er det naudsynt med trafikkregulering for å unngå full stans og trafikk kaos. Fylkeskommunen må vera ein pådrivar for at strekningsvise tiltak vert gjennomført så raskt som mogeleg.

E16 – ny bane/veg Arna-Voss. Eidfjord kommune støttar fylkeskommunen si prioritering av ny E16 – ny veg/bane Arna-Voss som eit viktig statleg samferdselsprosjekt.

Etne kommune

# Etne kommune

F- 034/21 Vedtak:

Samrøystes:

Etne kommune synes forslaget til Regional transportplan er eit godt dokument og inneheld mykje god informasjon og strategi . Dokumenta er strategidokument og inneheld mykje fagterminologi, og det kan vere vanskeleg å forstå all tekst heilt eintydig. Ut frå dette meiner kommunedirektøren at strategiane burde kunne vore meir konkrete, med eksempel på tiltak, utan at det skulle bety at ein har prioritert tiltaka.

Administrasjonen sitt inspel frå mars 2021:

Om fylkesvegnettet:

Som ein hovudstrategi meiner vi det er viktigare å utbetre dagens fylkesvegar framfor å bygge nye anlegg, der dette er mogleg. Viktige utbetringstiltak er t.d. breiddeutviding av vegbana, sikring mot skredfare og tilrettelegging for mjuke trafikantar.

Det er særs viktig at fylkesvegnettet gir gode forbindingar mot overordna vegnett, m.a. for næringstransport, pendling og turisme. For vår del gjeld dette særskilt forbindingane mot E-134 Haugesund-Drammen, m.a. fv 548 frå sør i Kvinnherad via Skånevik mot E-134.

Døme på satsing i tråd med dei to punkta over er utbetring av fylkesveg 548 Skånevik-Håland/E134, gjennom opprusting av strekninga Skånevik-Flesjo, der reguleringsplan snart er klar for slutthandsaming. Fylkeskommunen og Etne kommune har tidlegare avtalt å satse på strekningsvis opprusting av fv 548 framfor planar om tunnel mellom Etne og Skånevik.

Det er ein god strategi at Vestland tek særskilt i vare strekningar der fylkesvegar går gjennom byar og tettstadar. Trygge og tiltalande fylkesvegar i sentrumsområde er viktig for fylkeskommunen sitt omdøme, og syner at ein satsar på kvalitet og god forvaltning. Gjennom tettbygde Skånevik er det stort behov for miljøgate. Skånevik er kjent som bluesbygda og «Sunnhordlands perle», og bygda doblar innbyggartalet sitt om sommaren.

Satsing på punktutbetringar vil vere ein høveleg strategi på andre delar av fylkesvegnettet i Vestland. Det bør søkast om fråvik frå strenge vegnormalar der dette høver, for å få mest mogleg ut av tilgjengelege midlar. Punktutbetringar er for vår del m.a. naudsynt fleire stader på fv 5014 Skånevik-Etne og på fylkesvegane i Etnebygda. Behov for asfaltering er gjengs mange stader.

Om kollektivtilbod:

Snøggbåten er ein livsnerve i distrikta. Skånevik er eit viktig trafikknutepunkt i sørfylket med anløp av ferje og snøggbåt. Korresponderande ruter frå båt over mot buss er avgjerande for det

heilskaplege kollektivtilbodet; dette er ikkje godt nok i dag for Skånevik sin del. Det er avgjerande for busetnad og næringsliv i distrikta at rutetilbodet blir tilpassa og sikra over tid, slik at dei høver for pendling til og frå arbeid og utdanningstilbod andre plassar i regionen.

Dersoms nøggbåtenfr å Ølen blir lagt ned eller redusert i omfang grunnai nnsparingar,b lir Skånevik enno viktigare som stoppestad og endepunkt sør i Sunnhordland. Kaiareala i Skånevik er ferdig rusta opp.

Det er trong for eit fleksibelt kollektivtilbod i distrikta, t.d. gjennom ordninga «Hent meg». Svar i UngData seier at dette er ønska. Mange unge og eldre har ikkje eigen bil og busstilboda er då avgjerande.

Statusendring på Fv 548 Håland –Skånevik- til overordna fylkesveg.

Vegen innfrir dei fleste kriteria for overordna fylkesveg:

- utvikle bu og arbeidsmarknadsregionar, er i dag viktig for pendling til jobb og utdanning i midtre region.
- Framkomme og tryggleik for tungbiltransporten på viktige vegar for næringslivet.
- Omkøyringsveg for E134, og Kvinnherad/Hardanger når vegane er stengde.
- Dette er dagens «Sunnhordlandsdiagonal», raskaste veg til E134 for største delen av Kvinnherad. Ferjesambandet Skånevik-Matre-Utåker har god ÅDT.
- viktig transportakse for felles næringsliv og reiseliv på Haugalandet/Etne /Kvinnherad/Hordaland og Hardanger.

Etne kommune ønskjer at Saudatunnelen blir del av strekningsvis utgreiing saman og vert lagt inn som eit utviklingstiltak i RTP Vestland. Saudatunnelen treff også kriteria i pkt 2.1 og bør såleis vere eit naturleg prosjekt i vedtatt plan. Vegen samsvarar også med momenta nemnt for «Viktige vegar for næringslivet».

Etne kommune støttar uttalen frå Sauda kommune

# Fitjar kommune

# Regional transportplan for Vestland fylkeskommune 2022-2033, innspel frå Fitjar kommune

**Vedtak Fitjar kommunestyre 01.09.2021:**
Fitjar kommune sender saksframlegget som kommunen sin høyringsuttale til Regional transportplan for Vestland.

Kommunestyret i Fitjar godtar ikkje forslag om overføring av fylkesvegar til kommunane.

# HØYRINGSSVAR:

**Om begrepsbruk**

RTP har ein del begrep eller «inndelingskategoriar» for fylket, gjerne basert på befolkningstyngdepunkta. t.d. Bergen, Bergensområdet, kommunar over 20 000 innbyggjarar. «Restkategorien» er kalla distrikt/mindre sentrale område. Fitjar kommune meiner at ein bør ha bruka meir differensierte begrep då kategorien «Distrikt» er det største geografiske rommet i Vestland, områda som har dei minst utvikla samferdselsløysingane (vegstandard, kollektivfrekvens) og dei største avstandsulempene. Innan distrikta finna ein også store variasjonar bl.a. er det ca 40 kommunesenter med ulik storleik og konkurransedyktig industri og næringsliv i dei aller fleste kommunane.

Fitjar kommune meiner at RTP i stor grad konsentrerer seg om Bergen og Bergensområdet sine problemstillingar, og gjennom Miljøløftet vert svært store økonomiske ressursar prioritert gjennom byvekstavtalane. Fitjar kommune meiner at RTP må ha meir differensierte vurderingar av distrikta. Særleg må ein tydlegare ivareta kommunikasjonstilhøva til/ frå kommunesentera, som ikkje har byvekstavtalar, då desse er heilt sentrale i utviklinga av større bu- og arbeidsmarknadsregionar.

**Dette har nokre konkrete konsekvensar for planen:**

1. **RTP Hovudmål:**

Under pkt effektivitet meiner vi at ein grunnleggjande formål med infrastrukturen, i tillegg til næringsutvikling, er at bu- og arbeidsmarknadane er tilgjengelege for folk og at pendling i bu- og arbeidsmarknadsregionar må omtalast.

2. **RTP Fylkesvegnettet**

Pkt 4.1.3.6

Strekningsvise utgreiingar ( planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald) må inkludere både funksjonsklasse B og C i vegnettet. Dette betyr både Regionale hovudvegar **og** lokale hovudvegar *Dvs. «veier med viktig lokal, men også en viss regional, funksjon hvor hovedfunksjonen er viktige forbindelsesveger mellom funksjonsklasse A og B og forbindelse til kommunesentra.»*

Pkt 4.1.4 Strategiar for fylkesvegnettet pkt d

*Utføre strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nyeinvesteringstiltak på veier med funksjonsklasse B* **og C**

**For Fitjar kommune konkret betyr dette at vi vil fremje ei strekningsvis standardheving på FV 545 med**

- Vegutbetring på fylkesgrensa mellom Stord og Fitjar. Dette er omkøyringsvegen for E-39.
- Reguleringsplan og realisering av gang- og sykkelveg frå Rydland til Tveita
- Forlenging av miljøgata i Fitjar sentrum
- Reguleringsplan og realisering gang- og sykkelveg Årskog – Sandvikvåg.

**3. Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet til kommunevegar.**

I handlingsprogrammet pkt 4.2.
Fitjar kommune er sterkt i mot handlingsprogrammet sitt punkt 4.2 om utgreiing av overføring av fylkesvegar til kommunane. Kommunane har sjølv store vedlikehaldsetterslep på det kommunale vegnettet, på lik linje med det fylkeskommunen har. Kommunane har ikkje større økonomisk handlingsrom enn fylkeskommunen, og oppgåva vegvedlikehald skal måtte konkurrere med er dei grunnleggjande velferdsoppgåvene som helse- og omsorg og skule- og oppvekst. Resultatet av ei slik oppgåveoverføring er aukande problem med veginfrastruktur. Og samla sett kan ein slik svekke busettingsmønsteret og distrikta.

**<u>Meir presis omtale av transport med regional relevans i Fitjar:</u>**

- Fylkesveg 545 i Fitjar inkludert forlenging av miljøgata i sentrum
- Ferja mellom Fitjar og Austevoll
- Snøggbåtstopp på Fitjar
- Busstilbod og grøn mobilitet, inkludert regionalt innovasjonsprosjekt
- Trafikksikringstiltak

**Fv 545 Stord grense – Sandvikvåg.**

1. <u>Utviding av vegen ved kommunegrensa Fitjar- Stord (Fv545). Dette er einaste omkjøringsveg for E39.</u>

   Vegen ved Rydlandssaga er ein flaskehals for store køyretøy som ferdast langs vegen. Etter at denne vegen vart utvida på 1970-talet, stod det at om lag 1 km som vart for smal til å ha gul stripe. Dette har sidan då vore eit tema som har oppteke folk i både Fitjar og Stord. Ein viktig funksjon som denne vegen har, er at den er einaste omkøyringsvegen over Stord dersom E39 på austsida av øya vert stengd.

   Utviding av vegen her var prioritert høgt då Stortinget i to omgangar for nokre år sidan vedtok bompengeprosjektet «Stord vestside». Dessverre vart ikkje dette prosjektet gjennomført før ein gjekk tom for bompengar. Det siste halvåret har denne saka vore drøfta mellom kommunen og fylkeskommunen ved to høve. For å komma vidare med denne saka er det sett eit felles mål om at reguleringsplan og kostnadsoverslag for prosjektet skal vera klart i løpet av 2021.

   Når planar og kostnadsoverslag er på plass, bør det liggja til rette for at prosjektet kjem inn i handlingsprogrammet for gjennomføring tidleg i planperioden.

2. <u>Forlenging av miljøgata i Fitjar sentrum (Fv 545)</u>

   FV 545 utgjer sentrumsgata i Fitjar. Den mest sentrale delen av denne vart etablert som miljøgate i 2019, i eit spleiselag mellom bompakke "Stord Vestside", Fitjar kommune og Hordaland fylkeskommune. Miljøgata har stor verdi som trafikktrygging, ny VA infrastruktur, kollektivknutepunkt og forskjønning
   i sentrum. Miljøgata dekkar berre ein liten del av sentrumsgata.

   Me har behov for forlenging frå sentrum til Fitjar kultur- og idrettsbygg på grunn

av vesentleg utbygging av bustadar i sentrum, trafikktryggleik for skulebarn og eldre, og meir grøn mobilitet med samanhengane gang- og sykkelvegar. Den forlenga miljøgata utgjer ca 250 m. Den er lagt i ny reguleringsplan for Fitjar sentrum som vil verta endeleg vedtatt våren-22.

3. Gang- og sykkelveg mellom Tveita og Rydland (Fv 545)

   Mellom Fitjar sentrum og Rydland, ein strekning på om lag 6,5 km, bur det folk lang det meste av vegen. Som ein fylgje av dette er vegen mykje brukt av mjuke trafikkantar. Etter kvart har det komme på plass gang- og sykkelveg med vegljos på strekninga frå Fitjar sentrum til Tveita. Sidan Fv 545 er rekna som ein primær fylkesveg bør det innan rimeleg til komma på plass gang- og sykkelveg på strekninga Tveita – Rydland, ein strekning på ca 3 km. Eit første steg kan vera å utarbeida ein reguleringsplan for området. Deretter må me arbeida for at prosjektet vert prioritert i handlingsprogrammet, slik at det kan gjennomførast i løpet av planperioden. Delar av strekningen er i bruk som skuleveg.

4. Gang- og sykkelveg nordover frå næringsområde på Årskog (Fv 545)

   Frå Fitjar sentrum og nordover mot Sandvikvåg er det etablert gang- og sykkelveg fram til næringsområdet på Årskog. For å få trygg ferdsel for mjuke trafikkantar må det leggjast til rette for desse vidare mot Osternes og Sandvikvåg. Her ligg det til rette for ei stegvis utbygging.

**Ferjesambandet mellom Fitjar og Austevoll**

Fylkeskommunen driv ferjesambandet mellom Sandvikvåg i Fitjar og Husavik i Austevoll. Sambandet er viktig for transportbehovet sørover frå Austevoll. Det har og ein viktig funksjon når det gjeld arbeids- og fritidsreiser for å sikra godt fellesskap mellom Austevoll og nabokommunane i Sunnhordland. Slik opningstida på sambandet er no, set det klåre avgrensingar for dette fellesskapet. Særleg på kveldstid og i helgane er opningstidene ein hemsko. Siste tur på vekedagane går kl. 20.50, på laurdagen kl. 19.55 og på sundagen kl. 20.55. Me vil be om at opningstida på sambandet vert utvida vesentleg på dei tidene me har nemnt her.

**Snøggbåtstopp på Fitjar**

Snøggbåt frå Stord til Bergen passerer i farleia like ved Fitjar, utan å ha stopp her. Den offentlege kaien er lokalisert midt i Fitjar sentrum. Fitjar er ein del av ein integrert bu- og arbeidsmarknad i Sunnhordland, med pendling av både elevar i vidaregåande skule og arbeidstakarar. Det er også aukande integrasjon mot Bergen. Kommunen har også satsing på reiseliv og legg til rette for aukande turisme og grøn mobilitet. Det er særs viktig for ein styrka integrasjon i bu- og arbeidsmarknaden og for auka grøn mobilitet at vi får snøggbåtstopp i Fitjar realisert i komande anbodsprosess hjå fylkeskommunen.

I Sunnhordland har ein i fleire år påpeika behovet for meir samanhengane kollektivreiser på sjø ( Bussen i Sunnhordlandsbassenget, Metro…) for å styrka bu- og arbeidsmarknaden i region, elevreiser og å sikra pendlinga til/ frå Bergen. Det er særs viktig å oppretthalda pendlinga med hurtigbåt inn til Bergen sentrum.

**Busstilbod og grøn mobilitet, inkludert regionalt innovasjonsprosjekt.**

Fitjar kommune støttar hovudmåla i RTP om berekraftig mobilitet, kollektivtransport og strategi for mjuke trafikantar. Det er viktig at kollektivtransporten vert betre i distriktskommunane ved at den vert meir samanhengande og koordinert, og meir treffsikkert i høve til folk sitt aktivitetsmønster. Det er svært viktig at kollektivtilboda i distrikta er organisert slik at dei faktisk vert nytta. Både Ungdomsrådet og Eldrerådet i Fitjar har over lengre tid tatt opp at det er for dårlege løysingar knytt til kollektivtrafikk i Fitjar. Dette gjeld både nærtrafikken, og koplinga til regionsenteret Stord. Fitjar

kommune har i 2020 vedtatt ny kommuneplan sin samfunnsdel 2020-2040 med tydlege klimamål, med å redusere den fossile nærtrafikken med 50% innan 2030. Då må det utviklast e ny og meir treffsikre kollektivtilbod. Fitjar kommune jobbar no for å teste ut til eit regionalt pilotprosjekt " Berekraftig distriktsmobilitet Living Lab Fitjar" der ein koplar klima, folkehelse og sosial berekraft gjennom forsøk med skyttelbuss i kommunesenteret, mikromobilitet, samanhengande gang- og sykkelvegar.
Den dynamiske transporten skal vera integrert med innbyggjarane sitt sosiale aktivitetsmønster. Vi ønskjer å ha dette prosjektet prioritet som ein regional pilot for dynamisk transport.

**Fitjar kommune samarbeider med Vestland fylkeskommune, MUST, forskingsmiljø og mobilitetskonsultentar om prosjektet «Berekraftig distriktsmobilitet Living Lab Fitjar» og har fått klimasatsmidlar til dette i 2021-2023.**
Vi meiner at det må setjast av vesentleg meir frie midlar i fylkeskommunale budsjett til innovative forsøk med kollektivtransportløysingar og mikromobilitet. I utviklingsfasen ser kommunen det som positivt at ein kan skapa muligheter gjennom økonomiske partnerskap, men vi meiner at det er viktig at når innovasjonen skal over i driftsfase så er det det ansvarlege forvaltningsnivået for tenesta som har driftsansvaret åleine. Innsikt frå utviklingsarbeid må føre til evt. omprioriteringar i drift.

**<u>Trafikksikringstiltak</u>**
På fylkesvegane i Fitjar er det behov for ei lang rekke trafikksikringstiltak. Me har nemnt ein del tiltak på Fv 545 lenger oppe i skrivet. På det sekundære fylkesvegnettet i kommunen er det og behov for ei lang rekkje tiltak for å gjera trafikktryggleiken betre. Me vil ikkje ta opp alle desse sakene her, men komma tilbake til det i arbeidet med kommunen sin trafikksikringsplan som har vore på høyring.

**Folkehelse:**
Hovudmål i Strategi for mjuke trafikantar Vestland fylkeskommune i RTP 2022-2033 er at fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil. Dette for å betre folkehelse og for å betre miljøet og for å redusere helseutgifter for det offentlege. Ein må få fleire til å gå over på berekraftige transportformer, og helst gange eller sykkel. Derfor må det jobbast for å få fleire samanhengande gang- og sykkelvegar langs både fylkesvegar og kommunevegar slik at det blir trygt å ferdast for mjuke trafikantar.

**Klima/miljø:**
Om fleire velger å reise kollektiv og fleire velje gange og sykkel vil det betre folkehelsa. Vestland fylkeskommune og kommune har eit ansvar for å tilrettelegge for gode framtidsretta transport og mobilitetsløysingar løysingar.
Transport er ein av dei viktigaste sektorane for endring for å nå FN sine klimamål, og fylkeskommunen i Vestland sine eigne djerve klimamål.

**Økonomi og forankring i økonomiplanen:**
Ikkje direkte konsekvensar.




# Fjaler kommune

# Høyring – Regional transportplan Vestland 2022 – 2033

## Bakgrunn og invitasjon

Vestland fylkeskommune har sendt Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (RTP) ut på høyring med frist 12. september 2021. RTP er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024». Der står det at planen skal famne om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring.

RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:

- Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
- Handlingsprogram til Regional transportplan
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

For at fylkeskommunen best skal kunne bruke dei innspela vi får til å utforme plandokumentet ønskjer dei tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

# Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, HAFS og Sunnfjord

Utfordringar og løysingar er i stor grad felles for heile regionen, ikkje berre for kva kommune. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Derfor finn vi det naturleg å starte høyringsuttalen

### Utfordringane

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande og for våre kommunar er det avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar, gode kollektivtilbod både på sentrale og lokale ruter som legg til rette eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

### Måla i RTP

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

### Samsvar mellom mål og strategier og kriterium for prioritering

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

### Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet

RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må òg inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell for veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

### Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell

Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgstrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

### Endra klassifisering

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det går fram av handlingsprogrammet.

## Uttale frå Fjaler kommune

### Viktige fylkesvegprosjekt i Fjaler

- Nye vegar eller utbetring av vegar som er naudsynt for å auke verdiskaping og løyse ut potensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane.
- Det er særs viktig at Fv57, som omkøyringsveg og tilførselsveg til E39, vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. Tiltaket ligg på marginallista i eksisterande RTP.
- Rassikring og utbetring av Fv5597 til Guddal. Fv5597 er skuleveg og pendleveg der vegbredde og siktlinjer medfører store utfordringar for all ferdsel. Fv5597 er tilførselsveg og omkøyringsveg til Fv57

- Fv607 og Fv5655 har parti som er utfordrande med dagens trafikkbelastning. Bygginga av 132kV linje til Lutelandet og bygging av vindpark syner at vegane vil vere eit hinder for etablering av alle typar industri på Lutelandet. Med plassering midt i leia og god veg kan Lutelandet bli ei viktig brikke i framtidig infrastruktur og matproduksjon. Del bør løyvast planmidlar slik at vegane ikkje er til hinder for industrietablering på Lutelandet
- Trafikktrygging på Fv57 0g Fv5655 med fokus på trygg skuleveg. Dingemoen skule og Våge skule og barnehage ligg tett på fylkesvegane og har manglande gang- og sykkelvegar.

## Ferjeavløysing og Atløysambandet

Atløysambandet er viktig for regionen vår. Fjaler kommune stiller seg bak kravet om realisering snarast. Atløysambandet vil bidra til å knyte bu- og arbeidsområdet tettare saman i HAFS.

## Strekningsvise utgreiingar

Det er bra at utgreiingar tek samla strekningar istadenfor korte strekningar. Fv. 57 frå Knarvik til Storehaug og Fv.609 Førde – Askvoll – Dale er nemnde som utgreiingar det no blir arbeidd med. Fv607 Frå Lavik, gjennom Hyllestad og til Flekke bør utgreiast med tanke på framtidig auka trafikkbelastning ved etablering av industri på Lutelandet. Fv607 vil vere vesentleg kortare tilførselsveg til E39 for sørgåande trafikk samstundes som delar av traseen er tverrsamband mellom Fv57 og E39 for både nordgåande og sørgåande trafikk.

## Kollektivtransport

Kollektivtransporten i Fjaler er i stor grad knytt til skuleskyss. Det er då viktig at skuleskyssen vert dimensjonert slik at den kan ta med ordinære reisande. I appen Entur er skuleruta kollektiv, men der er ikkje plass til ordinære reisande. Dette rammar spesielt eldre som ikkje har eigen bil.

Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket , ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly og ekspressbuss må derfor på plass igjen. Reisande med ungdomskort må kunne reservere plass uten å måtte løyse billett. Det er avgjerande at den offentlege korrespondansen er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak.

Flytilbodet mellom Bergen og Førde bør tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Fjaler kommune meiner ei satsing på el-fly vil kunne vere med å løyse denne utfordringa etter kvart.

Samstundes har frekvensen på ekspressbussane nord/sør og aust/vest gått sterkt ned det siste året. Det har sjølvsagt sine naturlege grunnar knytt til koronasituajsonen. Det er likevel særs viktig at vi får greidd ut busskorrespondansen straks vi er tilbake i ein meir normal situasjonen etter Covid 19. Ekspressbussen utgjer ein viktig del av rutetilbodet i Sogn og Fjordane.

Fjaler kommune støttar at det vert stilt strengare miljøkrav ved utlysing av offentlege transportanbod, men der dette vil medføre dyrare transport for næringar og personar som ikkje har alternative reisemåtar, meiner vi også det offentlege ved staten og fylkeskommunen må kompensere meirkostnaden.

# Gloppen kommune

**Arkiv:** FE-113
**JournalpostID:** 21/10923
**Saksbehandlar:** Kjell Petter Solhaug

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 116/21 | Formannskapet | 15.09.2021 |
| 059/21 | Kommunestyret | 22.09.2021 |

## Innspel til RTP for 2022-2023

### Kort samandrag av saka

Regional transportplan for 2022-2033 er lagt ut på høyring, med høyringsfrist i september. Sidan utfordringane og løysingar i stor grad er felles for store delar av gamle Sogn og Fjordane er det laga ei felles uttale frå kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFSF, som har nærare 75 000 innbyggarar.

Den felles uttale svarar på dei følgjande utfordringar:

- Måla i RTP
- Samsvar mellom mål og strategiar
- Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet
- Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell
- Endra klassifisering

Gloppen kommune sin innspel til RTP er knytt opp til vedtaket i formannskapet (sak 015/21) med prioriteringar arbeid på strekningar av Fv615, men følgjande prioritering:

1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst Åsen (Sundebakken), delstrekning 3.
3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum
4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppenelva, delstrekning 2
5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning 1

Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP.

Kommunestyret ber Fvk arbeide aktivt for å få tilstrekkeleg ressursar slik at arbeidet med forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT), og innanfor flyruter og flyplassar blir utført på ein effektiv og sikker måte, som då sikrar eit best mogleg tenestetilbod.

Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnadar og ressursar i dette kartleggingsarbeid.

**Kommunedirektøren si tilråding**
Kommunestyret legg til grunn følgjande prioritering for vidare arbeid i RTP 2022-2033 for Gloppen

kommune..

1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst Åsen (Sundebakken), delstrekning 3.
3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum
4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppeelva, delstrekning 2
5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning 1

Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP.

Kommunestyret ber Fvk arbeide aktivt for å få tilstrekkeleg ressursar slik at arbeidet med forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT), og innanfor flyruter og flyplassar blir utført på ein effektiv og sikker måte, som då sikrar eit best mogleg tenestetilbod.

Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnadar og ressursar i dette kartleggingsarbeid.

**Vedtak som innstilling frå Formannskapet - 15.09.2021**
Kommunestyret legg til grunn følgjande prioritering for vidare arbeid i RTP 2022-2033 for Gloppen kommune.

1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst fylkesveg 5733/ Storebrua delstrekning 3
3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum
4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppeelva, delstrekning 2
5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning

6. 1. Avklare og ev utarbeide reguleringsplan på strekninga på FV 700 Øyrane-Sandane
   2. Bygging av fortau/gang og sykkelsti på strekninga FV 700 Øyrane-Sandane

Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP.
Flytilbod på kortbanenettet:
Vestland fylkeskommune (VLFK) har ambisjon om å gjere kortbanenettet til Vestland sitt intercity samband. Kommunestyret støttar denne ambisjonen og ber VLFK engasjere seg aktivt i å styrke flytilbodet på kortbanenettet. Kommunestyret ber Fvk arbeide aktivt for å få tilstrekkeleg ressursar slik at arbeidet med forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT), og innanfor flyruter og flyplassar blir utført på ein effektiv og sikker måte.
Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnadar og ressursar i dette kartleggingsarbeid.
Vedtaket var samrøystes.

## Saksutgreiing

**Bakgrunn for saka**
Vestland fylkeskommune har sendt Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (RTP) ut på høyring med frist 12. september 2021. RTP er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024». Der står det at planen

skal famne om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring. RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:

- Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
- Handlingsprogram til Regional transportplan
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

Plandokumenta finn de på heimesida til Vestland fylkeskommune og ved å klikke her.

For at fylkeskommunen best skal kunne bruke dei innspela vi får til å utforme plandokumentet ønskjer dei tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

**Fakta i saka**
Utfordringar og løysingar som gjeld RTP er i stor grad felles for store deler av gamle Sogn og Fjordane, ikkje berre for kvar kommune. I samråd med kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 75 000 innbyggarar, har vi teke initiativ til å presentere desse utfordringane i fellesskap. Fellesdelen samsvarer òg med dei spørsmåla fylkeskommunen stiller i høyringsbrevet. Saka startar med felles utfordringar først. Deretter presenterer vi dei utfordringane som særleg gjeld Gloppen kommune. Her er vi meir konkrete og peiker på tiltak som er viktige for oss å få løyst.

**Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, HAFS og Sunnfjord**

Utfordringane
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande. For våre kommunar er det derfor avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar og gode kollektivtilbod, både på sentrale og lokale ruter, og som legg til rette for eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi elles ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

Måla i RTP
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Samsvar mellom mål og strategier
Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet
RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS,

som har nærare 75 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

<u>Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell</u>
Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgstrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

<u>Endra klassifisering</u>
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.

**Uttale frå Gloppen kommune**

<u>Gang – og sykkelveg Sandane – Fitje.</u>
Den aktuelle strekninga på Fv. 615 Sandane- Fitje stod på førsteplass på marginallista i RTP for gang- og sykkelvegar i Sogn og Fjordane, og er omtalt i gå- og sykkelstrategien for Sogn og Fjordane fylkeskommune 2018-2027. Fylkestinget gjorde vedtak om at prosjektet skulle ha planmidlar i 2019 til strakstiltak.
Vfk starta på eit forprosjekt i 2029 knytt til strekninga på Fv. 615 sandane – Fitje, og Gloppen kommune fekk oversendt rapporten for nemnde forprosjekt til Fvk i oktober 2020

Basert på rapporten frå forprosjektet hadde formannskapet ei sak til behandling på møte 03.02.21 (sak 015/21) om gang- og sykkelveg på strekninga sandane – Fitje, langs Fv615. I denne saka blei det fatta følgjande vedtak:

*Formannskapet legg til grunn følgjande prioritering for vidare arbeid i RTP med gang- og sykkelveg på strekninga Sandane-Fitje.*

1. *Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.*

2. *Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst Åsen (Sundebakken), delstrekning 3.*
3. *Bygging av gs. og ny bru over Gloppeelva, delstrekning 2*
4. *Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning 1*
5. *Formannskapet ber kommunen å ta kontakt med fylkeskommunen for å avklare korleis ein i fellesskap kan få realisert dette viktige prosjektet så snart som muleg.*

*Vedtaket var samrøystes.*

Dei ulike delstrekningane som det blir referert til, går fram av figuren 1 under, som er henta frå forprosjektet til Vfk, Fv. 616-Sandane – Fitje, Forprosjekt for tilbod til mjuke trafikantar, 01.10.2020.



Figur 1 – Delstrekningar mellom Sandane – Fitje (Vfk 2020).

Fylkeskommunen skriv sjølv i rapporten frå forprosjektet at: *" Forprosjektet skal vera eit grunnlag for vidare prioriteringar i RTP for Vestland Fylkeskommune".*

<u>Flaumsikring av Sandane sentrum, ved bru over Holvikelva på Fv615.</u>

NVE i samarbeid med Gloppen kommune og andre grunneigarar fått gjennomført ei flaumsikring av Holvikelva, på strekninga frå Firda vidaregåande skule og til sjøen. Holvikelva er no sikra mot 200 års flaum, inkl. klimapåslag, med unntak av brua på fv. 615. På figur 2 syner utstrekninga av 200 års-flaumen i Holvikelva, basert på flaumanalyse til Asplan Viak i 2016, dersom det ikkje hadde blitt sat i verk falumsikring.

Brua over Holvikelva på fv. 615 er midt i Sandane sentrum og brua er markert med raud sirkel i Figur 2.



Figur 2 – Flaumsonekart frå Asplan Viak (Februar 2016)

På bilde 1 under syner vassstanden i Holvikelva 28.oktober 2014, og Asplan Viak har teoretisk vurdert dette nivået til å tilsvare ei vassmengde på 19 m3/sek. Holvikelva er flaumsikra for ei vassmengde på

45 m3/sek., slik at når vassmengd blir meir en dobla vil dette få dramatiske konsekvensar for Sandane sentrum.



Bilde 1 – Vasstand i Holvikelva 28. oktober 2014, tilsvarande 42% av det resten av Holvikelva er flaumsikra for. (Foto: Gloppen kommune)

**Økonomiske konsekvensar for kommunen**
Skriv her

**Kommunedirektøren si vurdering**

Kommunedirektøren støttar heilt og fult dei felles synspunkt som kjem fram under fakta i saka.

<u>Gang- og sykkelveg og strekkningsvis utgreiing langs fv. 615</u>
Fv. 615 ligg på lista over strekningar kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP. Kommunedurektøren ser på dette som vært positiv og har ei stor forventning til at fylkeskommunen løyver nødvendige midlar til å kunne intensivere arbeidet med planleggeing og produksjon så raskt som råd. Arbeidet med å få bygd ut ein gang- og sykkelveg på strekninga Sandane -Fitje langs Fv615 har pågått i fleire 10 år, utan at noko memnverdig har skjedd. Eit unntak er eit parti på om lag 400 meter, bygd i 2018 i samband med utbygging av Fitje bru. Frå Vonheim til Sandane er det tidlegare bygd eit fortau, men dette er utanfor planområdet for reguleringsplan for Vonheim-Storebrua.

Kommunedirektøren er klar på at ei utbygging langs Fv. 615, i tråd med dei prioriteringane som blei gjort av formannskapet i sak 015/21 på delstrekning 3, støttar godt opp under hovudmåla og delmåla i Strategi for mjuke traffikantar. Kommunen har i dag mange skuleborn som nyttar skuleskyss på denne strekninga utan at dei har krav på det.

Vidare ser kommunedirektøren at ei utbygging av delstrekning 3, støttar opp under dei kriterium som er utarbeida for prioritering av investeringstiltak, i Strategi for mjuke trafikantar, og det er under gitt utfyllande kommentarar til dette.

- Avstand heim - skule /sentrum.
    - Delstrekning 3 er på 1,1 km, og vil i tillegg kunne løyse ut auka bruk av sykkel for dei som nyttar denne strekning til/frå arbeid, og til/frå Gloppen Campingplass.
- Befolkningstettleik.
    - Fylkesmannen i Sogn og Fjordane fremma motsegn mot to private reguleringsplaner på sørsida av Sandane sentrum med hovudargument at det var manglande tilbod til mjuke trafikantar i området, og då spesielt langs Fv. 615.

Denne motsegna ført til mekling mellom kommunen og Fylkesmannen.

- Tener anlegget fleire daglege gjeremål
    - Delstrekning 3, som kommunen har øvst på prioriteringslista, er hovudinnfartsåra for gåande og syklande langs FV. 615 frå sør. Barne- ungdoms- og vidaregåande skule ligg vegg i vegg med kvarandre og idrettsanlegga i Trivselhallen. I tillegg til alle arbeidsplassane og servicefunksjonar i Sandane sentrum.
- Samfunnsnytte
    - Kommunen er realistisk i at ei komplett utbygging på heile strekning sandane-Fitje er kostbart, grunne at dette vil krevje ei by bru over Gloppenelva. Ei utbygging av delstrekning 3, vil også kunne føre til at det kan bli starta utbygging av fleire boligar på sørsida av Sandane sentrum, jf. motsegna frå Fylkesmannen.
- Høgdeskilnad
    - Forprosjektet frå Fvk., syner at den beste løysinga langs Fv.616, er å bygge ut langs eksisterande vegtrase, då m.a. det er her det er minst høgdeskilnad.
- Fartsgrense
    - Eksisterande fartsgrense på delstrekning 3 er i dag 50 km/t. Gloppen kommune har tidlegare søkt om 40 km/t på strekninga frå Selvågane – Vonheim (siste ca. 400 meter) mot Sandane sentrum.
- Trafikkmengda.
    - Trafikkmengda (ÅDT) varierer på delstrekning 3 frå 2150-2500 (2018) og er berekna til 2700-3500 (2044).

<u>Utbering av bru over Holvikelva</u>
Kommunedirektøren registrerer at brua over Holvikelva på Fv. 615 i Sandane sentrum ikkje er med kunnskapsgrunnlaget for tema bru, ferjekai og hurtigbåtkai. Denne brua står som ein propp i elveløpet etter at delar på begge sider av brua er flaumsikra mot ein 200-årsflaum, inkl. klimapåslag. Denne brua blei ved ein inkurie ikkje spelt inn i førre revisjon av RTP, men er blitt høg aktuell etter ferdigstilling av flaumsikringsarbeidet. Det er teoretisk berekna at dagens kapasitet under brua, tilsvara 42% av det som Holvikelva er flaumsikra for, noko som betyr at delar av Sandane sentrum ikkje er flaumsikra.

Av prioriteringskriterium for bruer er det ikkje eit kriterium som omhandlar naturfarar, men Kommunedirektøren oppfordrar Fvk på det sterkaste om at denne brua blir innarbeida på prioriteringslistene med høg prioritet.

<u>Skredsikring – Hopsstranda Fv615.</u>
Fvk har utarbeida eit eige faktagrunnlag for skredsikring, kor det er nytta ein skredsikringsmodell, basert på seks ulike delfaktorar; Trafikkmengda, skredfare, omkøyring, stengingsfrekvens, skredfarestenging og naboskred. Basert på disse delfaktorane kjem Hopsstranda (Hopshammaren) ut med ein skredfaktor på 2,21, tilsvarande ein skredfaktorkategori : Lav.

Som er nemnd tidlegare ligg strekninga Fv. 615 Sandane-Storebru på lista over strekningar kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP. Kommunedirektøren legg då til grunn at det blir arbeida med alle dei ulike faremomenta på denne strekninga, slik at ei sikring av Hopshammaren kjem inn igjen på prioriteringslistene sidan dette er ein regional sambindingsveg i kommunen.

<u>Overføring av flyruter omfatta av forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT)</u>
Stortinget slutta seg våren 2017 til regjeringa sitt forslag om å overføre ansvar for kjøp av innanlandske flyruter til regionalt nivå som ein del av regionreforma. Arbeidet med FOT-rutene og stønad til ikkje-statlege flyplassar er planlagt lagt til Skyss. Kommunedirektøren er uroa over arbeidsbelastninga og kompleksiteten knytt til denne typen innkjøp, som igjen kan gå ut over rutetilboda i kommunen, dersom det ikkje blir stil tilstrekkeleg med ressursar til rådvelde.

Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet.
Kommunedirektøren peikar på viktigheita av at det i eit førestående kartleggingsarbeid, også blir sett på økonomi og ressursar ved ei ev. omklassifisering av delar av fylkesvegnettet. Dette fordi det stadig blir overført nytt ansvar til kommunane utan at det føl med tilhøyrande bevillingar.

**Formannskapet 15.09.2021**

**Behandling**
Forslag frå AP, framlegg frå Arnar Hans Kvernevik, Arbeidarpartiet
Endring av punkt1. og 2:
1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Øyrane-Sandane-Fitje
2. Bygging av fortau på strekninga Øyrane-Sandane-Sundebakken

Forslag frå ordføraren, framlegg frå Leidulf Gloppestad, Senterpartiet
Endring avsnitt om flyruter:

Flytilbod på kortbanenettet:
Vestland fylkeskommune (VLFK) har ambisjon om å gjere kortbanenettet til Vestland sitt intercity samband. Kommunestyret støttar denne ambisjonen og ber VLFK engasjere seg aktivt i å styrke flytilbodet på kortbanenettet.

Nytt forslag AP, framlegg frå Arnar Hans Kvernevik, Arbeidarpartiet
Nytt pkt 6:
1. Avklare og ev utarbeide reguleringsplan på strekninga på FV 700 Øyrane-Sandane
2. Bygging av fortau/gang og sykkelsti på strekninga FV 700 Øyrane-Sandane

Endring punkt 2, framlegg frå Svein-Ottar Sandal, Kristeleg Folkeparti
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- GS tilkomst fylkesveg 5733/ Storebrua delstrekning 3

Arnar Kvernevik (Ap) la fram tilleggsforslag:
Endring av punkt1. og 2:
1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Øyrane-Sandane-Fitje
2. Bygging av fortau på strekninga Øyrane-Sandane-Sundebakken
Ordføraren presenterte framlegg:
Endring avsnitt om flyruter:

Flytilbod på kortbanenettet:
Vestland fylkeskommune (VLFK) har ambisjon om å gjere kortbanenettet til Vestland sitt intercity samband. Kommunestyret støttar denne ambisjonen og ber VLFK engasjere seg aktivt i å styrke flytilbodet på kortbanenettet.
Svein-Ottar Sandal (Sp) la fram forslag om å endre punkt 2:
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane - GS tilkomst fylkesveg 5733/ Storebrua delstrekning 3
Arnar Kvernevik (Ap) la fram eit endra forslag og trekk samstundes sitt første forslag.
Nytt pkt 6:
1. Avklare og ev utarbeide reguleringsplan på strekninga på FV 700 Øyrane-Sandane
2. Bygging av fortau/gang og sykkelsti på strekninga FV 700 Øyrane-Sandane
Avrøysting:
Svein-Ottar Sandal (KrF9 sitt framlegg om å forlenge fortauet vart samrøystes vedteke.
Det nye punktet 6 frå Ap vart samrøystes vedteke.
Endring av avsnitt om flyrute vart samrøystes vedteke.

Det vart så røysta over kommunedirektøren si tilråding med dei endringane som alt var vedtekne og dette vart samrøystes vedteke:
Kommunestyret legg til grunn følgjande prioritering for vidare arbeid i RTP 2022-2033 for Gloppen kommune.

1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst fylkesveg 5733/ Storebrua delstrekning 3
3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum
4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppeelva, delstrekning 2
5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning

6.1 Avklare og ev utarbeide reguleringsplan på strekninga på FV 700 Øyrane-Sandane
6.2 Bygging av fortau/gang og sykkelsti på strekninga FV 700 Øyrane-Sandane
Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP.

Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnadar og ressursar i dette kartleggingsarbeid.
Flytilbod på kortbanenettet:
Vestland fylkeskommune (VLFK) har ambisjon om å gjere kortbanenettet til Vestland sitt intercity samband. Kommunestyret støttar denne ambisjonen og ber VLFK engasjere seg aktivt i å styrke flytilbodet på kortbanenettet.

**FOR- 116/21 Vedtak**
Kommunestyret legg til grunn følgjande prioritering for vidare arbeid i RTP 2022-2033 for Gloppen kommune.

1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst fylkesveg 5733/ Storebrua delstrekning 3
3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum
4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppeelva, delstrekning 2
5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning

6. 1. Avklare og ev utarbeide reguleringsplan på strekninga på FV 700 Øyrane-Sandane
   2. Bygging av fortau/gang og sykkelsti på strekninga FV 700 Øyrane-Sandane

Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP.
Flytilbod på kortbanenettet:
Vestland fylkeskommune (VLFK) har ambisjon om å gjere kortbanenettet til Vestland sitt intercity samband. Kommunestyret støttar denne ambisjonen og ber VLFK engasjere seg aktivt i å styrke flytilbodet på kortbanenettet. Kommunestyret ber Fvk arbeide aktivt for å få tilstrekkeleg ressursar slik at arbeidet med forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT), og innanfor flyruter og flyplassar blir utført på ein effektiv og sikker måte.
Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnadar og ressursar i dette kartleggingsarbeid.
Vedtaket var samrøystes.

**Kommunestyret 22.09.2021**

**Behandling**
Tilleggsforslag frå KrF, framlegg frå Svein-Ottar Sandal, Kristeleg Folkeparti
Fylkesveg 615 Hyen -Sagefossen er nedklassifisert ( lengdebegrensningar) . Kommunestyret vil peike på at dette skaper særleg utfordringer for næringslivstransport.

Kommunestyret minner om at det er utarbeidt forprosjekt for gang og sykkelveg Sandane - Fitje. Det har vore arbeidet tverrpolitisk over lang tid for å få dette realisert, og kommunestyret meiner at no er tida inne for gjennomføring. Prosjektet er godt forankra i strategien fylkeskommunen har for mjuke trafikkantar, sentrums og bustadutvikling.

Rassikring, framlegg frå Per Rune Vereide, Senterpartiet
Gloppen kommunestyre ber VLFK legge gjeldande ordning for berekning av skredfaktor til grunn for RTP 2022-2033..

Olav Klungre (KrF) tok opp sin habilitet. Han er styreleiar i Midtvegen 615 as. Ordføraren innstilte at Olav Klungre er habil og dette vart samrøystes vedteke.
Svein-Ottar Sandal (KrF) la fram tilleggsforslag:
Fylkesveg 615 Hyen -Sagefossen er nedklassifisert (lengdebegrensningar). Kommunestyret vil peike på at dette skaper særleg utfordringer for næringslivstransport.

Kommunestyret minner om at det er utarbeidt forprosjekt for gang og sykkelveg Sandane - Fitje. Det har vore arbeidet tverrpolitisk over lang tid for å få dette realisert, og kommunestyret meiner at no er tida inne for gjennomføring. Prosjektet er godt forankra i strategien fylkeskommunen har for mjuke trafikkantar, sentrums og bustadutvikling.
Per Rune Vereide (Sp) la fram forslag:
Gloppen kommunestyre ber VLFK legge gjeldande ordning for berekning av skredfaktor til grunn for RTP 2022-2033.
Etter forslag frå ordføraren vart forslaget endra til: Gloppen kommunestyre ber Vestland fylkeskommune legge vekk tanken om å endre skredindikator og legge gjeldande ordning for berekning av skredfaktor til grunn for regional transportplan 2022-2033.
Avrøysting:
Tilleggsforslag frå KrF vart samrøystes vedteke.
Tilleggsforslaget frå Per Rune Vereide (Sp) med endring vart samrøystes vedteke.
Så formannskapet si innstilling med dei tiillegga vart samrøystes vedteke.

**KOM- 059/21 Vedtak**
Kommunestyret legg til grunn følgjande prioritering for vidare arbeid i RTP 2022-2033 for Gloppen kommune.

1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje.
2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst fylkesveg 5733/ Storebrua delstrekning 3
3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum
4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppeelva, delstrekning 2
5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning

6. 1. Avklare og ev utarbeide reguleringsplan på strekninga på FV 700 Øyrane-Sandane
   2. Bygging av fortau/gang og sykkelsti på strekninga FV 700 Øyrane-Sandane

Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf.

handlingsprogrammet til RTP.
Flytilbod på kortbanenettet:
Vestland fylkeskommune (VLFK) har ambisjon om å gjere kortbanenettet til Vestland sitt intercity samband. Kommunestyret støttar denne ambisjonen og ber VLFK engasjere seg aktivt i å styrke flytilbodet på kortbanenettet. Kommunestyret ber Fvk arbeide aktivt for å få tilstrekkeleg ressursar slik at arbeidet med forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT), og innanfor flyruter og flyplassar blir utført på ein effektiv og sikker måte.
Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnadar og ressursar i dette kartleggingsarbeid.
Fylkesveg 615 Hyen -Sagefossen er nedklassifisert (lengdebegrensningar). Kommunestyret vil peike på at dette skaper særleg utfordringer for næringslivstransport.

Kommunestyret minner om at det er utarbeidt forprosjekt for gang og sykkelveg Sandane - Fitje. Det har vore arbeidet tverrpolitisk over lang tid for å få dette realisert, og kommunestyret meiner at no er tida inne for gjennomføring. Prosjektet er godt forankra i strategien fylkeskommunen har for mjuke trafikkantar, sentrums og bustadutvikling.
Skredindikator:
Gloppen kommunestyre ber Vestland fylkeskommune legge vekk tanken om å endre skredindikator og legge gjeldande ordning for berekning av skredfaktor til grunn for regional transportplan 2022-2033.
Vedtaket var samrøystes.

GULEN KOMMUNE
HISTORISK OG FRAMTIDSRETTA

**Eigedomsforvaltning**

**Sakshandsamar**
Kristoffer Elvebakke
Tlf.

**Vår referanse**
21/980 – 21/9892
**Dykkar referanse**

**Dato**
13.09.2021

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
NO NORWAY

# Innspel frå Gulen kommune - Regional transportplan for Vestland 2022-2033

## Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, HAFS og Sunnfjord

Utfordringar og løysingar er i stor grad felles for heile regionen, ikkje berre for kva kommune. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Derfor finn vi det naturleg å starte høyringsuttalen

### Utfordringane

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande og for våre kommunar er det avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar, gode kollektivtilbod både på sentrale og lokale ruter som legg til rette eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

### Måla i RTP

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

### Samsvar mellom mål og strategier og kriterium for prioritering

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

### Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet

RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må òg inkluderast.
Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare  Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.
Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)
Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)
Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.
Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

### Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell

Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane.  Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgstrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

### Endra klassifisering

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det går fram av handlingsprogrammet.

## Uttale frå Gulen kommune

Gulen kommune samarbeidar med Hafs Regionråd og Regionrådet Nordhordaland. Det har vært gjennomført møte og dialogar mellom Gulen kommune og desse to regionalråda.

Gulen kommune har moglegheit å sende inn eigne innspel uavhengig av det som kjem fram i innspel frå Hafs Regionråd og Regionrådet Nordhordaland.

På generelt grunnlag vil vi kommentere i tillegg at det i plandokumentet ikkje er tilstrekkeleg tydeleg på korleis ein vil vekte dei einskilde måla og prioritere mellom tiltaka. Det er føremålsteneleg at kommunene vert involvert og høyrt i prioriteringssamanheng. Generelt bør ein auke fokus på sjøtransport i takt med elektrifisering innan denne bransjen.

Vi har videre vurdert å presisere følgande konkrete tiltak iht punkt 5 som bør inn i handlingsplanen til RTP. (**NB merk** - nr er ikkje prioritering, men meint som skilje dei ulike tiltak). Her har vi òg teke inn trafikktryggingstiltak for mjuke trafikantar/skuleveg.

Oppsettet under er bygd opp med namn på tiltak, førmål og forankring i strategien til høyringsutkast RTP  for Vestland Fylke 2022 – 2033.

**Nr 1**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Tilgrodde siktsoner og opne opp landskap rundt vegen for opplevingar** |
| **Føremål:** | - Gjennomføre beskjæring og felling av tre for å betre sikt for trafikantar på vegnettet. |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Vidareføre eit systematisk og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland, med mål om framleis reduksjon i talet på hardt skadde og drepne.<br><br>Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep. |

**Nr 2:**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **2 stk ferje på strekninga Sløvåg - Leirvåg** |
| **Føremål:** | - Blir mindre sårbart ved avvik i ruter og betre gjennomgang samband langs kysten.<br>- Ferje 2 kan være reserveferje til Fedje.<br>- Betre vilkår mellom industriområda Sløvåg/ Skipavika/ Mongstad og resterande næringsverksemd i kommunen.<br>- Utviding/ betring av arbeidsregion med meir fleksibilitet med hyppigare avgangar. |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. |

**Nr 3:**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Rassikring FV602 Brekke – Instefjorden og tunnell utbetring** |
| **Føremål:** | - Redusere vegstengningar pga nedfall av stein i vegbane samt risiko for skade på person og materiell<br>- Utbetre mørke tunellar utan lys til å bli trafikksikre. |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Vidareføre eit systematisk og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland, med mål om framleis reduksjon i talet på hardt skadde og drepne.<br><br>Vegnettet skal tilpassast framtidige klimaendringar. |

**Nr 4:**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Ekspressbåt stopp i Knarvik** |
| **Føremål:** | - Gulen kommune har tett samarbeid med Nordhordaland innafor fleire tenester, styrke kollektiv moglegheit til innbyggarar (regionsenter) |

| | |
|---|---|
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Mobilitetstenestane skal vere tilgjengeleg, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene. Tiltaket legg til rette for auke kollektivtransport med samarbeidande kommune. I dag er mobilitet til Knarvik basert på bruk av eigen bil. Sjøtransport er gunstig på denne strekninga, det vil auke reisande til Knarvik som eit alternativ til Bergen.<br><br>Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.<br><br>Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov |

**Nr 5**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Gang og sykkelveg Hovden – Steine FV 570/ 57** |
| **Føremål:** | - Sikre trygg ferdsel langs FV 57/570 mellom forskjellige bustadområde/ felt inna for området. |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Vidareføre eit systematisk og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland, med mål om framleis reduksjon i talet på hardt skadde og drepne.<br><br>Haldningsskapande arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast.<br><br>Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming |

**Nr 6**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Gang og sykkelveg Brekke mellom barnehage og skule til bustadområde Ortneset FV 602 og FV 5436** |
| **Føremål:** | - Sikre trygg ferdsel langs FV mellom forskjellige bustadområde/ felt inna for området.<br>- Sikre trygg skuleveg |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Vidareføre eit systematisk og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland, med mål om framleis reduksjon i talet på hardt skadde og drepne.<br><br>Haldningsskapande arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast.<br><br>Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming |

**Nr 7**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Omkøyringsveg for E39 ved ulykker/ stenging** |
| **Føremål:** | - Oppgradering av FV 57 gjennom kommunen iht Statens Vegvesen sin plan for strekninga Sløvåg – Rutledal som ein del av kystvegen. |

| | |
|---|---|
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming<br><br>Vegnettet skal tilpassast framtidige klimaendringar. |

**Nr 8**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Heilskapeleg plan for utbetring av veg.** |
| **Føremål:** | - Oppgradering av Fylkesvegnettet i Gulen<br>- Overskotmassar skal nyttast til andre oppgraderingar på vegnettet i område.<br>- Punktutbetringar |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming<br><br>Vegnettet skal tilpassast framtidige klimaendringar. |

**Nr 9**

| | |
|---|---|
| **Namn på tiltak:** | **Betre kollektiv transport** |
| **Føremål:** | - Betre korrespondanse mellom buss og ferje, endra ruter har gjort til at tilbodet er blitt dårlegare enn tidlegare, I dag er moglegheita for buss mellom Brekke og Bergen tatt vekk på føremiddagen via E39.<br>- Samordning mellom buss og ferjetide på rute.<br>- Tilpasse takstar/ billett mot Nordhordaland. |
| **Forankring av tiltak i strategi RTP:** | Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming<br><br>Vegnettet skal tilpassast framtidige klimaendringar.<br><br>Vestland fylkeskommune skal kunne ta i bruk ny teknologi på ein måte som fremjar betre oppgåveløysing, mindre klimagassutslepp og lågare kostnader Omtale av tiltaket Ny teknologi kan mogleg |

Med helsing

Kristoffer Elvebakke
Einingsleiar eigedomsforvaltning

*Dette brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur*

*Send elektronisk brev til Gulen kommune via eDialog:*
*https://svarut.ks.no/edialog/mottaker/938497524*

**Vedlegg:**
Innspel til regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP)

Hyllestad kommune
*Inkluderande og attraktiv*

Kommunedirektøren

**Vestland fylkeskommune**
Postboks 7900
5020 BERGEN

| | |
|---|---|
| **Vår ref.:** | 21/349-4/ MLU<br>L.nr.: 21/4746 |
| **Dykkar ref.:** | |
| **Arkiv:** | K2-N00 |
| **Dato** | 10.09.2021 |

# Regional transportplan 2022 - 2033 - høyringssvar frå Hyllestad kommune

## FELLES UTTALE FRÅ KOMMUNANE I NORDFJORD, HAFS OG SUNNFJORD:

Utfordringar og løysingar er i stor grad felles for heile regionen, ikkje berre for kva kommune. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Derfor finn vi det naturleg å starte høyringsuttalen

**Utfordringane**

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande og for våre kommunar er det avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar, gode kollektivtilbod både på sentrale og lokale ruter som legg til rette eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

**Måla i RTP**

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

**Samsvar mellom mål og strategier og kriterium for prioritering**

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

**Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet**

RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 80 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må òg inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.

**Hyllestad** kommune
Lifjordvegen 7
6957 HYLLESTAD

Telefon: 57 78 95 00 // Telefax: 57 78 86 95 // E-post: postmottak@hyllestad.kommune.no // Nett: www.hyllestad.kommune.no
Org.nr: 964 967 547 // Bankkonto skatt: 7855.05.14132 // Bankkonto: 3837.07.00319

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

**Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell**
Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgstrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

**Endra klassifisering**
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det går fram av handlingsprogrammet.

## Uttale frå Hyllestad kommune

**Viktige fylkesvegprosjekt**

- Viktig å fokusere på utbetring av flaskehalsar - små utbetringar kan auke verdien av heile strekningar – kanskje den mest effektive måten for å skape meir veg for pengane.
- Tilførselsvegane (602 i Gulen og 607 i Hyllestad) knyter regionen saman, utbetringar her kan fjerne flaskehalsar for hjørnesteinsverksemder, utløyse næringspotensiale og auke kvaliteten på omkøyringsvegen.
- Nye vegar eller utbetring av vegar som er naudsynt for å auke verdiskaping og løyse ut potensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane.
- Utbetring av flaskehalsar og delstrekningar bør prioriterast, slik at ein får eit samanhengande, funksjonelt vegnett som stetter næringslivets og innbyggjarane sine grunnleggande krav
- Det er særs viktig at Fv57, som omkøyringsveg og tilførselsveg til E39, vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. Tiltaket ligg på marginallista i eksisterande RTP.
- Fv607 har parti som er utfordrande med dagens trafikkbelastning, og industrien i kommunen, særleg Havyard Leirvik, har lenge spelt inn at strekninga er eit hinder for drift og

vidare utvikling. Bygginga av 132kV linje til Lutelandet og bygging av vindpark syner at vegane vil vere eit hinder for etablering av alle typar industri på Lutelandet. Med plassering midt i leia og god veg kan Lutelandet bli ei viktig brikke i framtidig infrastruktur og matproduksjon. Del bør løyvast planmidlar slik at vegane ikkje er til hinder for industrietablering på Lutelandet.
I tillegg er det under planlegging settefiskanlegg på Salbu, der Fv607 vil vere hovudferdselsåre

**Ferjeavløysing og Atløysambandet**
Atløysambandet er viktig for regionen vår. Hyllestad kommune stiller seg bak kravet om realisering snarast. Atløysambandet vil bidra til å knyte bu- og arbeidsområdet tettare saman i HAFS.

**Strekningsvise utgreiingar**
Det er bra at utgreiingar tek samla strekningar istadenfor korte strekningar. Fv. 57 frå Knarvik til Storehaug og Fv.609 Førde – Askvoll – Dale er nemnde som utgreiingar det no blir arbeidd med. Fv607 Frå Lavik, gjennom Hyllestad og til Flekke bør utgreiast med tanke på framtidig auka trafikkbelastning ved etablering av industri på Lutelandet, i tillegg til eksisterande industri i området. Fv607 vil vere vesentleg kortare tilførselsveg til E39 for sørgående trafikk samstundes som delar av traseen er tverrsamband mellom Fv57 og E39 for både nordgående og sørgående trafikk.

**Tilrettelegging for eit spreidd og berekraftig reiseliv etter Korona**
- Det spreidde ferje- og båtrutenettet i fylket er eit godt utgangspunkt for vidare utvikling av reiselivsnæringa
- Det trengst eit variert mønster av rasteplassar og informasjon langs fylkesvegane. Både små og store plassar høyrer med i ein fornya strategi der maksimal konsentrasjon ikkje er ønskjeleg.
- Tilrettelegging av utfartsparkering bør heller ikkje bidra til å konsentrere trafikken på ein slik måte at naturen vert overbelasta.
- Det bør samarbeidast tett med reisemålselskapa om ruteplanlegging og tilrettelegging av infrastruktur.

**Kollektivtransport**
Kollektivtransporten i Hyllestad er i stor grad knytt til skuleskyss. Det er då viktig at skuleskyssen vert dimensjonert slik at den kan ta med ordinære reisande. I appen Entur er skuleruta kollektiv, men der er ikkje plass til ordinære reisande. Dette rammar spesielt eldre som ikkje har eigen bil.

Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket , ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly og ekspressbuss må derfor på plass igjen. Reisande med ungdomskort må kunne reservere plass uten å måtte løyse billett. Det er avgjerande at den offentlege korrespondansen er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak.

Flytilbodet mellom Bergen og Førde bør tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Hyllestad kommune ei satsing på el-fly vil kunne vere med å løyse denne utfordringa etter kvart.
Samstundes har frekvensen på ekspressbussane nord/sør og aust/vest gått sterkt ned det siste året. Det har sjølvsagt sine naturlege grunnar knytt til koronasituajsonen. Det er likevel særs viktig at vi får greidd ut busskorrespondansen straks vi er tilbake i ein meir normal situasjonen etter Covid 19. Ekspressbussen utgjer ein viktig del av rutetilbodet i Sogn og Fjordane.

Hyllestad kommune støttar at det vert stilt strengare miljøkrav ved utlysing av offentlege transportanbod, men der dette vil medføre dyrare transport for næringar og personar som ikkje har alternative reisemåtar, meiner vi også det offentlege ved staten og fylkeskommunen må kompensere meirkostnaden.

Hyllestad kommune ynskjer å peike på viktigheita av hurtigbåtanløpa i Rysjedalsvika, då dette er stort sett einaste måte for våre innbygjarar å reise kollektivt sørover til Bergen. Tal anløp må difor som minimum ligge på dagens nivå

Med helsing

Martin Lundgård
Kommunedirektør

*Telefon: 57789503*
*E-post: martin.lundgard@hyllestad.kommune.no*

*Dokumentet er godkjent elektronisk, og har difor ikkje signatur.*

**Høyanger** *kommune*
Kommunedirektør

Ordførar

| Saksnr. | Dok-ID | Arkivkode | Sakshandsamar | Dato: |
|---|---|---|---|---|
| 21/627 | 21/10870 | FE-130, FA-F11 | JOF | 08.09.2021 |

## Vedtaksbrev: Innspel til regional transportplan

Formannskap gjorde i møte 02.09.2021, sak 039/21, følgande vedtak:

Formannskapet støttar Sogn regionråd sitt innspel til regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033.

Formannskapet sender over følgjande innspel som tillegg til Sogn regionråd sitt innspel;

- Det er positivt at Fv 55 Vadheim – Grense innlandet på Sognefjellet er med blant dei strekningsvise utbetringane. I Høyanger kommune er spesielt strekninga Merket –Ulvåna på fv. 55 utfordrande med dårleg standar, siktproblematikk og fleire ulykkespunkt. Det er ytt planleggingsmidlar til strekninga, og planarbeidet er starta opp. Høyanger kommune ber om at arbeidet vert ferdigstilt og strekninga prioritert i kommande investeringsprogram.
- Det er positivt at det er mål om å auke midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Kriteriekravet om minst 300 ÅDT i samband med tunneloppgradering gjer at handtering av oppgraderingsbehov i tunnelar med ÅDT under dette ikkje kjem tydleg fram i planen. Høyanger kommune vil i denne samanheng spesielt trekke fram Bjordalestunnelen på Fv 5586 som har dårleg standar, samt manglande lys og moglegheit for passering.
- Høyanger kommune delar Sogn regionråd si bekymring med omsyn til kriterie som skal ligge til grunn for prioritering av skredsikring. Høyanger kommune vil trekkje fram fylkesvegane 5442 og 5586 på Høyanger Sørside som er svært rasutsett og som manglar reel omkøyringsmoglegheit. Dette gir store utfordringar med omsyn til beredskap.
- Jf. punkt ovanfor oppmodar ein Vestland fylke til å vurdere meir fleksibel drift av vinterstengde vegar – då med omsyn varigheit og moglegheit for å opne i periodar der vèrtilhøve tilseie det. Det gjeld i Høyanger kommune spesielt vinterstenging av FV. 5442 Bjordal – Matre over Stordalen.

- Høyanger kommune vil også peike på behov for undersøkingar og tiltak på FV 5597 mellom Dyrneslia i Høyanger kommune og Nautsundet i Fjaler kommune. Ein må få undersøkt stabiliteten i fundamenteringa av den delen av vegen som ligg i fjellsida vendt mot Vadheim. Både resultatet frå denne undersøkinga og førekomsten av ras/skred på same strekning og inn mot grensa til Fjaler kommune må utløyse prioritering av tiltak.

Med helsing
Jorunn Flæthe
administrasjonssekretær
*Dette brevet er elektronisk godkjent og mangler av den grunn signatur*

| Saksnr. utval | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 039/21 | Formannskap | 02.09.2021 |

# Innspel til regional transportplan

**Kommunedirektøren si tilråding:**

Formannskapet støttar Sogn regionråd sitt innspel til regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033.

Formannskapet sender over følgjande innspel som tillegg til Sogn regionråd sitt innspel;

- Det er positivt at Fv 55 Vadheim – Grense innlandet på Sognefjellet er med blant dei strekningsvise utbetringane. I Høyanger kommune er spesielt strekninga Merket –Ulvåna på fv. 55 utfordrande med dårleg standar, siktproblematikk og fleire ulykkespunkt. Det er ytt planleggingsmidlar til strekninga, og planarbeidet er starta opp. Høyanger kommune ber om at arbeidet vert ferdigstilt og strekninga prioritert i kommande investeringsprogram.
- Det er positivt at det er mål om å auke midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Kriteriekravet om minst 300 ÅDT i samband med tunneloppgradering gjer at handtering av oppgraderingsbehov i tunnelar med ÅDT under dette ikkje kjem tydleg fram i planen. Høyanger kommune vil i denne samanheng spesielt trekke fram Bjordalestunnelen på Fv 5586 som har dårleg standar, samt manglande lys og moglegheit for passering.
- Høyanger kommune delar Sogn regionråd si bekymring med omsyn til kriterie som skal ligge til grunn for prioritering av skredsikring. Høyanger kommune vil trekkje fram fylkesvegane 5442 og 5586 på Høyanger Sørside som er svært rasutsett og som manglar reel omkøyringsmoglegheit. Dette gir store utfordringar med omsyn til beredskap.
- Jf. punkt ovanfor oppmodar ein Vestland fylke til å vurdere meir fleksibel drift av vinterstengde vegar – då med omsyn varigheit og moglegheit for å opne i periodar der vèrtilhøve tilseie det. Det gjeld i Høyanger kommune spesielt vinterstenging av FV. 5442 Bjordal – Matre over Stordalen.

**02.09.2021 Formannskap**

**Handsaming:**

Representanten frå Raudt, Einar Rysjedal, sette fram følgande tilleggsframlegg:
Høyanger kommune vil også peike på behov for undersøkingar og tiltak på FV 5597 mellom Dyrneslia i Høyanger kommune og Nautsundet i Fjaler kommune. Ein må få undersøkt stabiliteten i fundamenteringa av den delen av vegen som ligg i fjellsida vendt mot Vadheim. Både resultatet frå denne undersøkinga og førekomsten av ras/skred på same strekning og inn mot grensa til Fjaler kommune må utløyse prioritering av tiltak.

**FS-039/21 VEDTAK** - samr.:

Formannskapet støttar Sogn regionråd sitt innspel til regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033.

Formannskapet sender over følgjande innspel som tillegg til Sogn regionråd sitt innspel;

- Det er positivt at Fv 55 Vadheim – Grense innlandet på Sognefjellet er med blant dei strekningsvise utbetringane. I Høyanger kommune er spesielt strekninga Merket –Ulvåna på fv. 55 utfordrande med dårleg standar, siktproblematikk og fleire ulykkespunkt. Det er ytt planleggingsmidlar til strekninga, og planarbeidet er starta opp. Høyanger kommune ber om at arbeidet vert ferdigstilt og strekninga prioritert i kommande investeringsprogram.
- Det er positivt at det er mål om å auke midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Kriteriekravet om minst 300 ÅDT i samband med tunneloppgradering gjer at handtering av oppgraderingsbehov i tunnelar med ÅDT under dette ikkje kjem tydleg fram i planen. Høyanger kommune vil i denne samanheng spesielt trekke fram Bjordalestunnelen på Fv 5586 som har dårleg standar, samt manglande lys og moglegheit for passering.
- Høyanger kommune delar Sogn regionråd si bekymring med omsyn til kriterie som skal ligge til grunn for prioritering av skredsikring. Høyanger kommune vil trekkje fram fylkesvegane 5442 og 5586 på Høyanger Sørside som er svært rasutsett og som manglar reel omkøyringsmoglegheit. Dette gir store utfordringar med omsyn til beredskap.
- Jf. punkt ovanfor oppmodar ein Vestland fylke til å vurdere meir fleksibel drift av vinterstengde vegar – då med omsyn varigheit og moglegheit for å opne i periodar der vèrtilhøve tilseie det. Det gjeld i Høyanger kommune spesielt vinterstenging av FV. 5442 Bjordal – Matre over Stordalen.

- Høyanger kommune vil også peike på behov for undersøkingar og tiltak på FV 5597 mellom Dyrneslia i Høyanger kommune og Nautsundet i Fjaler kommune. Ein må få undersøkt stabiliteten i fundamenteringa av den delen av vegen som ligg i fjellsida vendt mot Vadheim. Både resultatet frå denne undersøkinga og førekomsten av ras/skred på same strekning og inn mot grensa til Fjaler kommune må utløyse prioritering av tiltak.

**Saksutgreiing:**

## Bakgrunn

Vestland fylkskommune har ute til høyring Regional transport 2022-2033 (RTP). Planen er den øvste langsiktige planen for samferdsel- og transportsektoren i Vestland. Høyringsfrist er sett til 12. september 2021.

Det er fire dokument i høyringsutkastet til RTP.

- Regional transportplan, hovuddokument
- Handlingsprogrammet til RTP
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

## Vurdering

Viser til uttale frå Sogn regionråd, samt tidlegare innspel gitt frå Høyanger kommune til regional transportplan.

Sogn regionråd sine innspel omhandlar samanheng i planarbeid i samband med samanslåing av Hordaland og Sogn og fjordane, manglande investeringsprogram i samband med handlingsplan – noko som gjer det vanskeleg å sjå konsekvensar av planframlegget, innspel kring rassikring, fylkesvegar og kollektivtransport, samt Sogn sine særeigne utfordringar. Sogn regionråd stiller spørsmål kring om planen klarer å ta inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad, då om den også sikrar ei positiv samfunnsutvikling i disktrikta. Det vert også stilt spørsmål om kritere for piroirtering av tiltak er rett.

For Høyanger kommune konkret er det viktig at Vestland fylke prioriterar opprusting og utbetring av FV. 55 Ulvåna - Tronvik. Då med omsyn til strekninga sin forfatning, risiko for ulykker, samt betydning som pendlarstrekning og tilknytning til regionssenteret Førde. Høyanger kommune er det vidare viktig at bruk av kritere i samband med prioritering av midlar til rassikring og tunnelutbetringar ikkje fører til at delar av fylkesvegnettet ikkje kjem i posisjon i samband med utarbeiding av investeringsprogram. Dette vil gjere det svært utfordrande å sikre tilfredstillande kommunikasjonar og beredskap i distrikta.

## Kommunedirektøren sin konklusjon

Regional transportplan 2022 til 2033 er ein viktig plan for Høyanger kommune med omsyn til sikre og utvikle gode kommunikasjonar innad i kommunen, samt gode bu- og arbeidsområde i regionen. Det er i den samanheng ein plan som er med å legge føringar for samfunnsutvikling, og høve til å opppnå målsettingar innanfor folketal- og næringsutvikling i kommunen.

Kommunedirektøren tilrår at Formannskapet stiller seg bak uttale frå Sogn regionråd, med tilleggsinnspel som omhandlar Høyanger kommune konkret.

**Kinn kommune**
**Samfunn, kultur og miljø**

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

| **Vår ref.:** | **Dykkar ref.:** | **Dato:** |
|---|---|---|
| 20/7627 - 21/39497 / ROSU1 | | 10.09.2021 |

## Innspel til regional transportplan

1. Kinn kommune sluttar seg til fellesuttala frå samarbeidsregionane som lyder som følgjer:

**Utfordringane**
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande. For våre kommunar er det derfor avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar og gode kollektivtilbod, både på sentrale og lokale ruter, og som legg til rette for eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi elles ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

**Måla i RTP**
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.
Samsvar mellom mål og strategiar

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

**Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet**
RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 75 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast. Kollektivtilbodet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utsleppsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydeleg.Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overgangar frå veg til hamn. Vestland har betydelege mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett

på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamner etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbodet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref.4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

**Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell**
Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

**Endra klassifisering**
Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.

2. Kinn kommune har følgjande tilleggspunkt:
Etter Kinn kommune sitt syn er det ikkje samsvar mellom fylkeskommunen sine overordna mål i utviklingsplanen, f.eks "Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg", og dei delmåla og strategiane som er valgt på Fylkesvegnettet. Kystregionen på Vestlandet har potensialet til å verte den mest vekstkraftige regionen i landet. Å utnytte potensialet for bærekraftig vekst og utvikling langs kysten føreset ei tydeleg prioritering og satsing på å byggje sterkare bu-, arbeids-, og serviceregionar. Fragmenterte miljø, samt små byar og tettstader utan eit omland innan akseptabel reisetid er kanskje det største hinderet for å utnytte det vekstpotensialet vi har innan framtidas vekstnæringar. Vi finn ikkje dette igjen i måla og strategiane for fylkesvegnettet.

Vi ser at Vestland Fylkeskommune no ser føre seg å vidareføre dagens tilbod på strekninga Bergen-Nordfjord fram til ein har på plass nye teknologiske løysingar for nullutsleppsmateriell, truleg tidlegast i 2026. På det tidspunktet er og Stad Skipstunnel ferdig. Fylkeskommunen må allereie no planlegge for at hurtigbåtane skal gå heile vegen mellom Bergen og Ålesund, og dimensjonere anboda sine deretter. Ei nullutslepps kollektiv rute mellom Bergen og Ålesund vil revolusjonere persontransport langs kysten, og vil sikre ivaretaking av både lokale og regionale transportbehov. Fylkeskommunen må snarast koordinere vidare framdrift med Møre og Romsdal fylke, slik at heile denne strekninga vert ein del av anbodet.

Dagens rutefrekvens og kapasitet i det fylkeskommunale minstetilbodet for lokalbåtrutene i Florøbassenget er for lav i forhold til behovet øysamfunnet har, og samsvarer då heller ikkje med måla 1,3 og 4 i planprogrammet til RTP 2022 - 2033.
Mål 1:
Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg.
Mål 2:
Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling.

Mål 3:
Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland fylke.
Mål 4:
Like mogelegheiter til å delta i verdiskaping.

Kinn kommune, næringslivet og innbyggjarane langs kysten har ei klar forventning om at fylkeskommunen føl opp tidlegare lovnader om realisering av kystvegen Måløy-Florø. Som første prosjekt må Svelgen-Indrehus inn i investeringsplanen allereie frå 2022, og deretter må ein planlegge og prosjektere ferjeavløysingsprosjektet i ytre Nordfjord med kryssing Tongane- Biskjelsneset. Denne vegen er heilt avgjerande for å oppnå den vekstkrafta ein har i næringslivet og kystsamfunna i åra framover.

Sykkelbyavtalen med Florø må vidareførast. Arbeidet i den avtalte partnarskapen mellom fylkeskommunen SVV og kommunen vart brote av regionale mynde. Denne må på plass igjen. Kinn kommune vil også ha ein dialog med fylkeskommunen om etablering av sykkelby for Måløy.

Kinn kommune har nyleg vedteke trafikktryggleiksplan. Denne peikar på ei rekkje forhold/punkt på fylkesvegnettet. Kommunen har lagt til grunn, og forventar at det blir gjort tilgjengeleg midlar i fylkeskommunen til oppfølging av slik plan.

Kommunen kostar i dag drift og vedlikehald på veglys på fylkesveg. Dette er eit ansvar som må over på fylkeskommunen. Det er etablert ein dialog kring dette. Kommunen forventar at dette blir fylgd opp slik at det blir lys på desse vegane når kommunen ikkje tek dette ansvaret på vegne av fylkeskommunen lenger.

Mange alvorlige ulykkar på fylkesvegane er knytt til dårleg sikring. Prioritering av vegsikring er difor viktig.

Fv 445 har ein ÅDT på 4750. Det er svært høgt i gamle Sogn og fjordane. Denne må ha ny trase i Florø sentrum for å handtere trafikken. Mellom anna har den ein stor grad av tungtrafikk.

Deknepollen er ei bygd i ei rivande utvikling og utviklinga av Riksveg 15 gjennom bygda følgjer ikkje med på utviklinga. Kinn kommune ber fylkeskommunen om drahjelp til å sikre oppgradering av avkøyrsler og overgangsfelt gjennom bygda med tanke på trafikktryggleik og trafikkflyt. Dette gjeld mellom anna avkøyrsla til Myrane industriområde og rundt Skavøypoll skule.

Strekninga på FV 617 Kapellneset - Raudeberg sentrum har ein ÅDT på 2250 og er ei svært trafikkfarleg strekning som er både smal, har dårleg framkomme og er rasutsett. Raudeberg er eit levande og viktig næringsområde. Dette er ein svært viktig internveg i Måløy som har mykje tungtransport, i tillegg til mjuke trafikantar, og mange har dette som dagleg skuleveg. Det er mange næringsverksemder langs vegen, og det er planlagt store investeringar og etableringar i åra framover. Fylkesvegen på denne strekninga er på langt nær tilfredsstillande, og vil kunne være eit hinder for viktige etableringar og verdiskaping, og den må oppgraderast til tilfredsstillande standard. Private har allereie finansiert regulering av store delar av strekninga, og Kinn kommune er innstilt på eit samarbeid med fylkeskommunen og private for å få strekninga oppgradert.

I tråd med "meir for pengane" er det sentralt at det vert bygg gang og sykkelveg langs Hovlandsvegen i Eikefjord samstundes med at dei tre bruene på fylkesvegen vert skifta ut (ref. 4.2.3.4). Kommunen ili tilfelle bidra med tiltak på strekninga i samsvar med nye VA anlegg.

Fylkesveg 5715 mellom mellom Måløy og Oppedal er viktig for samanbinding av Vågsøya.

Vegen nyttas av mellom anna av mange barn til og frå barnehage og skule. I tillegg er det ein vesentleg auke i turisttrafikken. Vegen har ein ÅDT på 1400. På sommaren er trafikken vesentleg høgare.

Kinn kommune er skuffa over at Vestland fylkeskommune ikkje har planlagt ferdig og fullfinansiert gang- sykkelveg på fv5704 Brandsøyvegen. Det er ikkje i tråd med "meir veg forpengane" å la den siste delen av prosjektet stå att når ein no skal byggje resten av gangsykkelvegen i 2022. Kinn kommune ber om at ein snarast får regulert den siste parsellen på strekninga, og at ein og får realisert gang- sykkelvegen heilt fram til skulen snarast.

Kinn kommune er kjent med at fylkeskommunen arbeider med å legge til rette for ein framtidig rutestruktur som er tilpassa moglegheitene som opnar seg når Stad skipstunnel erpå plass. Kinn kommune er førebudd på denne nye kvardagen og vil i denne høyringa melde inn interesse for dialog om tilrettelegging for framtidig rutestruktur og teknisk/praktisk tilrettelegging for eit slikt rutenett som er basert på null- og lågutsleppsteknologi.

I planprogrammet for RTP pkt 4.2.7 står det følgjande:
FOT-rute produksjonen i Vestland er knytt til fleire ruter ved flyplassane Sogndal, Førde og Sandane. Vi ønsker derfor å presisere at det må takast med i planprogrammet at Florø Lufthavn har FOT-ruter på strekninga Florø-Oslo.

Helsing

Rolf Bjarne Sund
kommunalsjef Samfunn, kultur og miljø

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

Eva Vinjevoll

| Vår ref. | Dykkar ref. | Dato: |
|---|---|---|
| 21/11195-2/N-700/JONE | | 17.09.2021 |

## 2021/21417 -Uttale til regional transportplan

Viser til telefonsamtale om lovnad om utsett høyring på regional transportplan, til 17.september 2021. Uttalen er lagt fram for gruppeleiarane i heradsstyret. Uttalen er basert på fleirtalet av gruppeleiarane, sine ynskje.

**Uttale.**
Regional transportplan for Vestland 2022 -2033 (RTP) ei ein strategisk plan for samferdslesektoren på Vestlandet. Planen skal bidra til å sikra heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar for den same perioden. Planen er forankra i «Utviklingsplan for Vestland».
Fylgjande hovudmål er lagt til grunn:
«Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling».
Sentrale utviklingstrekk, fortetting, teknologisk endring, lokalisering av store arbeidsplassar og tilgangen på transportmiddel.
Det er stor skilnad på kommunane i Vestland i høve til inn- og utpendling og arbeidsplassdekning.
I 2019 kom 21% av dei samla klimagassutsleppa i frå samferdslesektoren.

Planen har tatt opp i seg fem plantema:

- Fylkesvegnettet
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet
- Finansiering
- Nasjonale ansvarsområde

Fire dokument er lagt med planen (i tillegg kjem fleire grunnlagsdokument):

- Regional transportplan -hovuddokument
- Handlingsprogrammet til RTP
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

- **-Regional transportplan -hovuddokument**

**1.Fylkesvegnettet**

Det er eit stort mangfald av strategiar som skal dekka fylkesvegnettet, nødvendig, men samstundes verkar det uoversiktleg. Talet på tydelege strategiar kunne ha vore redusert, sjølv om fylkesvegane har mange ulike funksjonar.

Eit av delmåla for fylkesvegnettet er; *«Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar».* Rassikring er difor svært viktig – knytt opp mot klimaendringar vil ras, utrasing og flaumsituasjonar auke på. Dette må det takast høgde for - også i detaljane i gjennomføring av vegar.

Frå Kvam herad sin ståstad, så hadde det vore ynskjeleg med ei endå tydelegare vekt på ras, som også må omfatta utrasing av vegbanen, på fylkesvegane i mellom regionsentera og Bergen.

*Kvam herad vil særleg understreka og framheva tunge rasprosjekt, som Tokagjelet, Steinstøberget, Teiglandsberget og Mundheimsdalen*. I framtidige prioriteringar med omsyn til ras, må også trafikkmengd og utrasing av vegbanen vera ein viktig del av vurderingskriteria. Hordalandsdiagonalen er langt fram. Inntil den kjem på plass er vegen om Odda til Jondal-Tørvikbygd og over Tokagjelet mot Bergen hovudfartsåra. Tokagkjelet er mest prekært, både p.g.a utrasingsfare og rasfare. Her må reguleringsarbeidet koma i gang snarast slik at arbeidet kan setjast i gang når finansiering er avklart. I tillegg må vegen mellom Folgefonnstunnelen og Jondalstunnelen rassikrast og utbetrast. Det same gjeld Oddadalen.

Det må også understrekast at rasproblematikken gjeld for heile Hardanger. Trygge vegar er viktig for Kvam som ein del av ein større bu- og arbeidsmarknadsregion, for transport av varer og tenester inn og ut av kommunen, trygg veg til sjukehus og for reiselivet.

Eit tema som er viktig å ta med i samband med problemstillinga rundt ras og andre uforutsette hendingar, er beredskap ved vegstenging. Det tek ofte lang tid å opna att vegar etter rashendingar. Så snart det er trygg bør det opnast opp att, då det ofte ikkje er andre moglegheiter for omkøyring.

Fylkesvegnettet lokalt, bør ta opp i seg tunell forbi Teiglandsberget, tunell bakom Norheimsund sentrum, Steinstøberget og som tidlegare nemnt, Tokagjelet.

I Hardanger er det framleis mange kryssingar av fjorden, med ferje. Ferjesambandet Jondal – Tørvikbygd bør setjast opp med to ferjer. Trafikktryggleik og kapasitet er eit tema som bør inn i planprogrammet, då det ofte kan vera stor fart og unødvendige forbikøyringar, for å nå fram til ferjene. Trafikktryggleik inn i mot ferjekaiane, er såleis eit viktig tema som Kvam herad vil ha med i sin uttale.
Positivt at det i strategiane for fylkesvegane skal satsast på strekningsvise utbetringar, og at dette arbeidet skal fortsetja på strekkja i mellom Norheimsund og Granvin. Det er ynskjeleg med ei oversikt over kvar små utbetringar kan gje størst nytte.

Som ei oppfylging av punktvise utbetringar, så er det grunn til å peika på at ikkje alt må vera etter høgste standard, langs med fjorden, Ofte kan godt nok vera betre enn at ikkje noko

skjer. Det er ynskjeleg at det dette vert vurdert som ei utfordring i planen og at det kan lagast strategiar som støttar opp om slike løysingar.

Attgroing og vegetasjon langs med fylkesvegane bør vera eit eige tema. Gode strategiar som støttar opp om trafikktryggleik, opplevingar og utsikt, bør takast med i planen.

Nye veier AS bør kunne gjera ein jobb i høve til å få mest mogleg for pengane i ulike byggeprosjekt - også på nye fylkesvegprosjekt.

Knutepunkta er viktige både for kollektivtransporten og utviklinga av regionssentera. Eigen strategi for dette hadde vore ynskjeleg.

Eit tema som ikkje er tatt med, og som heller ikkje tilhøyrer vegeigar er ladepunkt og ladestasjonar. Areal og høvelege plassar for lading, kunne ha vore tatt inn, og tatt med i strategiane for fylkesvegane.

**2.Mobilitet og kollektivtransport**

**Eit av delmåla er at:** «Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil».

I store delar av regionen og kommunen er det lite med gang- og sykkelvegar. Grunngjevinga for det, kan ofte vera at ÅDT er for lågt, til å etablera infrastruktur for mjuke trafikantar. I Kvam og elles på landsbygda vil det vera gunstig å sjå på enklare løysingar for gang og sykkelvegar, for å auka moglegheitene for gåande og syklande. Moglegheitene for gåande og syklande må ikkje berre vera inn i mot sentra, men også igjennom sentra. Berekraftig turisme med tilgang på sykkelstiar vil auka attraktiviteten til Kvam og Hardanger som reisemål, og gjera turismen meir berekraftig.

Betre kollektivtilbod. Det bør særleg betrast inn og ut til og frå kommunesentera og ikkje minst regionssentera. Det må også sjåast på delingsmoglegheiter, på landsbygda og ikkje berre i byen. Modellar for delingsmoglegheiter vil vera viktig for å nå fritidstilbod for fleire innafor kommunegrensa.

El-båtar på Hardangerfjorden, bør takast opp som tema i den nye planen.

**3.Miljøløftet**

God innfartsparkering er viktig både for byen og for distrikta.

**4.Finanisering**

Tunell under Kvamskogen er eit svært viktig tema for Kvam. Det bør vera eit prinsipp at rassikring ikkje skal finansierast med bompengar, dersom prosjektet ikkje har vesentleg forkortande/trafikkutløysande verknad

**5.Nasjonale ansvarsområde**

Vestland fylke sine neste innspel til NTP er til rulleringa i 2026. Vestland fylke må framleis vera klar, på at trygge, rassikre vegar har fyrsteprioritet.

Kvam herad er også fornøgd med at Vestland fylke har løfta fram fylkesvegane sin funksjon som omkøyringsveg for riksveg i innspela til NTP. Kvam herad vil spesielt nemna vegen frå Trengereid, over Kvamskogen og vidare til Norheimsund og Øystese, til Granvin og Voss.

- **-Handlingsprogrammet til RTP**

Handlingsprogrammet er ambisiøst og omfattande. For Kvam er det viktig at det omfattar heile fylket og at kommunane, som ligg i distrikta, vert involvert i dei tema som omhandlar løysingar som råkar distrikta.

.

- **-Strategi for mjuke trafikantar**

Strategiane for mjuke trafikantar er dekkande for Kvam mange av utfordringane i Kvam. Kvam ynskjer spesielt å nemna, hjartersonar ved skulane, som eit viktig tema.

- **-Strategi for berekraftig mobilitet**

Skyss sitt styringsdokument, utvikling av selskapet og rolle som mobilitetsaktør. Trenden er: «individuelle behov og lokale tilpassingar». Dette må også takast på alvor i høve til distriktskommunar som Kvam.
Skyss – rom for teknologiutvikling; «hent meg» app – nytte drosjenæringa inn i tilbodet.

Vestland ynskjer tilbakemelding på fylgjande fem spørsmål

- **Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?**

  Rasproblematikken er synleggjort, men for Kvam kunne den ha vore endå meir understreka. Utrasing av vegar og grunn kunne også ha vore tatt inn her.

- **Er det god samanheng mellom mål og strategiar?**

  Svært omfattande og mange strategiar å forhalda seg til. Kunne ha vore redusert.

- **Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?**

  -Eit viktig kriterium -trygg veg i mellom regionsentera og Bergen og mellom regionssentera. Dette burde ha vore sterkare understreka.

- **Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?**

  Dette tema er godt dekka.

- **Strategi for mjuke trafikantar: Fylkeskommunen ønskjer tilbakemelding på ein til to strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.**

  -Ferdiggjering av gang- og sykkelveg -Øystese sentrum til Laupsa. Oppfylging av det som ikkje vart ferdig i Kvammapakken.

  -Regulering av strekkja i frå Vikedal til Ålvik sentrum og bygging av gang- og sykkelveg på same strekkja.

Helsing

***Jon Nedkvitne***
Sjef for samfunn, næring og kultur
Telefon: 979 53 274

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

**Mottakarliste:**
Eva Vinjevoll
Vestland fylkeskommune Postboks 7900 5020 BERGEN
Fylkesrådmann

KVINNHERAD
KOMMUNE

Sektor samsfunnsutvikling - sektorstab

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900

5020 BERGEN

| Saksbehandlar | Tlf. direkte innval | Vår ref. | Dykkar ref. | Dato |
|---|---|---|---|---|
| **Anbjørn Høivik** | **917 05 737** | **2020/1643-14** | **2021/21417** | **10.09.2021** |

# Høyringsuttale frå Kvinnherad kommune til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Eg viser til dykkar brev datert 11.06.2021 med referanse 2021/21417. Vi takkar for invitasjonen til å kome med merknadar til planframlegget. I møte 30.08.2021 vedtok Kvinnherad kommunestyre å gi uttale slik det kjem fram på dei neste sidene i dette dokumentet.

Vi ønskjer lukke til med det vidare planarbeidet og ser fram til å delta i prosessen!

Med helsing

Anbjørn Høivik
*Sektorleiar*

*Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga underskrift.*

- - - o 0 o - - -

# Høyringsuttale frå Kvinnherad kommune til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Kvinnherad kommune takkar Vestland fylkeskommune for invitasjonen til å kome med merknadar til forslaget til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033. Vi har tidlegare gitt innspel til planarbeidet om fem punkt som er viktige for Kvinnherad. I det følgjande vurderer vi korleis planforslaget har følgt opp desse innspela. Til slutt i uttalen svarar vi ut fylkeskommunen sine seks spørsmål til høyringsinstansane.

Eit samrøystes Kvinnherad kommunestyre prioriterer no realisering av Fjelbergsambandet. Prosjektet ser ut til å vere finansiert gjennom ferjeavløysingsmidlane dersom ein får til eit samarbeid med næringslivet slik dei har sendt skriv til fylkeskommunen om. Kvinnherad kommune bed om at dette prosjektet vert prioritert no og vert arbeidt med parallelt og uavhengig av RTP då det ikkje vert ein del av prioritering av fylkeskommunale midlar. Vidare viser ein til pkt. 2 under.

**1. Kopling mellom Kvinnherad og E39**
Vi er tilfreds med at «*framtidig tilknyting til E39 Stord – Os*» er utviklingstiltak i forslaget til handlingsprogram. Vi viser til at Kvinnherad kommunestyre har vedteke at ferjeavløysingsprosjektet Sunnfast er Kvinnherad kommune sitt føretrekte alternativ for tilknytinga til Stord og E39. Det er allereie gjort mykje godt utgreiingsarbeid både for innkorting av ferjesambandet og for ferjefri tilknyting med Sunnfast-prosjektet. Kvinnherad kommune ønskjer at dette kjem tydlegare fram i det aktuelle utviklingstiltaket, og at det vert ei meir offensiv haldning til å realisere dette tiltaket. Kvinnherad kommune vil påpeika at førsteprioritet i Kvinnheradpakken, som er sambandet til Stord, må sjåast i samanheng med komande vedtak i Regional transportplan.

***2. Prioritering av ferjeavløysingsprosjekt***
For Sunnhordland er to ferjeavløysingsprosjekt aktuelle - Fjelbergsambandet og Sunnfast. Fjelbergsambandet har godt samanfall med fleire av utviklingstiltaka i handlingsprogrammet. Særleg gjeld dette tiltaka «*bruk av anna materiell i brubygging*» og «*meir veg for pengane*». Det ligg store moglegheiter i bruk av ny teknologi i kombinasjon med offentleg/privat samarbeid om finansieringa av dette fylkesvegsambandet. Fylkeskommunen vil koma særs rimeleg, kanskje gratis, til ei god og framtidsretta løysing. Kvinnherad kommune ønskjer at dette sambandet vert nytta som pilotprosjekt, og at det blir løfta fram som del av desse utviklingstiltaka.

Ferjefri kryssing av ytre Hardangefjord vil gi ein særs viktig veg for næringslivet der ein uavhengig av rutegåande farty kan kome til og frå leverandørar og marknad. Sunnhordlandregionen blir betre knytt saman og samfunnsutviklinga i Kvinnherad vil skyte fart med direkte tilknyting til E39. Sunnfast-prosjektet bør såleis vere ei sentral brikke det framtidige fylkesvegnettet i Vestland. Her ligg også store og gode moglegheiter til å gjere dette til ein del av vegen mellom Bergen og E134, der arbeidet med konseptvalutgreiing har komen i gang.

Hovuddokumentet i transportplanen skildrar bruk av ferjeavløysingsmidlar som finansieringskjelde, men ordlyden er reaktiv og defensiv og dette er ikkje følgt opp i handlingsprogrammet. Kvinnherad kommune ber om ei meir offensiv haldning til dette og at ferjeavløysingsprosjekt vert eit separat utviklingstiltak i handlingsprogrammet.

***3. Oppgradering, vedlikehald og rassikring av fylkesveg***
Kvinnherad kommune har sin rikelege del av fylkesvegane i Vestland og er nøgd med at transportplanen fokuserer på vedlikehaldsetterslep, trong for rassikring, fornying og opprusting.

***4. Få på plass eit samordna kollektivsystem med snøggbåt og buss***
Kvinnherad Ungdomsråd har i alle sine møte teke opp og drøfta spørsmål og utfordringar knytt til det lokale busstilbodet, og dei etterspør fleksible løysingar som gjer at dei som er utan førarkort og bil kan kome til og frå tilbod og tenester på ein betre måte enn i dag. Det er såleis veldig bra at handlingsprogrammet inneheld tiltak for «*fleksible bestillingsbaserte tilbod*».

For Kvinnherad er det særs viktig med eit kollektivsystem der snøggbåt og buss er godt samordna. Transportplanen sin strategi for berekraftig mobilitet har som prinsipp at det faste, rutegåande kollektivtilbodet skal vere ryggraden i framtidas mobilitetssystem, der supplement med andre tenester skal gi passasjerane ei saumlaus, samanhengande reise. Dette er ein god visjon.

Det store volumet av kollektivreisande finn ein naturleg nok i og ved byane. Mobilitetsstrategien peikar på at demografiske endringar vil forsterke denne trenden, og strategien har fleire gode satsingsområde for utvikling av mobilitetssystema. Kvinnherad kommune ønskjer at strategien i tillegg vert supplert med skreddarsydde satsingsområde for distrikt med liten folketettleik. Eit viktig tiltak vil vere snøggbåt- og bussruter som korresponderer saumlaust, og der rutene er «stive». Høg frekvens og timesavgangar er sentralt i dette. Kvinnherad kommune har fått utarbeidd ei skisse til «Fjordmetro» som kan løyse dette.

Med ny motorveg Bergen – Os opnar det seg moglegheiter for meir effektive ruter enn i dag. Buss og snøggbåt kan kombinerast på nye måtar med mykje lågare samla reisetid og mykje høgare frekvens. Eksisterande knutepunkt må oppgraderast og kanskje må det etablerast nye. Kvinnherad kommune ønskjer at Fjordmetro-konseptet vert del av handlingsprogrammet, og ser det som naturleg at det vert teke med i utviklingstiltaka «*kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov utanom Bergensområdet*», «MUST», «*utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland*» og «*utarbeide prioritert liste over tiltak på kollektivinfrastruktur*».

***5. Fortsatt samarbeid om «Kvinnheradpakken»***
Kvinnheradpakken er for tida under handsaming hjå sentrale myndigheiter. Kvinnherad kommune er nøgd med at transportplanen understrekar at fylkeskommunen vil arbeide opp mot sentrale styresmakter om raskare sakshandsaming. Kvinnherad kommune støttar også fylkeskommunen sitt mål om sjølv å kunne godkjenne bompengeprosjekt der sentrale myndigheiter ikkje arbeider raskt nok.

Vestland fylkeskommune har stilt seks spørsmål med ønskje om tilbakemeldingar. Dette er Kvinnherad kommune sine innspel til dei:

***Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?***
Tranportplanen skildrar godt breidda i landsdelen sine transportutfordringar. Eit punkt som kan handterast noko grundigare er arbeidsdelinga mellom regionale og kommunale myndigheiter.

Kommunane har historisk sett vore sterkt delaktige i regionale oppgåver som utbygging av fylkesvegar (inkludert gang-/sykkelvegar) og kollektivknutepunkt. Handlingsprogrammet legg no opp til omfattande omklassifisering av fylkesvegar til kommunal veg. Kommunane sin økonomi er under minst like stort press som fylkeskommunen sin økonomi, og utstrekt omklassifisering vil

ikkje berre flytte problemet med vedlikehaldsetterslep – truleg vil det auke. I tillegg vil det gå ut over moglegheitene for samarbeid om nye tiltak. Nedklassifisering frå fylkesvegar til kommunale vegar må difor utløyse tilstrekkeleg med driftsmidlar til kommunane.

***Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?***
Kvinnherad kommune er nøgd med at transportplanen tek utgangspunkt i berekraftsmål og set dei inn i ein regional samanheng. Både hovudmål og delmål samsvarar med kommunen sitt eige utviklingsarbeid. Som distriktskommune kan vi likevel ønskje eit større fokus på dei utfordringar som ligg utanfor hovudvegnettet.

***Er det god samanheng mellom mål og strategiar?***
Forslaget til regional transportplanlegging vert opplevd å ha god samanheng mellom overordna mål og strategiar for gjennomføring. Separate dokument med strategiar for mjuke trafikantar og berekraftig mobilitet gir ekstra tyngd til desse innsatsområda, noko som må seiast å vere ei god oppfølging av planen sitt hovudmål.

Det er eit sakn at høyringsutkastet ikkje gir oversikt over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Det er først med ei slik oversikt ein ser om målsettingane balanserer den faktiske innsatsen.

***Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?***
Kriterium for prioriteringane har varierande framstilling for dei ulike tema, og dei er ikkje lette å finne i alle tilfelle.

Årsdøgntrafikk blir i fleire høve gitt stor vekt. Dette gir sjølvsagt meining i eit nytte/kost-perspektiv, men om kriteriet får for stor vekt vil det gi eit aukande misforhold mellom utvikling og vedlikehald av infrastruktur og tenester i sentrale strok kontra distrikt med tynnare busetting.

***Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?***
Kvinnherad kommune ber om at utvikling av ferjeavløysingsprosjekt vert eit separat utviklingstiltak i handlingsprogrammet. Her høyrer Fjelbergsambandet og Sunnfast med som konkrete prosjekt.

***Er det strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar?***
I Kvinnherad er det mange og lange fylkesvegstrekkjer som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar. Kommunen sin trafikktryggingsplan, sist vedteken av kommunestyret 24.06.2021, viser behov for ca. 150 tryggingstiltak på fylkesvegnettet i Kvinnherad, om lag 60 av desse er fysiske tiltak av typen fortau, gang-sykkelveg og kryssingspunkt.

Kvinnherad kommune vil i denne samanheng løfte fram to prioriterte strekkjer:

- Fv48 Hatlestrandsvegen/Tongavegen gjennom Gjermundshamn sentrum fram til Gjermundshamn ferjekai.
- Fv500 Omvikdalsvegen frå Lundsvika til Holmen

Begge strekkjer har mykje biltrafikk, lite eller ingen tilrettelegging for mjuke trafikantar og det oppstår mange utrygge situasjonar. Barn og ungdom har dette som skuleveg. Begge stader vert det jobba med førebuande prosjektering og planprosessar for utbygging, men finansiering av tiltaka er uavklara. Det er sterkt ønskjeleg at desse strekkjene vert prioritert av fylkeskommunen.

- - - o 0 o - - -

**Luster kommune**
***Eigedom***

08.09.2021

Arkivsak: 20/1871-14
Løpenr.: 21/18933
Sakshandsamar:
Jan Magne Svåi

Vestland fylkeskommune

Postboks 7900

5020 BERGEN

**Melding om politisk behandling - Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland. Uttale frå Luster kommune**

Vi viser til høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Det vert med dette gjeve melding om at Kommunestyret har gjort slikt vedtak i møte den 03.09.2021, sak 47/21:

*Luster kommune støttar opp om uttale/sak frå Sogn Regionråd.*

*Luster kommune meiner utviklingstiltaket; Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet, bør takast ut av handlingsplanen. Alternativt bør ein, før ei kartlegging av kva vegar som bør omklassifiserast, vurdere om det er fleire kriterier enn vegar som har ei regional funksjon som framleis bør vere fylkesveg.*

Med helsing

Jan Magne Svåi
rådgjevar

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur.*

Vedlegg:

Mottakar (ar):
Vestland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Kopi til:
Sogn Regionråd, Postboks 153, 6851 SOGNDAL

# Lærdal kommune

## Sakspapir

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 130/20 | Formannskapet | 18.06.2020 |
| 048/20 | Kommunestyret | 18.06.2020 |

| Sakshandsamar: Monika Lysne | Arkiv: | Arkivsaksnr. 20/573 - 2 |
|---|---|---|

**Regional Transportplan 2022 - 2033, høyring av planprogram**

**Kort samandrag:**
Vestland fylkeskommune er i gang med å utarbeide ny Regional Transportplan for heile Vestland fylke. Planprogrammet er no lagt ut til offentleg ettersyn og høyring, og kommunane er invitert til å koma med innspel til planprosessen.

**Rådmannen si tilråding:**
Kommunestyret i Lærdal har fylgjande innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan 2022 – 2033.

- Det er viktig at satsinga på kollektivtilbod i kommunane vert følgd opp med konkrete tiltak også ute i distriktskommunane, med eit godt kollektivtilbod, også på ettermiddag og helg. Det er viktig å sjå kollektivtilbodet i distriktskommunar i samanheng med redusering av klimagassutslepp, men og i samanheng med attraktiviteten til distrikskommunar.
- I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det leggjast stor vekt på sårbarheit for naturfare og klimaendringar. Fylkesvegnettet bør kartleggjast i detalj, der sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar vert vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaier, og ikkje berre nye vegutbyggingar.
- I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det gjerast kartlegging av dekningsgrad langs fylkesvegnettet for naudnett, mobil og DAB.
- I arbeidet med ny handlingsdel og prioriteringar av tiltak og midlar, bør det leggjast stor vekt på tidlegare prioriteringar som er gjort for Sogn og Fjordane og Hordaland.

Det vert vist til vurderinga for grunngjeving og utfyllande innspel.

**18.06.2020 Formannskapet**

**Røysting:**
Tilrådinga frå rådmannen vart samrøystes vedteken.

**FS-130/20 Vedtak:**

Kommunestyret i Lærdal har fylgjande innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan 2022 – 2033.

- Det er viktig at satsinga på kollektivtilbod i kommunane vert følgd opp med konkrete tiltak også ute i distriktskommunane, med eit godt kollektivtilbod, også på ettermiddag og helg. Det er viktig å sjå kollektivtilbodet i distriktskommunar i samanheng med redusering av klimagassutslepp, men og i samanheng med attraktiviteten til distrikskommunar.
- I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det leggjast stor vekt på sårbarheit for naturfare og klimaendringar. Fylkesvegnettet bør kartleggjast i detalj, der sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar vert vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaier, og ikkje berre nye vegutbyggingar.
- I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det gjerast kartlegging av dekningsgrad langs fylkesvegnettet for naudnett, mobil og DAB.
- I arbeidet med ny handlingsdel og prioriteringar av tiltak og midlar, bør det leggjast stor vekt på tidlegare prioriteringar som er gjort for Sogn og Fjordane og Hordaland.

Det vert vist til vurderinga for grunngjeving og utfyllande innspel.

**18.06.2020 Kommunestyret**

**Røysting:**
Tilrådinga frå Formannskapet vart samrøystes vedteke.

**KS-048/20 Vedtak:**

Kommunestyret i Lærdal har fylgjande innspel til høyringsframlegg til Regional

Transportplan 2022 – 2033.

- Det er viktig at satsinga på kollektivtilbod i kommunane vert følgd opp med konkrete tiltak også ute i distriktskommunane, med eit godt kollektivtilbod, også på ettermiddag og helg. Det er viktig å sjå kollektivtilbodet i distriktskommunar i samanheng med redusering av klimagassutslepp, men og i samanheng med attraktiviteten til distrikskommunar.
- I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det leggjast stor vekt på sårbarheit for naturfare og klimaendringar. Fylkesvegnettet bør kartleggjast i detalj, der sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar vert vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaier, og ikkje berre nye vegutbyggingar.
- I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det gjerast kartlegging av dekningsgrad langs fylkesvegnettet for naudnett, mobil og DAB.
- I arbeidet med ny handlingsdel og prioriteringar av tiltak og midlar, bør det leggjast stor vekt på tidlegare prioriteringar som er gjort for Sogn og Fjordane og Hordaland.

Det vert vist til vurderinga for grunngjeving og utfyllande innspel.

**Vedlegg:**
Brev frå Vestland fylkeskommune
Invitasjon til å kome med høyringsinnspel til planprogrammet for Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland
Høyringsframlegg - Planprogram RTP 2022 - 2033 for Vestland

**Saksutgreiing**
Vestland fylkeskommune har behov for å avklare korleis det nye fylket skal løyse oppgåvene innan samferdselssektoren. Fylkesutvalet har vedteke at arbeidet med ny Regional Transportplan skal startast opp, og i møte 28.05.2020 har fylkesutvalet vedteke at planprogrammet vert lagt ut til offentleg ettersyn og høyring. Kommunane har fått planprogrammet til høyring med høyringsfrist 14.07.20.

Det er definert som målsetjing for planarbeidet at Regional transportplan for Vestland skal

- Utarbeide mål og delmål for samferdselssektoren i Vestland
- Utarbeide strategiar
- Definere overordna føringar for fordeling av midlar, tiltak og satsingsområde.
- Samle styringsdokument innanfor samferdselssektoren i Vestland fylke
- Vurdere behovet for retningslinjer for arealbruk knytt til mellom anna trafikktryggleik, kollektivbeting og avkøyrsler.

Planprogrammet har fem plantema:

- Fylkesvegnettet
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet
- Finansiering
- Nasjonale ansvarsoppgåve

Når planprogrammet no er sendt på høyring, er det for å hente inn innspel til planprosessen, ikkje for å spele inn konkrete innspel om tiltak på fylkesvegnettet. Det vil verta innspelsrundar seinare som handterer dei konkrete tiltaka.

**Vurdering**
Regional Transportplan er ein viktig plan for kommunane, då det er denne som legg føringar for å koordinere statleg, fylkeskommunal og kommunale interesser, og er grunnlag for kva prioriteringar som skal gjerast på samferdselssektoren (nye vegsamband, oppgraderingar og utbetringar, kollektivtilbod osv.). Administrasjonen har vurdert at planprogrammet legg opp til ein god medverknadsprosess, der kommunane har gode moglegheiter til å spele inn konkrete tiltak undervegs i prosessen seinare. Administrasjonen meiner kommunen bør spele inn følgjande punkt til høyring av planprogrammet.

Kollektivtilbod i distriktskommunane og klimaperspektiv

Kommunane vert stadig utfordra på å drive klimavenleg planlegging, både når det gjeld planlegging av aktivitetar, nye bustadfelt, næringsareal osv. Det er viktig at satsinga på kollektivtilbod i kommunane vert følgd opp med konkrete tiltak også ute i distriktskommunane, med auka kollektivtilbod generelt, men også på ettermiddag og helg. Det er viktig å sjå kollektivtilbodet også i småkommunar i samanheng med redusering av klimagassutslepp. Sjølv om nokre kommunar er små, kan avstanden frå der folk bur til tettstaden (der dei fleste aktivitetane skjer og arbeidsplassane er) vera lang. Dette resulterar i mykje transport til og frå jobb og aktivitetar på ettermiddagar. Eit godt kollektivtilbod kan redusere tal køyretøy monaleg, og føre til redusert klimagassutslepp. Mange distriktskommunane har og utfordrande situasjon med fråflytting til større tettstadar. Eit godt kollektivtilbod aukar og attraktiviteten til distriktskommunane, og aukar moglegheita for å oppretthalda spreidd busetnad i distrikta.

Utgreiingsbehov – vurdering av risiko og sårbarheit fornaturfare/klimaendringar

Nokre kommunar har fylkesvegar som er svært utsett for flaum, skred og andre naturfarar. I nokre tilfeller er dette lite utfordrande, då det kan gjelda vegar med lite trafikk, det kan finnast gode omkøyringsvegar osv. Men i andre tilfeller kan akutte skred- eller flaumhendingar føre til at at bruer vert øydelangde, viktige samfunnsfunksjonar kan bli isolerte, grender kan bli

avskorne, institusjonar og/eller sjukeheimar kan verta isolerte osv. Fylkesvegnettet bør kartleggjast i detalj, der sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar vert vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaier, og ikkje berre nye vegutbyggingar.Ei slik utgreiing bør vere med og danne grunnlaget for vurderingane og prioriteringane av tiltak for fylkesvegnettet.

Utgreiingsbehov – vurdering/kartlegging av dekningsgrad

Det bør i planprosessen kartleggast dekningsgrad for fylkesvegnettet i fylket for å avdekke manglar i dekning innanfor mobil, naudnett og DAB. God dekning på fylkesvegnettet er svært viktig for trafikktryggleik og beredskapsarbeidet. Nokre kommunar har fylkesvegar som ligg i lange tunnelar og over høgfjell. Ulukker på strekningar i høgfjellet eller i tunnelar utan dekning, kan føra til eit svært vanskeleg redningsarbeid. Det er også vanskeleg å informere andre bilistar om eventuelle farar, omkøyringsvegar osv. utan dekning. Ei slik kartlegging kan danne grunnlag for tilskotsordningar og prioriteringar av tilskot for å betre tryggleiken for dei køyrande.

Tidlegare prioriteringar som grunnlag for ny handlingsplan

I arbeidet med ny handlingsdel og prioriteringar av tiltak og midlar, bør det leggjast stor vekt på tidlegare prioriteringar som er gjort for Sogn og Fjordane og Hordaland. Mange av tiltaka har vore arbeida fram over svært mange år, og det er brukt mykje tid og ressursar, og gjerne planarbeid for å fremje saker til prioritert liste over tiltak. Det er lite motiverande og unødvendig for kommunane om ein no må starte arbeidet med å få tiltak inn lister for prioriterte tiltak heilt på nytt.

# Lærdal kommune

# Sakspapir

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 143/17 | Formannskapet | 14.09.2017 |
| 069/17 | Kommunestyret | 21.09.2017 |

| | | |
|---|---|---|
| **Sakshandsamar:** Monika Lysne | **Arkiv:** K2 - N01 | **Arkivsaksnr.** 16/284 - 9 |

**Regional Transportplan 2018-2027, uttale til høyringsframlegg**

**Kort samandrag:**
Regional Transportplan 2018-2027 er sendt til kommunen på høyring, og kommunestyret skal vedta uttale til høyringsframlegget.

**Rådmannen si tilråding:**
Kommunestyret vedtek å senda inn vurderinga i saksframstillinga som innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan 2018-2027.

**14.09.2017 Formannskapet**

**Røysting:**
Tilrådinga frå rådmannen vart samrøystes vedteken.

**FS-143/17 Vedtak:**
Kommunestyret vedtek å senda inn vurderinga i saksframstillinga som innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan 2018-2027.

**21.09.2017 Kommunestyret**

**Røysting:**
Tilrådinga frå Formannskapet vart samrøystes vedteken.

**KS-069/17 Vedtak:**
Kommunestyret vedtek å senda inn vurderinga i saksframstillinga som innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan 2018-2027.

**Relevante dokument i saka**
Høyringsdokumenta og høyringstekst er å finna her:

http://www.sfj.no/hoeyring-regional-transportplan-20182027.6009949-336473.html

**Saksutgreiing**
Regional Transportplan Sogn og Fjordane 2018 – 2027 (RTP) er ei rullering av Regional Transportplan Sogn og Fjordane 2014-2023. Regional transportplan er ein langsikrig regional strategisk plan for utvikling av transportområdet i Sogn og Fjordane. Planen inneheld mål for alle relevante delar av transportsystemet, samt strategiar og tiltak for å nå dei overordna måla. Planen legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar i handlingsprogram, investeringsprogram og budsjettvedtak. Planen skal også gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Sogn og Fjordane, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde.

Utkastet til Regional Transportplan 2018-2027 er no ute på høyring. I framlegg til plan, er prosjektet Ofta-Skulevegen komen inn på prioritert liste for gang- og sykkelveg og prioritering av mindre utbetringar (Øye bru).

**Vurdering**
Kommunen har i om lag 20 år arbeida for gang- og sykkelveg langs fylkesveg (fv 271) frå Ofta bustadfelt til Skulevegen. Vegen vert i dag rekna som så trafikkfarleg, at dei yngste borna vert transportert med buss til og frå skulen, sjølv om dei ikkje har rett på dette. Fylkesvegen er mykje trafikkert, då spesielt på strekninga Ofta-Sviggum. Trafikkmengda kjem både frå fastbuande langs fylkesvegen og i Ofta bustadfelt, besøkande, tilsette og pasientar til Lærdal sjukehus, drift av landbrukseigedomar og ikkje minst så er det utrykningsveg til sjukehuset, med ambulanse i til tider stor fart. Vegen har ikkje gang- og sykkelveg eller –sti, og inneheld fleire kryss. Det er tidlegare registrert ei dødsulukke (eit born) langs fylkesvegen knytt til skuleveg. Vegen har ikkje vegskulder, så dei gåande/syklande må opphalda seg delvis i køyrebana. Øye bru (sjukehusbrui) er ein flaskehals i trafikkflyten, då det berre er plass til ein bil om gongen på brua. Det er svært trongt om det då er gåande eller syklane på brua i tillegg til køyretøy. Brua er ikkje dimensjonert for større flaumar, slik at at ein kan risikere at brua vert stengd, eller i verste fall vert øydelagd i stor flaum. Ved førre 50-års flaum vart brua stengd. Det har skjedd tidlegare at også Voll bru har vorte stengd, samstundes som Øye bru. Beredskapen til Lærdal sjukehus

vert då truga, då tilkomstvegane til sjukehuset vert stengde. Når me har slike flaumar, kan og fylkesvegen verte stengd fleire stadar på grunn av overflauming, og tilkomsten til sjukehuset er då heilt stengd i alle retningar.

Lærdal kommune vedtok i 2008 ein reguleringsplan for Ofta – Skulevegen, med gang- og sykkelveg på strekninga og andre trafikkregulerande tiltak. Denne planen vart utarbeida i samråd med Statens vegvesen. Kommunen har ved alle moglegheiter, sendt inn innspel til fylkeskommunen og Statens vegvesen om behovet for tiltak på denne strekninga (jf. høyringar av planprogram, høyringsdokument, oppstart av regionale planar osv). Det har og vore fleire møter med Statens vegvesen og fylkeskommunen om denne saka. Det har vist seg å vera vanskeleg å verte prioritert mellom mange aktuelle prosjekt i fylket. Det er svært positivt og gledeleg for kommunen at denne strekninga no har komen inn på prioritert liste for tiltak, både i høve Øye bru og gang- og sykkelveg frå Ofta vest til Sviggum. Det er svært viktig for kommunen at dette prosjektet vert gjennomført, og kommunen kan gjerne bistå i den vidare planleggingsfasen. Dette prosjektet har 1. prioritet hjå oss på fylkesvegnettet i kommunen.

I planen er det og sett av løyvingar til mindre tiltak for gang- og sykkelvegar. Kommunen ynskjer her å spele inn naudsynt tiltak kring Raudbergtunnelen på Fylkesvegen frå Øyri til Erdal. Det er her mange syklande og gåande, då både fastbuande og turistar. Det var i sommar ei dødsulukke her, då ein syklist vart påkøyrd av eit køyretøy inne i tunnelen. Tunnelen er ikkje oppgradert etter dagens standard, og det er vanskeleg å få auge på eventuelle gåande eller syklande inne i tunnelen i god tid. På utsida av tunnelen er det ein grusveg, men denne inneheld utsette punkt som går bratt rett i fjorden, og er temmeleg steinete og ujamn. Her kunne med enkle tiltak vore gjort store forbedringar, for å leggje til rette for at gåande og syklande hadde nytta denne grusvegen, i staden for å fare inne i tunnelen. Slike tiltak kunne vere utjamning av grusdekke og rekkverk på utsette punkt.

Kommunen har og tidlegare spelt inn strekninga på same fylkesveg frå Erdal til Aurland grense. Det er her eit stort behov for nytt asfaltdekke og vedlikehald på rekkverk/kantsteinar. Trafikkmengda har auka betrakteleg dei siste par åra på Nasjonal Turistveg Aurlandsfjellet, noko som truleg har samanheng i felles marknadsføringa kring dei nasjonale turistvegane. Med så mange reisande på strekninga i sommarmånadane, bør det vurderast på nytt behovet for dekning av DAB-radio, naudnettsambandet og mobilsambandet. Dette er viktig i høve trafikktryggleiken og beredskapen til dei mange reisande.

Når det gjeld innspel til fylkeskommunen som høyringsinstans til Nasjonal Transportplan (NTP), vil kommunen understreke kor viktig det er for kommunen og regionen at det vert arbeida intensivt med å fremja stamveg-prosjektet Oslo – Gol – Hemsedalsfjellet – Lærdal – Sogndal – Førde – Florø. Lærdal er her eit viktig knutepunkt, med E16-sambandet vidare til Bergen. Det er gjort svært mykje bra arbeid med å heve vegstandarden gjennom Lærdal, men

nokre få delstrekningar står no att. Det er viktig for aust-vest-sambandet at E16 har ein høg standard og kapasitet, slik at det no vert planlagd for den stadig større trafikkauken enn prognosane har vist. Ein stor del av trafikken er tungtransport, og mykje av innhaldet på tungtransporten er farleg gods. Dette utgjer sjølvsagt ein stor risiko for innbyggjarane våre, og dei reisande langs E16. Det er viktig at vegsambandet er av så god standard, at risikoen for ulukker er minimal. Eit viktig tema her er og at trafikkflyten bør vere så god som mogleg, for å auke samfunnsnytten av vegsambandet. For kommunen er det og omsyn å ta kring nærmiljø, landbruk, natur og kulturlandskapet vårt. Ny E16 trase gjennom Ljøsne og Tønjum er den einaste strekninga som ikkje er ferdig planlagd for heile E16 gjennom kommunen. Vegstrekninga er i dag både farleg skuleveg, køyreveg til landbrukseigedomar og hovudvegen gjennom dalen med stor trafikk. Mange av strekningane har nedsett fartsgrense. Parsellen Stuvane – Håbakken inneheld ikkje gang- og sykkelveg. På grunn av stor auke i turistar på Kongevegen, opplever me stadig oftare gåande og syklande langs E16 frå Borgund til Lærdalsøyri. Store delar av parsellen har ingen eller lite vegskulder, noko som gjer til at dei gåande og syklande må fara i køyrebana på E16.

Kommunedelplanen for Tønjum – Ljøsne vart vedteken i 2011, og inneheld ny trase for E16 som i stor grad er lagt i tunnel. Dette er viktig for kommunen å få gjennomførd, og vil og vera viktig for aust-vest-sambandet å få ferdigstilt denne strekninga. Det er ein vanskeleg situasjon for kommunen å vere i, då traseen berre er lagt grovt i ein kommunedelplan, utan detaljplanlegging for avkøyrsler, gang- og sykkelveg osv. Det er vanskeleg for oss å drive næring- og bustadutvikling i dette området, når slike detaljar er uavklart. Det har vore fleire større ulukker på strekninga, fleire med tungtransport involvert. Fleire av desse ulukkene har vore dødsulukker. Fleire stadar på strekningen må skuleborn kryssa vegen for å koma til stoppeplass for buss. Det er ingen trygge over- eller undergangar på Ljøsne eller Tønjum. Det er no snart 7 år sidan kommunedelplanen vart vedteken, og 25-30 år sidan stamvegen vart planlagd lagt gjennom Lærdal. Kommunen ynskjer sterkt at detaljplanlegginga av traseen no vert sett i gang.

Det er og viktig for kommunen og regionen at RV5 vert oppgradert til å få betre kapasitet og trafikkflyt. Strekninga frå Håbakken til Fodnes ferjekai har i dag stor trafikk, monaleg større enn prognosane var for nokre år sidan. Spesielt på Eri er vegen for smal til dagens standard, spesielt med tanke på det store talet med tunge køyretøy som passerar her. Det er ingen vegskulder på strekninga, og det er ikkje trafikklys. Det er skuleborn og landbrukseigedomar på store delar av strekninga, som medfører at skuleborn og saktegåande landbruksmaskiner må krysse vegsambandet fleire gonger om dagen. Det er 80-sone på strekningen forbi Eri, og kommunen har ved fleire høve teke opp ynskje om nedsett fartsgrense. Store delar av parsellen Håbakken – Øyri er skredutsett, og delar av vegen er også flaumutsett. Strekninga inneheld også tre kryss over ein kort strekning som inneberer stor risiko for ulukker (innkøyring til sentrum frå aust, innkøyring mot skule/barnehage og innkøyring mot sjukehuset).

Kommunen spelar inn til fylkeskommunen og Statens vegvesen at det i høyringsrundar for NTP vert understreka viktigheita av at det vert løyvd midlar til, og prioritert oppstart av Reguleringsplan for Stuvane – Håbakken, og at det vert sett i gang utgreiingsarbeid for standarden og forbetringsbehov for RV5 i fylket og behov for snarleg oppstart av planarbeid for strekninga Håbakken - Øyri. I denne samanheng vil og Lærdal kommune understreke si støtte til bru over Mannheller – Fodnes – sambandet.

Kommunen har fått endra skulestruktur frå skulestart august 2017. Dette har på nytt aktualisert ein del problemstillingar kring farleg skuleveg gjennom dalen. På mange av vegsambanda gjennom kommunen er det parsellar som vert rekna som farleg skuleveg og dette er eit viktig tema å ha med seg i alle utgreiingar, behovsanalysar og detaljplanar for vegsambanda gjennom kommunen.

# Lærdal kommune

## Sakspapir

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 086/21 | Formannskapet | 24.08.2021 |
| 048/21 | Kommunestyret | 02.09.2021 |

| Sakshandsamar: Monika Lysne | Arkiv: | Arkivsaksnr. 20/573 - 7 |
|---|---|---|

**Regional Transportplan (RTP) for Vestland 2022 - 2033 - Innspel til høyringsframlegg**

**Kort samandrag:**
Vestland fylkeskommune har sendt framlegg til Regional Transportplan for Vestland 2022 – 2033 på høyring. Framlegget er sendt utan investeringsprogram med konkrete tiltak som skal utførast på vegsambanda.

**Rådmannen si tilråding:**
Kommunestyret har følgjande innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan (RTP) for 2022 – 2033:

- Framlegg til ny RTP for Vestland bør innehalda framlegg til investeringsprogram, for å gje eit betre heilskapleg bilete av prioriteringar, satsingsområde og konkrete tiltak. Det vert gått ut i frå at investeringsprogrammet vert sendt kommunane til høyring på eit seinare tidspunkt.
- Framlegg til ny RTP for Vestland bør i større grad ta utgangspunkt i dei to førre transportplanane i Sogn og Fjordane og Hordaland, både i forhold til satsingsområde, prioriteringar og konkrete tiltak. Det er gjort svært mykje arbeid over mange år for å etablere dei prioriteringslistene som ein har komme fram til. Det vil vera svært urettvis handsaming av kommunane å gjere store endringar på desse prioriteringane i ny RTP, og det vil skapa ein uføreseieleg situasjon for kommunar og innbyggjarar. Kommunane har gjerne innarbeida konkrete planlagde tiltak på vegsambanda i sin arealplanlegging i tråd med førre prioriteringsliste, der tiltak no kanskje ikkje likevel vert utførd. Dette kan ha store uventa konsekvensar for etablering av planlagde bustadfelt, trafikktryggleik osv.
- Viser eller til tidlegare innsendte innspel om Lærdal kommune sine prioritering av

tiltak på fylkesvegnettet, og innspel til oppstart av planarbeid for ny RTP for Vestland. Begge innspela er framleis gjeldande og aktuelle, og er lagt ved som vedlegg.

**24.08.2021 Formannskapet**

**Røysting:**
Tilrådinga frå rådmannen vart samrøystes vedteken.

**FS-086/21 Vedtak:**

Kommunestyret har følgjande innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan (RTP) for 2022 – 2033:

- Framlegg til ny RTP for Vestland bør innehalda framlegg til investeringsprogram, for å gje eit betre heilskapleg bilete av prioriteringar, satsingsområde og konkrete tiltak. Det vert gått ut i frå at investeringsprogrammet vert sendt kommunane til høyring på eit seinare tidspunkt.
- Framlegg til ny RTP for Vestland bør i større grad ta utgangspunkt i dei to førre transportplanane i Sogn og Fjordane og Hordaland, både i forhold til satsingsområde, prioriteringar og konkrete tiltak. Det er gjort svært mykje arbeid over mange år for å etablere dei prioriteringslistene som ein har komme fram til. Det vil vera svært urettvis handsaming av kommunane å gjere store endringar på desse prioriteringane i ny RTP, og det vil skapa ein uføreseieleg situasjon for kommunar og innbyggjarar. Kommunane har gjerne innarbeida konkrete planlagde tiltak på vegsambanda i sin arealplanlegging i tråd med førre prioriteringsliste, der tiltak no kanskje ikkje likevel vert utført. Dette kan ha store uventa konsekvensar for etablering av planlagde bustadfelt, trafikktryggleik osv.
- Viser eller til tidlegare innsendte innspel om Lærdal kommune sine prioritering av tiltak på fylkesvegnettet, og innspel til oppstart av planarbeid for ny RTP for Vestland. Begge innspela er framleis gjeldande og aktuelle, og er lagt ved som vedlegg.

**02.09.2021 Kommunestyret**

**Røysting:**
Tilrådinga frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

**KS-048/21 Vedtak:**

Kommunestyret har følgjande innspel til høyringsframlegg til Regional Transportplan (RTP) for 2022 – 2033:

- Framlegg til ny RTP for Vestland bør innehalda framlegg til investeringsprogram, for å gje eit betre heilskapleg bilete av prioriteringar, satsingsområde og konkrete tiltak. Det vert gått ut i frå at investeringsprogrammet vert sendt kommunane til høyring på eit seinare tidspunkt.
- Framlegg til ny RTP for Vestland bør i større grad ta utgangspunkt i dei to førre transportplanane i Sogn og Fjordane og Hordaland, både i forhold til satsingsområde, prioriteringar og konkrete tiltak. Det er gjort svært mykje arbeid over mange år for å etablere dei prioriteringslistene som ein har komme fram til. Det vil vera svært urettvis handsaming av kommunane å gjere store endringar på desse prioriteringane i ny RTP, og det vil skapa ein uføreseieleg situasjon for kommunar og innbyggjarar. Kommunane har gjerne innarbeida konkrete planlagde tiltak på vegsambanda i sin arealplanlegging i tråd med førre prioriteringsliste, der tiltak no kanskje ikkje likevel vert utført. Dette kan ha store uventa konsekvensar for etablering av planlagde bustadfelt, trafikktryggleik osv.
- Viser eller til tidlegare innsendte innspel om Lærdal kommune sine prioritering av tiltak på fylkesvegnettet, og innspel til oppstart av planarbeid for ny RTP for Vestland. Begge innspela er framleis gjeldande og aktuelle, og er lagt ved som vedlegg.

**Vedlegg:**
Regional Transportplan 2022 - 2033, høyring av planprogram
Regional Transportplan 2018-2027, uttale til høyringsframlegg
Regional transportplan for Vestland er på høyring!
Høyringsbrev
**Relevante dokument i saka**

**Aktuelle lover, forskrifter, avtalar m.m.**

**Saksutgreiing**
Kommunane har fått framlegg til ny Regional Transportplan for Vestland 2022 – 2033 på høyring. Kommunestyret har tidlegare handsama innspel til oppstart av dette planarbeidet, som det også vert vist til i dette innspelet.

**Økonomiske konsekvensar**

**Vurdering**
Framlegg til RTP er sendt utan konkret investeringsprogram, noko som gjer det vanskeleg å vurdere heilskapen i fylkeskommunen sine prioriteringar og satsingsområde. Administrasjonen meiner investeringsprogrammet burde liggje føre når planen vert lagt ut til høyring, slik det tidlegare har vore gjort. Ein må no gå ut i frå at me får denne på høyring til eit seinare tidspunkt. Administrasjonen meiner likevel at det er riktig å spele inn dei prioriteringane kommunen tidlegare har gjort i uttalar til handlingsprogrammet på fylkesvegnettet, og har lagt dette ved som vedlegg. Hovudprioriteringa til kommunen har i mange år vore å få tryggare veg mellom Ofta og Skulevegen, både for køyrande, gåande og

syklande. Det er spelt inn i mange år behovet for ny Øye bru, både i forhold til trafikktryggleik, men og pga. flaumfaren i Lærdalselva, som ikkje brua er dimensjonert for. I førre handlingsprogram for fylkesvegnettet for Sogn og Fjordane var endeleg denne strekninga, med ny bru, komme inn i «prioritert liste», og kommunen har lagt til grunn av dette arbeidet skulle gjennomførast innan ein tidsperiode på 2-5 år. Dette i tråd med drøftingar gjort med fylkeskommunen i trafikktryggleiksmøter. Kommunen har gått ut i frå at dette i sin arealplanlegging under planlegging av nye bustadfelt, trygg skuleveg, nye trafikktryggleikstiltak og diverse. Det er viktig at slike prosessar vert føreseielege for kommunane, og dersom desse prioriteringane vert totalt endra på i nytt handlingsprogram for Vestland, skapar dette usikkerheit og utfordrande situasjonar for kommunane. Administrasjonen legg innspel til handlingsprogram som vedlegg, og meiner prioriteringane er same no som den gongen.

Sogn Regionråd vil og koma med eigen uttale i tråd med innspel frå kommunane i Sogn, og Lærdal kommune vil og delta i utarbeiding av dette innspelet.

# Masfjorden kommune

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

| Referansar: | Sakshandsamar: | Dato: |
|---|---|---|
| Dykkar: | Sveinung Toft | 06.09.2021 |
| Vår: 15/705 - 21/7172 | sveinung.toft@masfjorden.kommune.no | |

## Fråsegn frå Masfjorden kommune til regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - referanse 2021/21417

Nedunder følgjer saksutgreiing og fråsegna til RTP Vestland 2022 – 2033 frå Masfjorden kommune. Vedtaket var følgjande:

**“ Masfjorden viser til saksutgreiinga nedunder og ber om at punkta nedunder vert drøfta og vurdert nærmare i samband med slutthandsaminga av RTP for Vestland 2022 – 2033.**

- Masfjordbrua må få meir konkret omtale i hovuddokumentet. Prosjektet bør og visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter, jf fylkestingsvedtak i sak 111/2017.
- Temaet ferjeavløysing og finansiering av desse bør omtalast og koma med i den strategiske delen i kap 2 i handlingsprogrammet.
- Gjennomføring av ferjeavløysingsprosjekt og finansiering av desse bør inn i **handlingsprogrammet til RTP** som eit definert utviklingstiltak som skal følgjast opp vidare i tidsperioden 2021 – 2023.

- Masfjorden kommune kjem med forslag til 2 strekningar langs fylkesvegar som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

1. Fortau langs fylkesveg 570 (Austfjordvegen) på strekninga Kvamme – Sandnes ferjekai.
2. Fortau langs fylkesveg 379 (Masfjordvegen) på strekninga Reknes – Mollandseid.»

Med helsing

Sveinung Toft
assisterande rådmann

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur*

**Mottakere:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vestland fylkeskommune | Postboks 7900 | 5020 | BERGEN |

# Sakspapir

| Sakshandsamar | Arkiv | ArkivsakID |
|---|---|---|
| Sveinung Toft | FE-121 | 15/705 |

| Saknr | Utval | Type | Dato |
|---|---|---|---|
| 062/2021 | Formannskapet | PS | 02.09.2021 |

**Fråsegn frå Masfjorden kommune til regional transportplan for Vestland 2022 - 2033**

## Vedlegg:

| Journalposttittel | Dato |
|---|---|
| Regional transportplan for Vestland er på høyring | 12.07.2021 |
| Regional Transportplan for Vestland 2022 - 2033 - hovuddokument | 26.08.2021 |
| Handlingsprogram RTP - høyringsutkast | 12.07.2021 |

## Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

**Masfjorden viser til saksutgreiinga nedunder og ber om at punkta nedunder vert drøfta og vurdert nærmare i samband med slutthandsaminga av RTP for Vestland 2022 – 2033.**

- Masfjordbrua må få meir konkret omtale i hovuddokumentet. Prosjektet bør og visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter, jf fylkestingsvedtak i sak 111/2017.
- Temaet ferjeavløysing og finansiering av desse bør omtalast og koma med i den strategiske delen i kap 2 i handlingsprogrammet.
- Gjennomføring av ferjeavløysingsprosjekt og finansiering av desse bør inn i **handlingsprogrammet til RTP** som eit definert utviklingstiltak som skal følgjast opp vidare i tidsperioden 2021 – 2023.

## Saksopplysningar:

**Bakgrunn og fakta:**

Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikra heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024».

Planen er no sendt på høyring med frist 12. september 2021 for merknader (tidlegare frist var 14. juli).

Det er fire dokument i høyringsutkastet til RTP, og Vestland fylkeskommune ønskjer innspel til alle delane:

- Regional transportplan, hovuddokument

Dette dokumentet skal sette prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. Her finn du hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis vi skal nå måla. Planen har fem plantema: fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde. Nærare skildring av hovuddokumentet finn du lenger ned på denne side. Her finn du og tips til korleis du skal lese hovuddokumentet.

- **Handlingsprogrammet til RTP**
  Her finn ein omtale av kriterium for prioriteringar og utviklingstiltak. (Handlingsprogrammet inneheld ikkje liste over investeringar på einskildprosjekt eller når dei skal gjennomførast.)
- **Strategi for mjuke trafikantar**
  er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar, strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar.
- **Strategi for berekraftig mobilitet**
  er Skyss sitt strategiske styringsdokument og omtalar retning og utvikling for selskapet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.

Det vil og verta høyringsmøter om planen, det eine vert 1. september i Bergen.

Hovuddokumentet har følgjande innhald:

Kapittel 1
Startar med innleiinga til planframlegget, og seier korleis planen skal nyttast og kva som er fylkeskommunen si rolle som vegeigar, med særleg merksemd på endringar etter Regionreforma 2020.

Kapittel 2
Presenterer og forklarer hovudmålet i RTP: «Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem, som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.».

Kapittel 3
Trekkjer fram nokre viktige drivarar for transport for å legge rammene for dei fem planemnene.

Kapittel 4
Presenterer følgjande fem plantema:
**Fylkesvegnettet**
**Mobilitet og kollektivtransport**
**Miljøløftet,**
**Finansiering**
**Nasjonale ansvarsområde.**

For alle planemna er det lagd eigne delmål og strategiar i tillegg til at status og utfordringsbildet er skildra, og det kjem fram at Vestland har store utfordringar som er både kostnadskrevjande og kompliserte å løyse.

Kapittel 5
Gjev ei kort innføring i oppfølging av planen, og korleis vidare prosess med handlingsprogrammet vert.

Under kapittel 4.1 fylkesvegnettet er følgjande delmål definert:

- **Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast**
- **Fylkesvegane skal vera opent og trygt å ferdast på.**
- **Fylkesvegnettet skal planleggast, byggast, driftast og forvaltast på ein måte som tar omsyn til klima, miljø og natur.**
- **Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.**

Nedunder er dei mange strategiane i kap 4.1.4 for **fylkesvegnettet** vist:

***«a)*** *Sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging.*

***b)*** *Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep.*

***c)*** *Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.*

***d)*** *Utføre strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak på veier med funksjonsklasse B*

***e)*** *Utføre punktutbetring og strekningsutbetring på vegar med funksjonsklassene C, D og E for å sikre framkome, betre tryggleiken og å oppretthalde vegkapitalen*

***f)*** *Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt*

***g)*** *Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.*

***h)*** *Fylkesvegtunnelane med høgast trafikkmengd, stigning og lengde skal prioriterast for oppgradering etter tunneltryggleiksføresegna (TSF) innan 2031.*

***i)*** *Ved prioritering og utbedring av skredpunkt skal nasjonal skredfaktor leggast til grunn, samt tilleggsmoment som ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred. Ferjekaier som står i fare for at kaien og sambandet vert stengt grunna skader og forfall, og behov for modernisering skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.*

***j)*** *Bruer med høgast skadegrad og der forfall har stor betydning for levetid skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.*

***k)*** *Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.*

***l)*** *Vestland fylkeskommune skal følgje det fleiretatlege arbeidet med masseforvaltning, og identifisere økonomiske og miljømessige gevinstar gjennom planlegging og utbygging av veganlegg.*

***m)*** *Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen*

***n)*** *Vestland fylkeskommune skal gjennom gode kartleggingar, planlegging og skildring av arbeid som*

*skal utførast forvalte ytre miljø på ein berekraftig måte.*

***o)** Avklare føremålstenleg eigarskap til vegnettet mellom forvaltningsnivåa i Vestland*

*p) Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader*

***q)** O-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune*

***r)** Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur*

***s)** Det systematiske, førebyggande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast.»*

Inndelingen av vegar er A-nasjonale hovudvegar, B-regionale hovudvegar, C- Lokale hovudvegar, D-Lokale samlevegar og E-lokale tilkomstvegar. I Masfjorden vil E39 vera ein B-veg, og fylkesveg 570 vera ein C-veg.

I kapittel 4.4.3.2 er temaet **bompengar** drøfta. På figur 16 på side 48 er alle bompengeprosjekt i Vestland vist, inkludert planlagte prosjekt. Her er ikkje Masfjordbrua vist, men brua er nemnt i oversikten på side 49 under prosjekt som er under handsaming hjå sentrale syresmakter.

Her vert mellom anna følgjande prinsipp lagt til grunn:

*«Nokre prinsipp som skal ligge til grunn er:*

*- Bompengar skal først og fremst vere eit verkemiddel for å kunne finansiere tiltak som det elles ikkje vert plass til i offentlege budsjett*

*- Fylkeskommunen skal leggje vekt på tiltak som reduserer forfallet på fylkesvegnettet og som bidreg til å redusere framtidige utgifter til drift og vedlikehald*

*- Fylkeskommunen bruker berre midlar på prosjekt som er prioritert av fylkeskommunen*

*- Trafikkregulerande prinsipp i byområde*

*- Trafikktryggleik skal betrast, og særleg kring målpunkt for barn og unge*

*- Betre framkome for tungtransport og kollektivtrafikk bør prioriterast*

*- Fylkeskommunale bidrag i bompengepakkar skal i første rekkje vere knytt til utbygging av*

*infrastruktur til kollektiv og til mjuke trafikantar.*

*- Samla bompengebelastning skal vere ein del av vurderinga*

*- Trafikkgrunnlaget ved nye bompengeprosjekt må vere tilstrekkeleg slik at bompengebidraget står i eit fornuftig forhold til innkrevjingskostnadene*

*- Mva-avgifta skal tilbakeførast til prosjekta i bompengeprosjekt.»*

I kapittel 4.4.3.4 står det følgjande om **ferjeavløysing**:

*«Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) har fastsett nye retningsliner for ferjeavløysingsmidlar. Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband, vanlegvis ei bru eller ein undersjøisk tunnel med tilhøyrande vegnett, som erstattar eller kortar inn på eit ferjesamband. Storleiken på ferjeavløysingsmidlane blir rekna ut på bakgrunn av reduksjon i tilskot gjennom inntektssystemet når eit ferjesamband blir avløyst eller korta inn av ei bru eller ein tunnel i inntil 45 år. Ordninga kan dekkje inntil 50 prosent av rentekostnadene.*

*Ferjeavløysingsmidlane kan ikkje verte større enn den nominelle kostnaden ved ferjeprosjektet og kompenserte rentekostnader. Fylkeskommunen har bedt KMD om å oppdatere anslag på midlane for dei einskilde prosjekta. Stortinget har vedteke at det skal utformast ei rentekompensasjonsordning, som skal leggjast fram i statsbudsjettet for 2022. Ytre Steinsund bru (Sak 155/2020) vart vedteke i fylkestinget 16.12.2020.*

***Utfordring***

*Ferjeavløysingsordninga vil gje eit vesentleg bidrag for å kunne realisere ferjeavløysingsprosjekt, men sjølv med ein rentekompensasjonsordning, vil det truleg føre til relativt store finanskostnader ved ferjeavløysingsprosjekt. Ferjeavløysingsprosjekt må bli vurdert på tilsvarande måte som andre prioriterte prosjekt i fylkeskommunen der kostnadene for fylkeskommunen vert vurdert ut i frå den nytta prosjektet gir.»*

I kapittel 4.4.3.6 står det følgjande om kommunal medfinansiering:

**«Kommunal delfinansiering av tiltak og pakker**

*Fleire kommunar ønskjer å bidra til å finansiere tiltak og/eller pakker gjennom bruk av kommunale midlar, til dømes fondsmidlar. Slike spleiselag kan vere utløysande for fylkeskommunal bidrag gjennom at prosjekta med dette blir finansielt mogleg å realisere. Problemet er at dette kan vri prioriteringane i retning mot dei kommunane som har moglegheit til å inngå slike spleiselag framfor der behovet for vegutbetring og betre trafikktryggleik er størst.»*

**I handlingsprogrammet står det følgjande i kap 3 knytt til investeringsprogrammet på side 10, 3 og**

**4 avsnitt:**

*«For framtidig investeringsprogram skal det byggjast opp ein prioritert prosjektportefølje basert på dei prinsippa som er lagt til grunn i Strategisk del i dette handlingsprogrammet. Høyringsrunda til Regional transportplan 2022-2033 sommaren 2021 vil vere eit viktig grunnlag for dette arbeidet. Målet er å byggje opp ein langsiktig prosjektportefølje som gjev tryggleik for kva fylkesvegar som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Samstundes vert det tydelegare kva for vegar og prosjekt som må vente til ein får tilstrekkeleg med økonomiske midlar. Ved å bygge opp ein prosjektreserve vert det enklare å nytte dei årlege tildelte midlane, dersom bundne prosjekt vert mindre enn venta, eller får forseinka framdrift. Det vert i tillegg lettare å velje dei rette prosjekta og tiltaka, dersom løyvingane til samferdsel aukar i åra som kjem.*

*Samstundes skal investeringsprogrammet baserast på porteføljestyring som prinsipp. Det inneber at rekkjefølgja av tiltaka skal vurderast kvart år ut i frå ei samla vurdering av måloppnåing, lønsemd, disponible midlar, kostnader, planstatus, samt kapasitet på planlegging og gjennomføring.»*

**Vurdering:**

Rådmannen vil vise til at reguleringsplanen for Masfjordbrua er godkjent og stadfesta av Fylkesmannen i brev av 14.06.2018, samt det er gjennomført ekstern kvalitetsikring i Vegdirektoratet og utarbeida KS2- rapport. I tillegg har Fylkestinget i Hordaland handsama Masfjordsambandet i eiga sak 111/2017 og det vart då gjort følgjande vedtak etter framlegg frå Jon Askeland:

**Vedtak**

«1. Fylkestinget støttar Masfjorden kommune sitt ønske om å byggja prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/ Masfjordbrua.

2. Fylkestinget vedtek å senda søknad om ferjeavløysingstilskott.

3. Fylkestinget merkar seg at fleirtalspartia på Stortinget har tinga ein gjennomgang av ordninga ved budsjettforliket november 2017. Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua må fullfinansierast inkludert kapitalkostnader, av ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskott.

4. Fylkestinget vedtek å senda bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, datert 16.11.2017, med følgjande bompengeopplegg:

4.1 Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutnad til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger og syner til Masfjorden kommune har slutta seg til forslaget frå Statens vegvesen.

4.2 Det vert lagst til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei

kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2).

Bompengebidraget er førebels rekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med

totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill.

kr inkl. mva-kompensasjon. Fylkestinget føreset at det fylkeskommunale bidraget inkludert kapitalkostnader, vert finansiert av fergeavløysingsmidlane.

4.3 Innkrevinga skjer i begge retningar i en automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen.

4.4 Bompengeperioden er avgrensa til 20 år.

4.5 Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengetakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande føresetnader tilsvarar dette 104-110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskjøretøy skal betala 50 pstav takstgruppe 1.

4.6 I samsvar med nye takstretningsliner vert det lagt til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 sombetalar med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er føresett at bompengetakstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

4.7 Kostnadsauke utover prisstiginga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.

4.8 Om inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevinga tek til.

4.9 Om det etter at innkrevinga er igangsett viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevingsperioden med inntil 5 år.

4.10 Hordaland fylkeskommune garanterer med sjølvskuldnarkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet gjeve dei føresetnadane og vilkåra som er omtala i saka.

5. Endeleg vedtak om prosjektet og finansiering vert å koma tilbake til utan at fylkeskommunen forpliktar seg ved oversending av søknad om ferjeavløysingstilskott og bompengesøknad.

6. Fylkestinget meiner at auke i klimagassutslepp skal kompenserast i framtidige klimabudsjett for å ivareta fylkets ambisjonar om kutt i klimagassutsleppa.

Vegdirektoratet skal handsame både søknad om bompenger og ferjeavløysing. Punkta over bør vere tilstrekkeleg til at ei slik handsaming kan skje, og eventuelle tillegg skjer i den vidare sakshandsaminga

Videre vil ein vise til at den 18 desember 2017 vart det sendt søknad frå fylkeskommunen til Statens Vegvesen om ferjeavløysing/ bompenger for Masfjordbrua. Fylkeskommunen har difor hatt eit

engasjement for å få på plass Masfjordbrua, utan at dette har ført fram enno. Av den grunn meiner rådmannen at Masfjorden kommune bør få fram at dette tiltaket bør vera ei prioritert oppgåve som kjem tydelegare med i  regional transportplan for Vestland 2022 – 2033, både i hovuddokumentet, og i den strategiske delen i kap 2 i handlingsprogrammet og som eit konkret tiltak i handlingsprogrammet, som syner korleis planen skal gjennomførast.

**Konklusjon:**

På bakgrunn av fylkestingsvedtaket meiner rådmannen at det er naturleg at Masfjordbrua får meir konkret omtale i hovuddokumentet om kva som har skjedd ettet at fylkestinget gjorde sitt vedtak i saka, og at prosjektet og bør visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter.

Vidare meiner rådmannen at kommunen bør be om at  temaet ferjeavløysing og finansiering av desse også vert omtalt og kjem med i den strategiske delen i kap 2 i handlingsprogrammet, og at finansiering av ferjeavløysingsprosjekt i Vestland kjem inn som eit definert tiltak i handlingsprogrammet , som skal følgjast opp vidare i tidsperioden 2021 – 2023.

**Formannskapet - 062/2021**

## FS - behandling:

Saka vart drøfta.
Det vart jobba fram følgjande tilleggspunkt til framlegg til vedtak i møtet:
Masfjorden kommune kjem med forslag til 2 strekningar langs fylkesvegar som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

1. Fortau langs fylkesveg 570 (Austfjordvegen) på strekninga Kvamme – Sandnes ferjekai.
2. Fortau langs fylkesveg 379 (Masfjordvegen) på strekninga Reknes – Mollandseid.

Framlegg til vedtak med tilleggspunkta jobba fram i møte vart samrøystes vedteke.

## FS - vedtak:

**Masfjorden viser til saksutgreiinga nedunder og ber om at punkta nedunder vert drøfta og vurdert nærmare i samband med slutthandsaminga av RTP for Vestland 2022 – 2033.**

- Masfjordbrua må få meir konkret omtale i hovuddokumentet. Prosjektet bør og visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter, jf fylkestingsvedtak i sak 111/2017.
- Temaet ferjeavløysing og finansiering av desse bør omtalast og koma med i den strategiske delen i kap 2 i handlingsprogrammet.
- Gjennomføring av ferjeavløysingsprosjekt og finansiering av desse bør inn i **handlingsprogrammet til RTP** som eit definert utviklingstiltak som skal følgjast opp vidare i tidsperioden 2021 – 2023.

- Masfjorden kommune kjem med forslag til 2 strekningar langs fylkesvegar som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

  1. Fortau langs fylkesveg 570 (Austfjordvegen) på strekninga Kvamme – Sandnes ferjekai.
  2. Fortau langs fylkesveg 379 (Masfjordvegen) på strekninga Reknes – Mollandseid.

**MODALEN** KOMMUNE

# Høyringsuttale til regional transportplan – Modalen kommune

**Saka gjeld**
Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring. Fylkeskommunen ber no om innspel til planen innan fristen 12. september 2021.

RTP består av fire dokument som fylkeskommunen ønskjer innspel på:
1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

**Hovuddokumentet** set prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. I hovuddokumentet finn ein hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis ein skal nå måla. Planen har fem plantema; fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde.

I **handlingsprogrammet til RTP** finn ein omtale av kriterium for prioritering og utviklingstiltak. Handlingsprogrammet inneheld ikkje ei liste over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Ei slik liste vil kome seinare.

**Strategi for mjuke trafikantar** er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar. Strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar. Administrasjonen i Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

**Strategi for berekraftig mobilitet** er Skyss sitt strategiske styringsdokument som omtalar retning og utvikling for kollektivsystemet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.
På nettsida til planen ( https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/ ) finn ein bakgrunnsnotat og utgreiingar som er utarbeidd i samband med planen. Der vil ein finne meir detaljar om dei einskilde tema.

Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemeldingar på både innhald og korleis dei skal prioritere. Med knappe økonomiske ressursar vil dei ha innspel på kva som bør prioriterast opp, men også kva som kan prioriterast ned.

**Modalen kommune sine merknader og innspel til regional transportplan Vestland 2022 – 2033.**

Framlegget har mange gode intensjonar og utgreiingar, men me synest den er omfattande og generelt lite føreseieleg for kommunane.
Modalen kommune rår til at nokre av strategiane og måla vert meir tydeleg formulerte.

**MODALEN** KOMMUNE

**1. Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?**

Kommunen er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i ukast til RTP. Planen er noko omfattande, generelt lite føreseieleg for kommunen, der målsetjingane kan opplevast meir som visjonar og ikkje konkrete mål.
Modalen kommune meinar at den demografiske utviklinga, og utfordringane som fylgjer med, er teke for lite omsyn til. Difor må samfunnsreforma «Leve Heile livet» inn i all planleggjing av samferdsle i framtida.

**2. Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?**

Målsettingane følast rette men kan opplevast meir som visjonar og ikkje konkrete mål. Kan heller ikkje sjå ei skildring av korleis Vestland fylke har tenkt å nå desse målsetjingane.

**3. Er det god samanheng mellom mål og strategiar?**

Fylkesvegane har eit stort etterslep når det gjeld vedlikehald. Modalen kommune meinar at vegnormalar og handbøker må utfordrast. Dette kan være eit verkty for å få ned utbyggingskostnadar, men det må samstundes sikrast at det ikkje går ut over trafikktryggleik eller fører til auka driftsutgifter.

**4. Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?**

Modalen kommune kan ikkje sjå noko andre kriterium som skal leggjast til eller endrast.

**5. Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP**

Modalen kommune har ingen innspel til dette spørsmålet.

**Porteføljestyring:**

I planframlegget er det for første gong gått vekk frå konkret budsjettering på prosjekter med avsette midlar og årstal og innført prinsippet porteføljestyring. Det forutset at Fylkeskommunen til ei kvar tid skal ha eit overskot av aktuelle prosjekt på Vestlandet og ut frå dei fastsette kriteria, prioritere mellom desse kvart einskild år. Med dei hovudkriteria som ligg til grunn, der tiltaka skal kome flest mogeleg til gode, så vurderer kommunen dette til å bli utfordrande, særleg for dei ytre områda som ligg lengst vekke frå både Bergen og områda rundt. Modalen kommune fryktar at små kommunar kan bli nedprioriterte om prinsipp om porteføljestyring blir innført.

- Her trengs det meir tryggleik for at fylket sine midlar også kjem desse områda til gode.

**Vidare vil Modalen kommune peike på desse punkta**

**4.1 Fylkesvegnettet**

**Målet er:**
«Hordaland skal ha eit trafikksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.»

Målet om å stoppe veksten i forfallet er difor ei stor utfordring men det kostar meir å la vere. Fylkesvegane er av ulik standard, dei er smale og har stort sett ei køyrebane, og det er langt mellom møteplassane. Om forfallet får fortsetje som no, vil det gje dårlegare rammer for vekst og utvikling i fylket. Det må setjast av meir midlar og samstundes må det sjåast på kva måte midlane til vedlikehald og oppgradering kan nyttast på mest kostnadseffektive måte. Meir veg for pengane slik at vegane er opne og trygge å ferdast på. Fylkesvegnettet må vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.

**For Modalen kommune er det viktig:**

***Prioritere punktutbetringar der ein etablerar gode møteplassar, siktutbetring, fornying av vegdekke og generelt vedlikehald. På strekninga Slottsporten tunnel - Mo må det etablerast møteplassar. Må førebu fylkesvegnettet i Modalen kommune på ein slik måte at vegnettet kan driftast og forvaltast på ein måte som tek omsyn til klima, miljø og natur. Langs fylkesveg 5412 – Modalen - er det fleire stader med flaumutfordringar som treng tiltak for å sikre infrastrukturen internt i kommunen. Dette er viktig for drifta av kommunen, næringslivet og ikkje minst tryggleik og beredskap.***

Det må utarbeidast eit fagleg grunnlag som synleggjer konsekvensane av at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg for riksvegnettet. Dette vil kunne tilrå tiltak som betrar framkome på dei mest sentrale omkøyringsvegane.

***Difor må ein sjå fylkesveg 569 som ein viktig korridor mellom E39 og E16. Denne fylkesvegen er i praksis omkøyringsveg når E39 og E16 er stengde. Fv 569 strekkjer seg frå Romarheim i Alver kommune, via Mo i Modalen, til Dalseid i Vaksdal kommune. Vegen er smal, svingete og tunnelhøgdene hindrar framkome for store køyrety og er eit hinder for næringsutvikling i området. Modalen kommune meinar denne vegen må definerast som omkøyringsveg og det må gjerast tiltak som gjev moglegheit for vogntog til å nytte denne. Heile denne strekninga må leggjast i funksjonsklasse C og ikkje delast opp mellom funksjonsklasse C og D slik den er no. Slik det er no er Dalseid – Straume og Romarheim – Mo i klasse C, medan strekninga Straume – Mo er i klasse D.***

#### 4.1.3.2 Skredsikring

For innbyggarar skapar fare for ras og steinsprang usikkerheit i kvardagen. Dette gjeld delar av kommunane som er med i regionssamarbeidet i Nordhordland. Dette utgjer ein risiko for tap eller skade på trafikantar og materielle verdiar, i tillegg også ein risiko for brot på viktige vegsamband.

For Modalen kommune er det viktig:

**Prioritere sikring av vegstrekningar som er særs utsette for ras og steinsprang. Må starte arbeidet med å få eit samla og oppdatert fagleg grunnlag over desse strekningane. Desse må prioriterast.**

### 4.2 Mobilitet og kollektivtransport

Innfartsparkering – knutepunkt

Det må utarbeidast retningsliner for kollektivknutepunkt. I randkommunane til partane som har forplikta seg til byvekstavtalen vil det ofte være naturleg å kombinere bil med kollektivtransport. Dersom ein skal nå måla om nullvekst i avtaleområdet må det leggjast til rette for innfartsparkering. For Nordhordland er det Knarvik som vil være mest aktuell som kollektivknutepunkt.

Utfordringane i fylket har stor ulikskap og difor heilt ulike løysingar på korleis transportbehovet kan løysast. I byane og bynære strøk (Bergen og dei næraste kommunesentera) vil satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåande vera ein stor del av svaret. For store delar av resten av Vestland vil bilen vera viktigaste framkomstmiddel. Med elbilar forsvinn også forureininga i stor grad og det er plass på vegane til å nytte bilen. Bilen er derfor ein viktig premiss for at distrikta skal kunne utvikla seg framover også. Det er ikkje realistisk at ein stor del av transportbehovet i distrikta skal kunne løysast med kollektiv transport.

Bilen er derfor ein viktig premiss for at distrikta skal kunne utvikla seg framover også. Det er ikkje realistisk at ein stor del av transportbehovet i distrikta skal kunne løysast med kollektivtransport.

**For Modalen kommune er det viktig:**

- ***Kommunen ynskjer vidare satsing på fossilfrie bilar også ute i distrikta, men då må fylket vera tydeleg i førarsetet når det gjeld å få plass ladestasjonar.***
- ***Vestland fylke må prioritere satsing på gode kollektivknutepunkt for reisande frå alle kommunar i Nordhordland.***
- ***Satse meir på tilpassa kollektivtilbod for distriktskommunane. F eks opprette bestillingsruter for enkelte ruteområder, i tillegg til dagens tilbod.***

**Hurtigbåt**

Sjøen må sjåast på som ein framtidsretta ferdsleveg då dette sparar areal på land, og med framtidas krav til null-utsleppsfartøy er dette eit rett grep med tanke på miljø. Båttransport må være eit viktig supplement i kollektivtilbodet i framtida frå kommunane i Nordhordland.

For Modalen kommune er det viktig:

***Satsing på kollektivtransport på sjø med ikkje fossil drivline, hydrogen og elektrisk, frå noverande og framtidige kollektivknutepunkt. Det må og sjåast på moglegheit for korrespondanse mellom kollektivtransport på land og sjø. Som det vert peika på i RTP, treng ein gode overgangar mellom ulike transportformar og tilpassing slik at me kjem oss frå der me er, til dit me skal for å få eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem. Dette meinar Modalen kommune ikkje berre gjeld for dei store reisestraumane i byar og bynære strok.***

**4.2.4 Strategiar for mobilitet og kollektivtransport**

Visar til punkt *f)* og *o)*:

*f) Mobilitetstenestane skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene.*
*o) Gjennom tilrettelegging kan me bidra til at reisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte.*

Modalen kommune meinar utkast til RTP tek for lite omsyn til eldre brukarar, eller andre grupper som har problem med digitalisering og innføring av ny teknologi. Samfunnsreforma Leve heile livet må vere eit verkty i alle strategiane i RTP, men er særs viktig i dette kapittelet.
Reforma *Leve heile livet* skal bidra til at eldre kan meistre livet lenger, ha tryggleik for at dei får god hjelp når dei har behov for det. Meldinga sitt hovudfokus er å skape eit meir aldersvenleg Noreg og finne nye og innovative løysingar på dei kvalitative utfordringane knytt til mellom anna, aktivitet og fellesskap.
Dette skal skje gjennom aktiv samfunnsplanlegging og mobilisering av ressursar. I denne gruppa av menneske kan mange verte ekskludert frå aktivitet og fellesskap, gjennom einsidig satsing på digitale billettløysingar. Det må finnast alternativ til kjøp av billettar til kollektivtransport for dei som ikkje, av ulike årsaker, meistrar digitale verkty.

**<u>Strategi for mjuke trafikantar</u>**

Modalen kommune stiller seg bak hovudmålet i strategien som er; fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil.
Modalen kommune vil utfordra påstanden i «Strategi for mjuke trafikantar» om at «Det er dei mest sentrumsnære strekningane som har størst behov for separate anlegg for mjuke trafikantar.» då behovet er stort og i distrikta, med smale fylkesvegar utan midtstripe eller grøftekant men med fartsgrense på 80 km/t. I slike område vågar ikkje mjuke trafikantar ferdast langs vegen og har

sjeldan alternative ruter dei kan ta i bruk. Tiltak her kan være med å knyte saman områder som vert prioritert som utbygningsområder i kommunen. Dette sjølv om ein ikkje tilfredsstiller alle kriterium for prioritering av investeringstiltak.
Modalen kommune saknar og større fokus på reforma Leve heile livet i strategiplanen, då denne skal vere med å tilretteleggje for eit meir aldersvenleg samfunn.

Vestland fylke ynskjer attendemelding på 1 - 2 tiltak langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

Modalen kommune spelar inn desse to tiltaka:

1. Tilrettelegging for mjuke trafikantar langs fylkesveg 569 ved Otterstad, austside av Mo sentrum, lengde 360 – 380 meter.
2. Tilrettelegging for mjuke trafikantar langs fylkesveg 569 på strekninga Otterstad – Grønhaug, ca 700 meter.

**4.4 Finansiering**

Vestland fylke skal ha ei økonomisk berekraftig forvalting av samferdselssektoren som gjev størst mogleg samfunnsnytte.
For å få mest mogleg att for pengar som vert investert, må ein våge å utfordre handbøker og vegnormalar. Fylkeskommune har og mynde til å gjere fråvik men då må det sikrast at dette ikkje går utover tryggleiken, eller fører til auka driftsutgifter på lengre sikt.
Modalen kommune er difor positive til det som vert skrive i kapittel 4.4.3.1 «Meir veg for pengane.»

# Osterøy kommune

# SAKSPAPIR

| Saksnr | Utval | Type | Dato |
|---|---|---|---|
| 070/21 | Plan- og kommunalteknisk utval | PS | 25.08.2021 |
| 060/21 | Formannskapet | PS | 08.09.2021 |

| Saksbehandlar | | ArkivsakID |
|---|---|---|
| Berit Karin Rystad | | 21/2166 |

**Høyringsuttale - Regional transportplan (2022-2033)**

## Vedlegg:
Høyringsbrev
**Rådmannen sitt framlegg til vedtak:**
**Høyringsuttale for Regional transportplan for Vestland 2022-2033 vert vedteke slik den ligg føre**

**Plan- og kommunalteknisk utval - 070/21**

## PL - behandling:
Kari L. Mjøs, KRF, gjorde slikt framlegg:
"Tillegg i høyringsuttalen, på topp av side 2:

Her viser vi til «Temaplan for trafikksikring for Osterøy Kommune 2021-2025». Denne er utarbeidd av ei tverrpolitisk gruppe som har gjort eit svært grundig arbeid. Den råd mellom anna sterkt til ei nedsetting av fartsgrenser som eit tiltak for mjuke trafikantar utanfor sentrale strok. Kommunane MÅ få større råderett over dette, også langs fylkesvegane. Reduserte fartsgrenser er det enklaste og rimelegaste trafikksikringstiltaket ein kan gjera i distrikta.
Utvalsleiar gjorde slikt framlegg: "I høyringen supplerer vi prioriteringslisten for mjuke trafikantar med eit ekstra tiltak frå trafikksikringsplanen som er: FvFv 5420 Trafikkløysing"

**AVRØYSTING:**
Rådmannen sitt framlegg - Samrøystes
Kari L. Mjøs, KRF, sitt tilleggsframlegg - Samrøystes
Utvalsleiar sitt tilleggsframlegg - samrøystes

## PL - vedtak:
Høyringsuttale for Regional transportplan for Vestland 2022-2033 vert vedteke slik den ligg føre
Tillegg i høyringsuttalen, på topp av side 2:

Her viser vi til «Temaplan for trafikksikring for Osterøy Kommune 2021-2025». Denne er utarbeidd av ei tverrpolitisk gruppe som har gjort eit svært grundig arbeid. Den råd mellom anna sterkt til ei nedsetting av fartsgrenser som eit tiltak for mjuke trafikantar utanfor sentrale strok. Kommunane MÅ få større råderett over dette, også langs fylkesvegane. Reduserte fartsgrenser er det enklaste og rimelegaste trafikksikringstiltaket ein kan gjera i distrikta.

I høyringen supplerer vi prioriteringslisten for mjuke trafikantar med eit ekstra tiltak frå trafikksikringsplanen som er: "Fv 5420 Trafikkløysing Haus"

## Formannskapet - 060/21

### FS - behandling:

Alf Terje Mortensen, FRP, gjorde slikt framlegg:
"Innspel vert oversendt som føreslege, med følgande endring. Bruvikvegen vert sett opp som nummer ein på lista over større vegprosjekt. Den må og prioriterast øvst på lista over skredfarlege prosjekt i Osterøy kommune."
Jarle Skeidsvoll, KRF, gjorde slikt tilleggsframlegg:
"Framlegg til ei siste setning i høyringsuttale fra Osterøy kommune til regional transportplan.

«Rådmannen vil til slutt rå til at kommunane får større medverknad til å setje ned fartsgrenser lokalt, også på fylkesvegar».

Presisering: Tillegget som ble vedteke i planutvalet skal inn under punkt 1, etter andre avsnitt som handler om 80 km fartsgrense på dårlige vegar."

Alf Terje Mortensen, FRP, trakk sitt framlegg før avrøysting
---
**AVRØYSTING:**
Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke
Jarle Skeidsvoll, KRF, sitt tilleggsframlegg var samrøystes vedteke

### FS - vedtak:

**Høyringsuttale for Regional transportplan for Vestland 2022-2033 vert vedteke slik den ligg føre med dette tillegget:**
Framlegg til ei siste setning i høyringsuttale fra Osterøy kommune til regional transportplan:

«Rådmannen vil til slutt rå til at kommunane får større medverknad til å setje ned fartsgrenser lokalt, også på fylkesvegar».

Presisering: Tillegget som ble vedteke i planutvalet skal inn under punkt 1, etter andre avsnitt som handler om 80 km fartsgrense på dårlige vegar."

### Saksopplysningar:

**Saksopplysningar:**

Vestland 2022 –2033 (RTP) på høyring. Høyringsfrist er 12. september 2021. RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:

1. Regional transportplan Vestland 2022 –2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Vestland Fylkeskommune ønskjer å bruke innspel til å utforme plandokumentet,
og ønskjer tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

1. Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
2. Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
3. Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
4. Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
5. Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP

## 1. Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?

Rådmannen  er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i RTP-en sine ulike delar.

Rådmannen vil  utfordra påstanden i 4.2.3.3 «Strategi for mjuke trafikantar» om at «Det er dei mest sentrumsnære strekningane som har størst behov for separate anlegg for mjuke trafikantar.» då behovet er vel så stort i distrikta med smale fylkesvegar utan midtstripe eller grøftekant men med fartsgrense på 80 km/t. I slike område vågar ikkje mjuke trafikantar ferdast langs vegen og har sjeldan alternative ruter dei kan ta i bruk.
Rådmannen er positiv det som vert skrive i 4.4.3.1 «Meir veg for pengane» om mogleg arbeid for etablering av standardiserte fråvik frå vegnormalane, men skulle ynskje at RTP-en var meir konkret på dette området både i tekst, delmål og i strategi. Rådmannen saknar omtale om at høge kostnader knytt til dimensjonerande krav i handbøkene gjev høg risiko for at ein ikkje får etablert nokre tiltak i det heile, slik rapporten «Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur» nemner ved fleire høve. I vanskeleg Vestlandsgeografi vil rigide rekkjefylgjekrav fort stogga prosjekt i distriktet.

## 2. Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?

Rådmannen meiner at fleire av målsettingane er nærare visjonar enn konkrete mål
og saknar skildringar av korleis fylkeskommunen allment har tenkt å måla i kva grad ulike delmål er oppnådd, kva tidsperspektiv som gjeld, og kva suksesskriterium ein har
sett. Utan slike opplysingar vert det vanskeleg for fylkesadministrasjonen å rapportera på stoda, og resultata vert fort ulne eller tvitydige.

## 3. Er det god samanheng mellom mål og strategiar?

Ja, for det meste, men rådmannen vil også påstå at nokre av strategiane er for vagt formulerte eller at dei faktisk er mål og ikkje strategiar i det heile, og då for ofte utan suksesskriterier.

Til dømes:
**A: I «Strategiar for fylkesvegnettet» (4.1.4, s. 21) meiner rådmannen dette om punkt (f), (g), (k), (m) og (q).**
*(f) Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt.*
*(k) Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.*
*(m) Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen.*

Desse tre «strategiane» er alt dekka av delmål tre og kunne ha vore samla i eit utvida punkt (n) med å skildre kva moment i ytre miljø skal prioriterast, kva naturinngrep skal unngåast, om fotavtrykket til tiltak skal reduserast og i kor stor grad, og så bortetter. I høve klimatilpassing kunne det stått noko om testprosjekt eller korleis forsking på nødvendige tiltak skal gå seg føre.

*(g) Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.*
Korleis? Kva skal prioriterast og kor i fylke? Kva type næringsliv skal gå føre andre? Dette punktet er for vagt til å kunne brukast som instruks i vidare arbeid.
*(q) 0-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune.*
Dette er heller ikkje nokon strategi: Det er eit mål og eit premiss for alt anna arbeid. Få heller teksten inn i delmål nummer to.

**B: I «Strategiar for mobilitet og kollektivtransport» (4.2.4, s. 32) meiner rådmannen det same om punkt (a), (e), (i), (k), (m) og (o).**
*(a) Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte*
Kva definisjon av berekraftstema (slik dei er definert for hovudmålet) legg ein vekt på og korleis skal ein handtere målkonflikt? Om dei står i motsetnad til kvarandre t.d. om miljø får negativ påverknad medan den er positiv for sosial berekraft, kva omsyn skal vege tyngst? Det er umogleg å prioritere om lista er vassrett.

*(e) Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte*
Strategien er for vag: Kva type teknologi skal takast i bruk eller vidareutviklast? Skal fylkeskommunen driva det arbeidet? Kva behov hjå den reisande skal prioriterast? Kva behov opplever den reisande som ineffektive i dag?

*(i) Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.*
Dette er eit mål og ikkje ein strategi: Skal «kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur» utgreiast eller er desse kjent? Kva behov skal ein i så fall prioritere? Korleis skal behova synleggjerast og for kven? Når behova er vel synleggjort, kva då? Har ein då oppnådd eit mål berre med kunnskapsformidlinga i seg sjølv?

*(k) Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar*
Dette er enda ei strategi som er for vag: Kva skal ein nytta dette fokuset til når det vel er sett? Skal dialogen og samarbeidet skje på politisk eller administrativt nivå? Kva ynskjer fylkeskommunen å oppnå med haldningsendringar i kommunane om mjuke trafikantar sine behov? Om fylkeskommunen ynskjer at kommunane skal prioritere slike tiltak framføre andre kunne det vel stått ordrett?

*(m) Synleggjere behovet for auka midlar til drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur*
Også denne strategien er for vag: Kva er målet med synleggjeringa? Kven er mottakar av arbeidet? Kva form skal synleggjeringa ha? Er dette utgreiingar, annonsekampanjar, grunnlagsdokument for politiske saker, analyse av tidlegare prosjekt, forskingsrapportar, anna?

*(o) Gjennom tilrettelegging kan vi bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte*
Dette punktet er korkje ein strategi eller ein konkret prioritering. Vurder å endra teksten til noko meir handfast som: «*Det skal leggjast betre til rette for at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket med å auke talet på billettautomatar, at desse har innstillingar for fleire språk. Der det ikkje er råd å setja opp automatar skal det finnast opplysingar på fleire språk om korleis ein går fram for å betala for reisa. Ved billettkontroll*

*skal ein prioritere å hjelpa den tilreisande med å få betalt heller enn å bøteleggja.*»

**C: I « Strategiar for finansiering» (4.4.4, s. 53) gjeld det punkta (b), (c) og (e).**
*(b) Nytte handlingsrommet som er gitt fylkeskommunane gjennom regionreforma,* og
*(e) Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv høyringspart og jobbe for større handlingsrom i vegnormalane.*

Rådmannen meier at dette vert vagt. Kva handlingsrom skal konkret takast aktivt i bruk og kva tid? Kva handlingsrom er mest viktig og skal prioriterast? Skal det lagast ein prosess eller handbok for handsaming av fråvikssøknader? Kven kan søkje om fråvik frå normalane og kan vedkomande klaga på avslag og i så fall til kven? I 4.4.3.1 står det at «Dersom det blir varierande utforming og krav til vegane kan det gå ut over trafikktryggleiken.» Er påstanden riktig og korleis var effekten målt? Kven skal greie ut om den er riktig om ein ikkje veit? Korleis skal bruk av det nye handlingsrommet målast? Færre motsegn frå SVV og VLFK? Auke i talet på fråvikssøknader? Kva vidare handlingsrom ynskjer fylkeskommunen å arbeide for å oppnå og korleis er desse prioritert?

*(c) Arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringar fullt ut*
Kven skal ha ansvaret for dette arbeidet? Korleis skal det gå for seg? Gjeld det alle tiltak? Kva skal skje om staten ikkje stiller med full finansiering på alle område? Har fylkeskommunen då mislukkast med å nå målet?

## 4. Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?

Rådmannen meiner at det er riktige kriterier som er lagt til grunn for prioritering av investeringstiltak. Kriteriane vil gje ein meir rettvis og føreseieleg handsaming.

## 5. Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

Rådmannen les i hovuddokumentet at ny E16 og Vossabane mellom Arna og Voss (K5) er nemnt som hovudprioritering for statlege veg- og baneprosjekt i Vestland. Osterøy kommune kan bistå/dra nytte av prosjektet ved å bruke massar til utvikling av næringsområdet på Espevoll. Massar kan og takast i mot på Gloppemyra. Steinmasser er slik rådmannen ser det ein naturressurs som skal brukast og ikkje dumpast i sjøen. Espevoll kan og være ein god riggplass og ha plass for brakkehotell i samband med bygging av K5. Bortsett frå Vesetgjelet er det god infrastruktur frå E 16 til Espevoll.

### Osterøy kommune si tilbakemelding på strekningar langs fylkesveg i kommunen som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

Rådmannen ønskjer å spele inn to strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar.

- Gang- og sykkelvegen Loftås-Hauge langs Fv 567, planID 12532012002, vedteken i 2013.
- Fylkesveg 5422 gjennom Lonevåg sentrum som er regulert i områdeplanen for Lonevåg, PlanID 46302015001, forventa vedteken i 2021.

### Gang og sykkelveg Loftås-Hauge

Bygdene Valestrand og Hauge er i gjeldande KPA (2011-2023) definert samla som eitt av tre

områdesenter utanfor kommunesenteret Lonevåg. Om lag 40% av kommunen sine innbyggjarar bur i desse krinsane og dei har dei siste 20 åra i aukande grad vakse saman både med bustadar, næringsområde og offentlege tenester. Fylkesveg 567 bind dei saman, og strekninga har med 2600 køyretøy (2020) ein av dei høgaste ÅDT-ane i kommunen. Vegen er og tilførselsveg for ferja Ole Bull som går frå Valestrand til Breistein.

Gang- og sykkelvegen er i detaljreguleringa 1600 meter lang og i ROS-analysen er vegen kategorisert som kritisk farleg for gåande og syklande (nivå 5 på skala frå 1-6) - «uakseptabel risiko».

**Stoda i dag**
Dei fyrste 100 metrane er alt bygd som rekkjefylgjekrav knytt til Loftås bustadfelt. Våren 2021 byrja arbeidet med «Småland næringsområde - Hauge», plannummer 12532014001, der dei neste 500 metrane av gang- og sykkelvegen er rekkjefylgjekrav i planføresegna.
Her bidreg Vestland fylkeskommune i spleiselag om bygginga av brua over elva på profilnummer 100 i plankartet.
Det er soleis dei siste knappe 1000 metrane som gjenstår for å få fullført gang- og sykkelvegen, og dei går i relativt flatt og ukomplisert terreng over Hallandsflaten.

**Oppfylling av kriteria for prioritering**
Hovudmålet i høyringsframlegget «Strategi for mjuke trafikantar» er at «*Fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil*».

Den næraste daglegvarebutikken ligg vest i områdesenteret, på Valestrand, der ein og finn ulike tenestenæringar. Her ligg bl.a. legekontor og andre offentlege tenester. Områdeplanen for Valestrand sentrum, plannummer 12532011003, inkluderer føresegner for sykkelparkering slik at tilsette og kundar skal ha høve til å sykla til desse tilboda. På Hauge aust i områdesenteret finn ein kommunen sin nest største barnehage, Osterøytunet (sjukeheimen) og eit stort tal arbeidsplassar ved næringsområdet på Hauge. Kommunen har og påbegynte planar om å byggje omsorgsbustader ved Osterøytunet og bygg for kommunale tenester på Hauge. (Delmål 1: «*Sykkel skal vere føretrekt reisemåte i byar og større tettstadar*»)

På grunn av at strekninga er opplevd som farleg er det mange som vegrar seg for å gå og sykle langs vegen. Barn og ungdom vert difor oftast køyrt til idretts- og fritidsaktivitetar knytt til skulen eller Valestrand-Hjellvik fotballklubb. Få vaksne som arbeider i motsett bygd vel å gå eller sykla til jobb, særleg fordi det må skje på same tidspunkt som trafikken kjem i stim frå ferjesambandet Valestrand-Breistein. Når dagens gang- og sykkelveg er fullført vil bebuarane på Osterøytunet få monaleg utvida moglegheiter til å røra seg utanfor institusjonen. (Delmål 2: «*Gåande skal kjenne seg trygge og få tilrettelagde snarvegar*»)

Kommunen sin nest største barneskule er på Valestrand, men elevar på Hauge får løyvd skuleskyss fordi vegen er både oppfatta som og dokumentert farleg. Med tilgang til gang- og sykkelveg vil alle desse elevane (med unnatak av fyrsteklassingane) få høve til å gå eller sykla til skulen. (Delmål 3: «*80 % av elevar utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. Avstandsulempene for å bu i distriktet skal reduserast.*»)

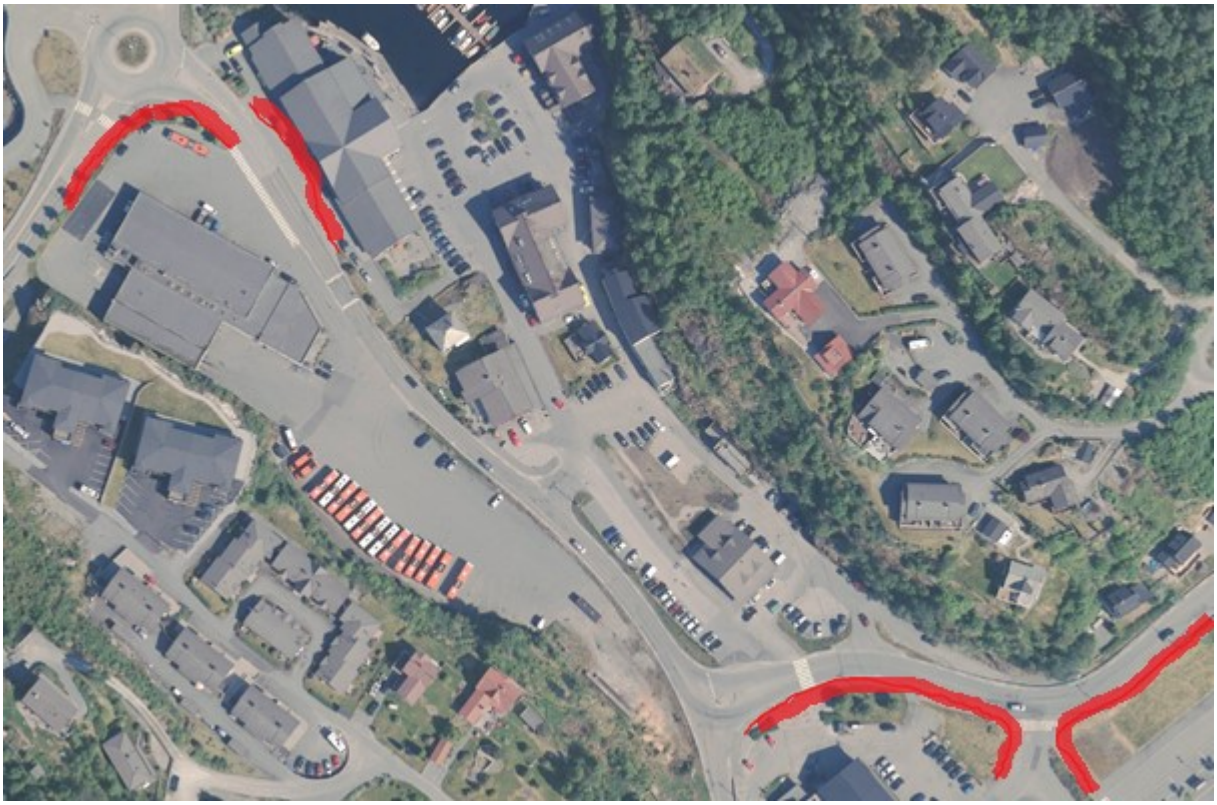
I høve delmål 4 «*Energieffektive framkomstmiddel til dagleg bruk og erstatning for bil*» kan vi ikkje dokumentere noko konkret men det er ikkje utenkjeleg at innbyggjarane i området vil ta i bruk el-sykkel, el-sparkesykkel, skateboard eller jamvel olabil på strekninga.

**Oppsummering**
Rådmannen meiner at fullføring av plan 12532012002 er eit prosjekt som vil gje veldig høg effekt opp mot dei måla som er sett i høyringsframlegget «Strategi for mjuke trafikantar», grunnlagsdokument

til RTP 2022-2033.

## Fylkesveg 5422 gjennom sentrum i kommunesenteret Lonevåg

Ei strekning som manglar tilbod til mjuke trafikantar er fylkesveg FV 5422 gjennom Lonevåg sentrum. Det er ei relativ kort strekke på i underkant av 250 m. Det er fortau til dette strekket og etter strekket sjå Figur 1 under:



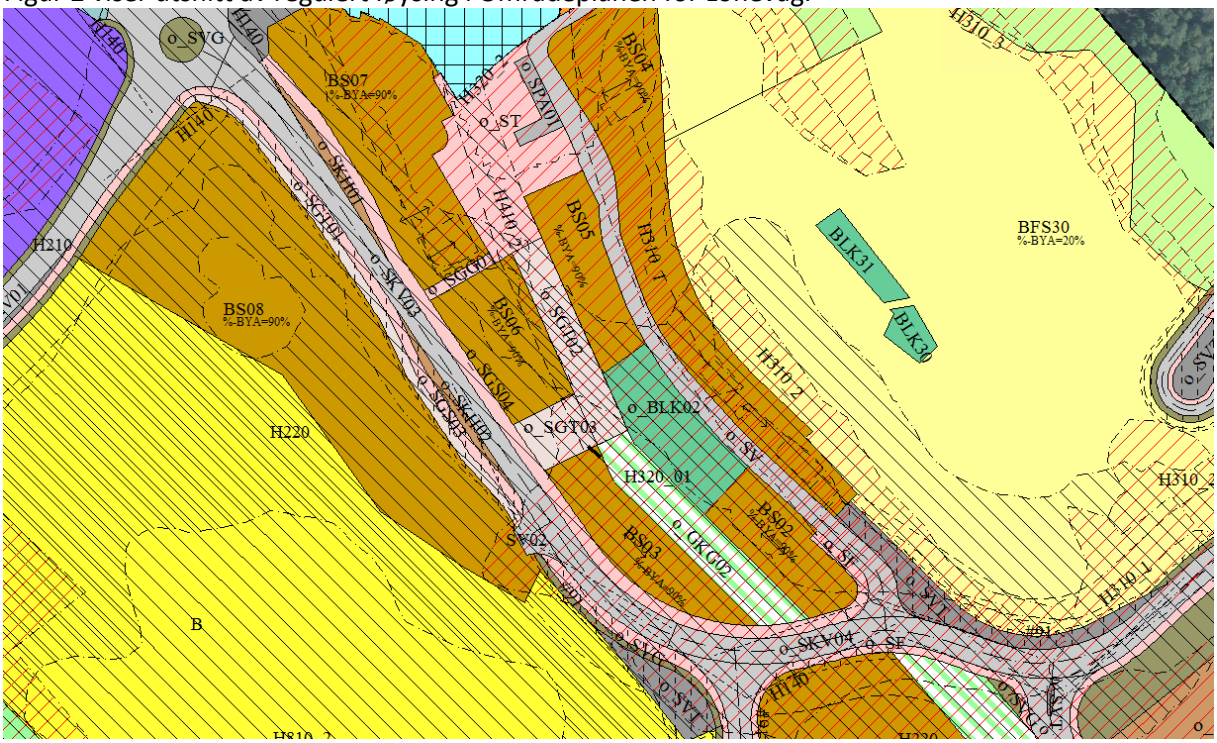
*Figur 1 - Utsnitt frå Lonevåg sentrum - Raude liner viser tilbod til mjuke trafikantar idag.*

Lonevåg er kommunesenter i Osterøy og i pågåande områdeplan regulerer ein i samsvar med fortetting i sentrum og betring av tilboda til gåande og syklande og kollektivhaldeplassar. Områdeplanen er forventa vedteken i oktober 2021. I planarbeidet kom det inn mange merknader frå ålmenta om ønskje om fortau, kryssingspunkt og kollektivhaldeplassar på denne strekninga. Fylkeskommunen er grunneigar på eine sida av fylkesvegen og har eit bussanlegg med verkstad og bussoppstillingsplassar. Denne trafikken skjer i eit område utan fortau og kryssingspunkt.

**Stoda i dag**

Det er ikkje tilbod til mjuke trafikantar i sentrum i dag. Det er ei busslomme og eit kantstopp på strekninga. Det er ikkje naturlege kryssingspunkt av fylkesvegen, noko som gjer det utfordrande for mjuke trafikantar. Sentrum ber preg av at det ikkje er nokon samanhengande og naturlege ferdselsliner for mjuke trafikantar og at bilistane er prioritert. Blant anna stoggar bussen ved kantstopp i fylkesvegen, utan vidare forbindelse med fortau eller kryssingspunkt.
Ved å opparbeide tilbod til mjuke trafikantar vil det gje ein tryggare tilkomst for busette i og nær sentrum. Det vil også gje trygg gangtilkomst til arbeidsplassar i og nær sentrum for dei som kjem med kollektivtransport eller går/syklar.
Fartsgrensa gjennom sentrum i dag er 50 km/t og strekninga har lite høgdeskilnad. ÅDT på strekninga er 4000 pr 2020.

Figur 2 viser utsnitt av regulert løysing i Områdeplanen for Lonevåg.




*Figur 2 - Utsnitt frå sentrum i områdeplanen for Lonevåg. Her er tilbod til mjuke trafikantar regulert på begge sider av fylkesveg.*

I områdeplanen vil fylkesvegen bli retta opp, og regulert med breie fortau på begge tider. Det vert lagt opp til naturlege kryssingspunkt av vegen og definerte avkøyrsler. Fylkesvegen vert regulert på flaum- og stormflosikker høgdekote, og det er teke høgde for klimapåslag. Deler av vegen ligg i dag i sone for flaum og stormflo og vil vere utsett for stenging ved flaum og stormflo.

**Oppfylling av kriteria for prioritering**
Å få på plass tilbod til mjuke trafikantar i sentrum er i tråd med dei to prioriteringskriteria "Avstand heim - skule/sentrum" og "Tener anlegget fleire daglege gjeremål" ved å tilretteleggje for at fleire kan gå trygt til både arbeidsplassar, møteplassar, butikkar og skule.

Om lag 10% av innbyggjarane i kommunen er busett i Lonevåg, og tiltak her vil difor gagne og verte nytta av mange. Tiltak vil og vere tryggande for tilreisande arbeidarar og andre vitjande. Samfunnsnytten er difor høg.

Andre prioriteringskriterier som strekninga oppfyller er at høgdeskilnaden på strekninga er låg, fartsgrensa er på 50 km/t og har høg ÅDT.

**Oppsummering**
Rådmannen vurderer at trekninga hukar av alle kriteria for prioritering for investeringstiltak som Strategi for mjuke trafikantar legg til grunn for i høyringsutkastet til Regional Transportplan.

## Konklusjon

Rådmannen er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i høyringsutkastet. Samstundes vil rådmannen utfordre nokre påstandar og rår til at somme strategiar og mål vert meir tydleg formulert for at tiltak vert meir treffande, og at evaluering av tiltaka i ettertid kan verte meir presis.

Rådmannen er positiv til at fylkeskommunen ønskjer innspel på 1-2 strekningar i Osterøy kommune som manglar tilbod til mjuke trafikantar. Rådmannen ønskjer å spele inn to strekningar: Den eine er strekninga Loftås-Hauge som bind saman to bygder, den andre er fylkesveg gjennom sentrum i kommunesenteret Lonevåg som vil gje tryggare tilkomst til arbeidsplassar, butikkar og busette i og nær sentrum.
Rådmannen trur at dette er prosjekt der fylkeskommunen vil få høg gevinst for investerte midlar.

**SAMNANGER KOMMUNE**
**Eining for samfunnsutvikling**

Vestland fylkeskommune
Eva M. Ø. Vinjevoll

| **Vår referanse:** | **Arkivkode:** | **Dykkar referanse:** | **Dato:** |
|---|---|---|---|
| 21/527/21/7866/43/RLØ | FA-Q00 | | 24.09.2021 |

**Melding om vedtak - Uttale til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033**

Kommunestyret- 078/2021, har i møte 16.09.2021 08:30 fatta følgjande vedtak:

I Samnanger kommune sin trafikksikringsplan er det eit høgt prioritert tiltak å gjera fv 579 (tidlegare 137) mellom Hisdal og Os om til forkøyrsveg. Statens vegvesen melde den gong tilbake at det føregjekk eit arbeid med å gjera alle fylkesvegar om til forkøyrsvegar, men ingenting har skjedd på fv 579. Me vil på nytt be om at dette arbeidet vert sett i verk.

I høyringsdokumentet Strategi for mjuke trafikantar går det fram at «Administrasjonen i Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.»

Samnanger kommune sine innspel til prioritering av strekningar er:
1. Gang- og sykkelveg frå Bjørkheim til Bjelkarvika. Denne strekninga er i underkant av 300 meter langs fv 49, frå Bjørkheim sentrum til bustadområdet Bjelkarvika, der det er 17 bustader og 1 fritidsbustad. Gang- og sykkelvegen har høg prioritet som tiltak i kommunen sin trafikksikringsplan frå 2017 og den er avklart i reguleringsplan for Bjørkheimsområdet. Gang og sykkelveg her vil gje bebuarane i Bjelkarvika moglegheit for å gå til sentrum utan å kryssa Fv 49 to gonger.

Vidare kan skuleelevar gå til Bjørkheim sentrum for å kryssa fv 49 i 50-sone med overgangsfelt, i staden for å kryssa fv 49 ved Bjelkarviksvegen, i 60-sone utan overgangsfelt. Området i Bjelkarvika er sett av til framtidig bustadbygging i kommuneplanens arealdel, og det vil ved utarbeiding av reguleringsplan bli lagt opp til ei sentrumsnær fortetting i dette området.

2. I tillegg vil Samnanger kommune be Vestland fylkeskommune om å prioritera gang- og sykkelveg langs fv 49 i Eikedalen i samband med realisering av kommunedelplan for Fv 49 tunell forbi Tokagjelet. Dette området kjem ikkje innunder kriteria som fylkeskommunen har sett for prioritering, men sidan det skal skje ei ny vegutbygging i regi av fylkeskommunen, meiner me at tilrettelegging for mjuke trafikantar må vera ein del av prosjektet. Det er allereie i dag eit stort behov for gang- og sykkelveg på denne strekninga. Eikedalen velforening har i mange år etterspurt tiltak for betre trafikktryggleik her, og dette tiltaket har høg prioritet i kommunen sin trafikksikringsplan. Det er aukande tal fastbuande i området, også barn. (Tal frå trafikksikringsplanen 2017: 28 fastbuande, 10 barn under 18 år.) I tillegg er Eikedalen eit utferdsområde for hytter og alpinanlegg. Det er verken fortau eller gangfelt, og fartsgrensa er 70 km/ t.Det er ingen trygge alternativ til kryssing av fv 49. Ein forventar trafikkauke med den nye tunellen og stenging av Tokagjelet, og det vert då enda større

**Adresse:**
Tyssevegen 217,
5650 Tysse

**Kontakt**
Tlf:
postmottak@samnanger.kommune.no
www.samnanger.kommune.no

**Sakshandsamar**
Direktetelefon: 56 58 74 44/ 453 75 161
E-post:
ragnhild.lonningdal@samnanger.kommune.no

**Kontonr**.
3562 07 00035
**Foretaksnr**.:
NO 964 968 985

behov for ei trygg løysing for gåande og syklande i Eikedalen.

Utover dette vil Samnanger kommunestyre peika på at omkjøringsveg til E16, frå Bergen til Voss, vil vera gjennom Samnanger, også i samband med bygging av ny veg. Dette gjeld både fylkesveg 579 (Os-Hisdal) og fylkesveg 49 (Trengereid - Norheimsund). Det er svært viktig at det er ein trygg og trafikksikker omkjøringsveg, særleg med tanke på mjuke trafikantar. Det er fleire strekningar der det ikkje er gang- og sykkelveg, og det er også fleire stader der det ikkje er avkjøringsfelt, i sterkt trafikkerte kryss. Det er viktig at dette vert fulgt opp, før anleggsarbeidet startar opp på E16 og Vossabanen.

Dette inkluderer mellom anna gang/sykkelveg frå Hisdalen / Raunekleiva til Ådland, noko som vil knyta bustadområda i Hisdalen, Raunekleiva og langs Liavegen til sentrum. Det er ikkje mogleg å gå til fots på denne strekninga i dag, og sykling er heller ikkje å tilrå. Tiltaket er avklart i kommuneplanens arealdel, men det er ikkje utarbeidd reguleringsplan.

Kommunestyret viser her også til at det i svært mange år vore etterspurt avkøyringsfelt på fv 49 mot Lønnebakken bustadområde, og me vil spela dette inn som eit punkt som kjem med på prioriteringslistene til fylkeskommunen. Tiltaket ligg også inne i kommunen sin trafikksikringsplan frå 2017. Fartsgrensa på staden er 80 km/t og av- og påkøyring til busslomme for Samnanger barneskule ligg rett aust for avkøyring til Lønnebakken. På tidspunkt med tett trafikk dannar det seg fort kø bak bilar som kjem frå vest og skal inn til Lønnebakken. Det oppstår også farlege situasjonar ved oppbremsing før avkøyring utan at det er kø på staden. Ovanfor Lønnebakken er det også utviklingspotensiale for bustadområde med svært god nærleik til skule, men avkøyringa frå fylkesvegen må utbetrast før dette kan realiserast. Samnanger kommunestyre ser også på redusert fartsgrense på strekninga som ynskjeleg.

I områdeplan for Bjørkheim ynskjer Samnanger kommune å få utgreidd moglegheit for å etablera to rundkøyringar på fv 49; ei ved avkøyringa til Bjørkheim sentrum, og ei ved avkøyringa til Bjelkarvika bustadområde. Utgreiingar omkring dette vil bli gjenstand for høyring og offentleg ettersyn i pågåande planprosess for revisjon av områdeplan for Bjørkheimsområdet, men me vil no melda desse planane inn til fylkeskommunen også i samband med regional transportplan.

Med helsing

Hilde-Lill Våge
einingsleiar samfunnsutvikling

Ragnhild Lønningdal
planleggjar

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

Adresseliste:
Vestland fylkeskommune

Sauda kommune

# Sauda kommune

# Sakspapir

| Saksnr | Utvalg | Type | Dato |
|---|---|---|---|
| 074/2021 | Formannskapet | PS | 01.09.2021 |

| Saksbehandler | Arkiv | ArkivsakID |
|---|---|---|
| Eirik Daniel Fatnes | K1-122 | 20/222 |

## Høyringsuttale RTP Vestland

### Forslag til vedtak:
Rådmannen får fullmakt til å sende uttale basert på innhaldet i «Vurdering og konklusjon». Saudatunnel-rapporten vert vedlagt uttalen.

Formannskapet - 074/2021

### FOR - behandling:
Sigrid Bojesen Fatnes, SP
Asbjørn Birkeland, SP

### FOR - vedtak:
Rådmannen får fullmakt til å sende uttale basert på innhaldet i «Vurdering og konklusjon». Saudatunnel-rapporten vert vedlagt uttalen.
Enstemmig vedtatt.

### Saksopplysninger:
**Føremål med saka**
Vestland fylkeskommune utarbeidar Regional Transportplan (RTP) for fylkesinfrastrukturen for 2022-2033. For Sauda kommune sin del er det avgjerande å få Saudatunnelen prioritert som eit framtidig fylkesvegprosjekt i den endelege planen.

**Samandrag**
RTP Vestland skal vedtakast for perioden 2022-2033. Dette er innanfor eit tidsintervall kor Saudatunnelen bør kunne bli prioritert og få byggestart. Det er difor svært viktig å få vegen inn som eit prosjekt i vedtatt plan.

Saudatunnelen blir spelt inn som eit utviklingsprosjekt under «strekningsvise tiltak» i RTP Vestland.

**Fakta**
Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring.

RTP består av fire dokument:

1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Frå høyringsbrevet:
Det er poengtert at ein primært ønskjer tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

Sauda har vore aktive i RTP-prosessen i Vestland både med innlegg på regionmøte og med felles uttale frå kommunen (administrativt) og Sauda Vekst vinteren 2021.

Det er tatt kontakt med Etne, Ullensvang og Kvinnherad for å få Saudatunnelen nemnt i deira uttalar. Sauda Vekst vil delta på regionmøte om RTP på Stord 10. september.

Utvalde utdrag frå høyringsdokumentet:
1.3.1. Strekningsvise utgreiingar

*Det vert utarbeidd strekningsvise utgreiingar for utvalde strekningar på fylkesvegnettet. Strekningane som er vald er i funksjonsklasse B og er viktige regionale samband i fylket. Utgreiingane skal utvidast med fleire strekningar. Dei strekningsvise utgreiingane blir eit oppdatert og kartbasert oversyn over utfordringane på dei viktigaste fylkesvegane. Tilstanden på vegstrekningane er varierande. Utfordringane langs strekningane er ulike, men dei har og nokre fellestrekk. Mykje av det overordna vegnettet har for smal og svingete veg sett opp mot funksjon og trafikkmengd. Andre store utfordringar er skredfarlege strekningar, bratte stigningar og manglande tilbod til mjuke trafikantar gjennom tettbygd strok. Nokre strekningar har gamle tunellar eller bruer som ikkje held dagens krav til bredde og høgde, nokre av desse konstruksjonane er og i dårleg teknisk stand. Denne utgreiinga ser på dei samla utfordringane på heile vegstrekninga. Dei strekningsvise utgreiingane skal ligge til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald på dei utvalde strekningane. Målet er å auke standarden på det overordna fylkesvegnettet. Dette vil bli konkretisert i investeringsprogram for fylkesvegnettet.*

2.1. Prioriteringar innan fylkesvegar

*«Vestland fylkeskommune har eit stort forfall på fylkesvegnettet. Det mest sentrale målet vil vere å stoppe veksten i forfallet. Det er i tillegg eit stort behov for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå fylkeskommunen sine mål innan fylkesvegnettet. Det vil vere naudsynt å prioritere midlar til vedlikehaldstiltak, fornying og opprusting før fylkesvegmidlar vert brukte til å bygge nye vegar. Det skal særleg leggjast vekt på strekningsvise forsterkingstiltak, og det skal særleg leggjast til grunn utbetringsstandard.»*

*…….*

*Prosjekt vert vurdert ut frå samfunnsnytte. I samfunnsnytte vil trafikkmengd (ÅDT) vere viktig, saman med verknader for trafikktryggleik og risiko for brot på veglenkjer. Vidare vil konsekvensane for framtidig utvikling av forfall vere viktig. I tillegg skal det vurderast i kva grad tiltak vil ha betyding for andre forhold. Viktige forhold er:*

*• Å utvikle bu- og arbeidsmarknadsregionar, først og fremst ved å betre regularitet, tryggleik og framkome. Det vil i lita grad vere mogleg å utvide bu- og arbeidsmarknadsregionar gjennom nye vegløysingar som forkortar*

*reisetida.*

*• Framkome og tryggleik for tungbilar på viktige vegar for næringslivet. Det skal mellom anna vurderast tiltak på vegar som er aktuelle å tilpasse til ferdsel for modulvogntog.*

*• Tiltak for å sikre naudsynt framkome på omkøyringsvegar for riksvegar som ofte blir stengt grunna ras og andre hendingar.*

*• Konsekvensar for klimagassutslepp både i ein utbygging- og driftsfase.*

*• Konsekvensar for natur, miljø, kulturminne, landbruk og landskap.*

## Vurdering og konklusjon

**Føremål med saka**
Vestland fylkeskommune utarbeidar Regional Transportplan (RTP) for fylkesinfrastrukturen for 2022-2033. For Sauda kommune sin del er det avgjerande å få Saudatunnelen prioritert som eit framtidig fylkesvegprosjekt i den endelege planen.

**Samandrag**
RTP Vestland skal vedtakast for perioden 2022-2033. Dette er innanfor eit tidsintervall kor Saudatunnelen bør kunne bli prioritert og få byggestart. Det er difor svært viktig å få vegen inn som eit prosjekt i vedtatt plan.

Saudatunnelen blir spelt inn som eit utviklingsprosjekt under «strekningsvise tiltak» i RTP Vestland.

**Lover og reglar**
Kommunelova.

**Gjeldande planar, retningslinjer og vedtak**
Ikkje relevant for saka.

**Folkehelse**
Ikkje relevant for saka.

**Konsekvensar for barn, unge, eldre og funksjonsnedsette**
Ikkje relevant for saka.

**Økonomiske konsekvensar**
Ikkje relevant for saka.

**Fakta**
Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring.

RTP består av fire dokument:
1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Frå høyringsbrevet:
Det er poengtert at ein primært ønskjer tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:
- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?

- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

Sauda har vore aktive i RTP-prosessen i Vestland både med innlegg på regionmøte og med felles uttale frå kommunen (administrativt) og Sauda Vekst vinteren 2021.

Det er tatt kontakt med Etne, Ullensvang og Kvinnherad for å få Saudatunnelen nemnt i deira uttalar. Sauda Vekst vil delta på regionmøte om RTP på Stord 10. september.

Utvalde utdrag frå høyringsdokumentet:
1.3.1. Strekningsvise utgreiingar

*Det vert utarbeidd strekningsvise utgreiingar for utvalde strekningar på fylkesvegnettet. Strekningane som er vald er i funksjonsklasse B og er viktige regionale samband i fylket. Utgreiingane skal utvidast med fleire strekningar. Dei strekningsvise utgreiingane blir eit oppdatert og kartbasert oversyn over utfordringane på dei viktigaste fylkesvegane. Tilstanden på vegstrekningane er varierande. Utfordringane langs strekningane er ulike, men dei har og nokre fellestrekk. Mykje av det overordna vegnettet har for smal og svingete veg sett opp mot funksjon og trafikkmengd. Andre store utfordringar er skredfarlege strekningar, bratte stigningar og manglande tilbod til mjuke trafikantar gjennom tettbygd strok. Nokre strekningar har gamle tunellar eller bruer som ikkje held dagens krav til bredde og høgde, nokre av desse konstruksjonane er og i dårleg teknisk stand. Denne utgreiinga ser på dei samla utfordringane på heile vegstrekninga. Dei strekningsvise utgreiingane skal ligge til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald på dei utvalde strekningane. Målet er å auke standarden på det overordna fylkesvegnettet. Dette vil bli konkretisert i investeringsprogram for fylkesvegnettet.*

2.1. Prioriteringar innan fylkesvegar

*«Vestland fylkeskommune har eit stort forfall på fylkesvegnettet. Det mest sentrale målet vil vere å stoppe veksten i forfallet. Det er i tillegg eit stort behov for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå fylkeskommunen sine mål innan fylkesvegnettet. Det vil vere naudsynt å prioritere midlar til vedlikehaldstiltak, fornying og opprusting før fylkesvegmidlar vert brukte til å bygge nye vegar. Det skal særleg leggjast vekt på strekningsvise forsterkingstiltak, og det skal særleg leggjast til grunn utbetringsstandard.»*

*…….*

*Prosjekt vert vurdert ut frå samfunnsnytte. I samfunnsnytte vil trafikkmengd (ÅDT) vere viktig, saman med verknader for trafikktryggleik og risiko for brot på veglenkjer. Vidare vil konsekvensane for framtidig utvikling av forfall vere viktig. I tillegg skal det vurderast i kva grad tiltak vil ha betyding for andre forhold. Viktige forhold er:*

*• Å utvikle bu- og arbeidsmarknadsregionar, først og fremst ved å betre regularitet, tryggleik og framkome. Det vil i lita grad vere mogleg å utvide bu- og arbeidsmarknadsregionar gjennom nye vegløysingar som forkortar reisetida.*

*• Framkome og tryggleik for tungbilar på viktige vegar for næringslivet. Det skal mellom anna vurderast tiltak på vegar som er aktuelle å tilpasse til ferdsel for modulvogntog.*

*• Tiltak for å sikre naudsynt framkome på omkøyringsvegar for riksvegar som ofte blir stengt grunna ras og andre hendingar.*

• *Konsekvensar for klimagassutslepp både i ein utbygging- og driftsfase.*

• *Konsekvensar for natur, miljø, kulturminne, landbruk og landskap.*

**Innkomne uttaler**

**Vurdering og konklusjon**
RTP Vestland er ein grundig prosess, og ein set pris på at det ved fleire høve blir gitt muligheter for å kome med innspel til både prosess og konkrete innspel. Viser til felles uttale frå Sauda kommune og Sauda Vekst AS frå førre høyringsrunde vinteren 2021.

For Sauda kommune sin del er det avgjerande å få Saudatunnelen prioritert som eit framtidig fylkesvegprosjekt. Saudatunnelen er del av kommuneplanane både i Etne og Sauda. Sauda ligg i dag relativt isolert med berre ein veg inn store delar av året. I Rogaland fylke sitt planverk er kommunen definert som eit eige- bu- og arbeidsmarknad. I denne uttalen vil me difor særleg visa til Mål 1: *Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg*, og Mål 4*: Like moglegheiter til å delta i verdiskaping.*

Sauda ønskjer at ny fylkesveg frå Sauda til E134 i Stordalen i Etne vert lagt inn som ein utviklingsprosjekt i RTP for Vestland. Vegen vil knyte Sauda til Sunnhordland og Hardanger. Våre næraste nabosentrum vert Etne, Husnes, Odda og Ølen. E 134 blir vår hovudåre for trafikk, og snaraste veg til heile Vestland, mot Oslo og både mot Stavanger og Haugesund. Med ein «arm til Bergen» vil reisetida til Bergen kunne bli halvannan time. Flesland vert aktuell som føretrekt flyplass.

Sauda er i dag definert som ein eigen bu- og arbeidsmarknad. Ved å bygge vegen vil Odda og Husnes nå Sauda på ein god time, medan avstanden mellom Etne og Sauda vil bli ca 20 minutt. Sauda har kontakt med industrimiljøa både på Husnes og i Odda og ein ser at mulighetene for å etablere ei industriklynge og styrking av den lokale leverandørindustrien vil auke når vegen er ferdigstilt.

I juli 2021 vart rapporten Saudatunnelen – modellberekningar og samfunnsanalyse lagt fram. Modellberekningane viser at det å bygge Saudatunnelen vil være et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Asplan Viak trekk i rapporten fram at ein Saudatunnel vil betre tilgjenge og beredskapsituasjonen monaleg. Ingen andre tettstader eller byar på Sauda sin storleik i Sør-Noreg har ein tilsvarande situasjon der det berre er ein vinteropen veg. Rapporten går vidare grundig inn i grunnlaget Saudatunnelen vil skapa for ein ny bu- og arbeidsmarknadsregion. Planen ligg som vedlegg til denne uttalen.

KVU – arm frå E134 til Bergen er viktig; også for Sauda. Både Hordalandsdiagonalen og alternativ via Sunnfast vil gjere avstandane til Bergen monaleg betre. Som det framgår i Saudatunnelrapporten vil Sunnfast korte køyrtida Sauda-Bergen til halvannen time.

**Sauda ønskjer at Saudatunnelen blir del av strekningsvis utgreiing, og vert lagt inn som eit utviklingstiltak i RTP Vestland. Saudatunnelen treff kriteria i pkt 2.1 og bør såleis vere eit naturleg prosjekt i vedtatt plan. Vegen samsvarar også med momenta nemnt for «Viktige vegar for næringslivet». Ein meiner at finansieringsmuligheter bør belysast på overordna nivå ved den strekningsvise utgreiinga. Finansiering må skje i eit samarbeid med Rogaland fylkeskommune, der ein i utgangspunktet ser at Rogaland må ta den største andelen.**

Innspelt - Strategi for berekraftig mobilitet

Saudatunnelen vil gi ei reisetid til Skånevik på ca 30 minutt. Eit attraktivt hurtigbåttilbod i Sunnhordlandsregionen vil dermed få eit potensial på 4.750 nye kunder (Sauda og deler av Suldal kommune). For reiser til f.eks Haukeland sykehus vil dette gi eit vesentlig betre og meir komfortabelt tilbod enn dagens situasjon. Saudatunnelen vil også gi moglegheiter for større kundegrunnlag på ruter både til Etne kommune og frå Etne og langs E134 både austover og ikkje minst vestover mot Haugalandet. Sauda støttar vidare Etne kommune i deira innspel for fylkesvegen til Skånevik.

Sauda, den 16.08.2021
Rune Kloster Tvedt, rådmann

# Sogndal kommune

Vestland fylkeskommune

# Regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033 – Innspel frå Sogndal kommune

Sogndal kommune syner til uttalar undervegs i prosessen frå Sogn Regionråd og stør opp om desse. Kommunane i Sogn er samde om å byggje regionen saman både gjennom aust-vest aksen og gjennom aksen Sogn – Bergen.

### Våre konkrete innspel til prioriteringar og marginallister:

Sogndal kommune vil i rekkefølgje trekka fram tre hovudprioriteringar når det gjeld utbetring av fylkesveg:

- Fv 424 Kaupanger – Haukåsen flyplass
    - «Flyplassvegen» er svært viktig for Sogndal kommune og ikkje minst offentlege arbeidsplassar og næringslivet i regionen. Vegen er spesielt vinterstid svært krevjande, smal, bratt og lite eigna for større køyretøy.
- Fv 55 Vadheim-grense Innlandet.
    - Den er sentral for næringsliv og busetting i Sogn. Vegen er dessutan ikkje dimensjonert for å ta ekstra trafikk når riksvegane er stengde og det er behov for omkøyringsalternativ. Stengde vegar har store konsekvensar for bygdesamfunn som ofte er utan reelle omkøyrings-moglegheiter.
    - Kommunen er difor tilfreds med at fylkesveg 55 er med blant dei strekningsvise utbetringane. Sogndal kommune vil spesielt peike på strekninga Høyanger grense – Dragsvik og Sogndal – Luster grense. Her er det trong for både utbetringar og gang- og sykkelveg på deler av strekningane.
- Fv 5617 Mundal sentrum – påkøyring Rv 5
    - Strekninga treng breiddeutviding og tilrettelegging for gåande og syklande.

Vidare er det tre konkrete innspel til gang- og sykkelvegar:

- Fv 5609 Njøsavegen
    - Njøsavegen er smal og lite eigna for gåande og syklande. Vegen er og skuleveg, og vegen treng sårt løysingar som sikrar mjuke trafikantar. Sogndal kommune inviterer til dialog om dette når kommunen i nær framtid skal utarbeide ein eigen områdeplan for Hermansverk/Leikanger.
- Fv 55 Grøneng – Dragsvik ferjekai
    - Når brua over Esefjorden i Balestrand er ferdig i 2023 vil dette føre til auke i gåande og syklande mellom Balestrand og Dragsvik. Parsellen frå Grøneng der brua kjem på land i aust og fram til Dragsvik ferjekai, er det svært krevjande tilhøve for gåande og syklande.
- Fv 55 Nestangen – Kvam
    - Strekninga frå Sogndal sentrum og innover Fv 55 mot Luster grense treng gang- og sykkelveg. Vegen er ein travel pendlarveg som bind Luster og Sogndal saman.

**Sogndal kommune har vidare følgjande innspel og svar på dei utfordringane som er spurd om i høyringa:**

**Er det lagt opp til ein føreseieleg prosess og kontinuitet i planlegginga?**

Dette er fyrste RTP etter at dei to fylka vart slegne saman. Det er difor skuffande at planen - for Sogn sin del - i så liten grad tek med seg føringar frå den førre regionale transportplanen, slik den vart vedteke av fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2017.

Eit sentralt punkt som manglar er eit konkret investeringsprogram. Dette gjer det krevjande for oss som kommune når me ikkje får ein heilskapleg plan på høyring.

Løysinga med strategiar på sentrale planområde og utviklingstiltak i ei eigen handlingsplan er god. Likeins målsettinga om «meir veg for pengane», med porteføljestyring. På sikt vil det kunne gje ei betre plan.

**Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?**

Den største utfordringa i det nye fylket er sentrum – periferi. Samferdsle er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å jamne ut denne motsetnaden og sikre ei positiv utvikling i næringsliv og busetting også i distrikta.

Utfordringane er heilt ulike for område i fylket med vegar med under 50 ÅTD - som vi har mange av i Sogn - til dei mest trafikkerte strekningane i Bergen med 25 000 ÅTD. I planen har samferdsla i og rundt Bergen fått stor plass og rikeleg med gode mål og strategiar.

Utfordringane og problema i distrikta i mindre grad omhandla. Døme er:

- Ras og skred er nesten ikkje omtalt, og då mest som eit statleg ansvar. Og det på trass av at fylkeskommunen mottek midlar til rassikring av fylkesvegar gjennom inntektssystemet.
- Vintervedlikehald av fylkeskommunal fjellovergangar og omkøyringsalternativ ved stengt veg, tunnelvedlikehald mm. får heller ikkje særleg merksemd.
- Ferje/hurtigbåt har sentrale samanbindingsfunksjonar mellom kommunane i Sogn og inn/ut av området og eit viktig kollektivtilbod. Det har heller ikkje fått særleg plass i planen. Fleire av flyplassane er dessutan godt egna som testpilot for elfly.

<u>Rassikring</u>

Stortinget har i samband med NTP vedteke at det skal lagast ei nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesvegar med høg eller middels skredfaktor. Rådet vil åtvare mot å gå inn på eit avvik frå SVV sin modell, med favorisering av høg ÅTD og mjuke trafikantar. Fleire av desse endringane vil gje eit skifte frå distrikt til sentrum når investeringsprogrammet vert klart. I nasjonal samanheng vil Vestland tape på ei slik kriterieendring, om den vert ført vidare inn i det nasjonale planarbeidet.

Kommunen vil minne om at Vestland i dag har ein stor del av den nasjonale skredsikringspotten og særs mange skredpunkt med høg eller middels skredfaktor.

Delvis utbetra og vinterstengte vegar er ikkje lengre med i prioriteringsoversynet. Det får følgjer for Fv 613 Gaularfjellet, noko me er uroa for.

Sogndal kommune vil dessutan åtvare mot å utsetje eller trappe ned skredsikringsarbeidet på grunn av at det no kjem ei nasjonal plan, som òg vil omfatte fylkesvegar. Det gjer det m.a. det naudsynt å avklare om den regionale planen vert styrande eller ikkje.

- Modellen for skredfaktor som Statens vegvesen utarbeider må leggjast til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar. Fylkeskommunen bør ikkje ta inn andre kriteria eller vekta annleis enn det som ligg i skredfaktormodellen.
- Prioriteringslista over skredsikringstiltak frå dei to fylka må vidareførast inn i den nye regionale transportplanen.
- Fylkeskommunen bør setja av ein pott til mindre rassikringstiltak i påvente av større investeringar.
- Fylkeskommunen bør ta i bruk varsla skredutløysing på fleire rasutsette strekningar

Kommunen stør elles det arbeidet fylkeskommunen og Nasjonal rassikringsgruppe gjer for å auke løyvinga til fylkeskommunen innan rassikring.

Mobilitet og kollektivtransport

Sogndal kommune stør målsetjingane om eit meir berekraftig mobilitetssystem. Det er viktig at løysingane kan tilpassast ulike deler av det nye fylket. God tilrettelegging slik at fleire reisande kan velje kollektivtransport blir viktig.

- Kollektivtransport må bli reelle alternativ til bil også i distrikta slik at vi kan få fleire reisande over på kollektivtilbodet. Skreddarsydde tilbod gjennom bruk av ny teknologi vil gje gode løysingar for blant anna ungdommar.
- Sogn har stort tal turistar samanlikna med talet på fastbuande. Transport- og infrastrukturtiltak må leggje til rette for å styrking av heilårsreiseliv. Her vil vi spesielt peike på båten Sogn-Bergen som avgjerande for at reiselivsprodukta i regionen vår kan utviklast vidare.
- Elfly- teknologien er ei spennande utvikling, og Sogndal lufthamn Haukåsen saman med dei andre lufthamnene i Sogn og Fjordane bør vere mogleg testpilot for elfly.

Vestland fylke må medverke til statlege og regionale stimuleringsmidlar for regionsentera og tettstader som fell utanfor ordningar med byvekstavtalar, miljøløft og bypakkar. Strategiar for mobilitet, kollektivtransport og miljøløft bør ta opp i seg utprøving av til dømes tettstadpakkar og bygdevekstavtalar som modell for samarbeid og spleiselag.

**Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket? Er det god samanheng mellom mål og strategiar?**

Når utfordringane for Sogn ikkje kjem godt fram eller i liten grad er tekne omsyn til får det sjølvsagt og følgjer for målsettingane og strategiane.

Kvifor kjem ikkje investeringsprogrammet no?

I tillegg hadde rådet venta at det vart laga eit investeringsprogram no. Det er ikkje tilfredsstillande at det ikkje kjem på plass før tidlegast våren neste år. Utfordringar, mål og strategiar er viktig, men det er fyrst når investeringsprogrammet ligg føre at det er mogeleg å sjå dei konkrete følgjande og verknadane av både prosessen og kriteriebruken.

Det er dessutan vanskeleg å forstå kvifor det alt no er lagt så mykje arbeid i prioriterings-kriteria og kostnadsoverslag utan å sluttføre dette arbeidet i eit investeringsprogram med konkret porteføljeoversyn.

Kvifor prioritere på rv. 13 før Nye Veier AS har starta sitt arbeid?

Samstundes inneheld planen klår porteføljeprioritering av Nye Veier AS sitt arbeid med riksveg 13. Rådet vil her minne om Sogn regionråd sitt innspel av 26. april i år:

> *«Sogn regionråd er i dialog med Hardangerrådet for å drøfta ein samordna, felles utbyggingsstrategi. Vi føreset at fylkeskommunen stør opp under eit slikt samarbeid.»*

At det heilt på tampen av planarbeidet no er kome inn ynskje om prioritering av to strekningar i Hardanger på rv. 13, utan nokon form for prosess og dialog, er sjølvsagt uakseptabelt. Dette vert understreka av at Nye Veier AS knapt hadde fått oppdraget med rv. 13 og ennå ikkje starta sitt planarbeid for strekninga då den konkrete prioriteringa kom inn i planutkastet til Vestland! Dette er heilt uforståeleg!

«Meir veg for pengane»

Sogndal kommune støttar arbeidet med forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for fylkesvegane, jf. «meir veg for pengane»

Omklassifisering av fylkesvegar til kommunale vegar

Sogndal kommune er kritiske til planane om ei omfattande omklassifisering av fylkeskommunale vegar til kommunale vegar. Dette vil skyve kostnadar over på kommunane og per i dag er ikkje «tal kilometer kommunal veg» eit kriterium i kommunane sitt inntektssystem.

**Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?**

Gjennomgåande ser det for oss ut til at kriteria er endra slik at dei favoriserer sentrum og at distrikta kjem dårlegare ut. Vestland fylke er eit stort fylke og fylkesvegane er svært viktig for næringsliv og innbyggjarane i alle kommunane. Med få eller ingen reelle omkøyringsvegar vert distrikta lamma gong på gong.

**Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?**

Omkøyringsvegar ved vegvedlikehald og liknande er ei stor utfordring for næringslivet, både internt i regionen og mellom aust og vest jf. t.d. nattestenging av Lærdalstunnelen. Det blir viktig å ha ei god oversikt over omkøyringsalternativ og dessutan fjerne flaskehalsar før vedlikehald startar.

Med helsing

Arnstein Menes

Ordførar Sogndal kommune

Solund kommune

# Solund kommune

**Fra:** Trond Sæbø Skarpeteig (Trond.Saebo.Skarpeteig@solund.kommune.no)
**Sendt:** 10.09.2021 15:16:34
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:** Gunn Åmdal Mongstad; Erik Askeland; Trond Sæbø Skarpeteig

**Emne:** 2021/21417 Innspel til Regional transportplan frå Solund kommune
**Vedlegg:**
Til Vestland fylkeskommune

11. september 2021

2021/21417 Innspel til Regional transportplan frå Solund kommune

Viser til høyring til Regional transportplan med frist 12. september 2021.

Sjå under innspel til Regional transportplan frå Solund kommune, formannskapet.

**Vedtak Solund formannskap 9. september 2021**

Solund kommune sluttar seg til felles fråsegn frå Nordfjord, Hafs og Sunnfjord til regional transportplan (RTP), med fylgjande tillegg:

1. Det må arbeidast vidare med flytting av seglingslei og stoppestad frå Krakhella til Hardbakke for ekspressbåten Nordfjord-Bergen i tråd med vedtak i FU. Ei slik omlegging vil, saman men endra kommunikasjonar ved ny bru over Ytre Steinsund, bidra til ei stor betring av reisetid særleg til regionssenter/by utanfor kommunen. Det vil styrka trafikkgrunnlaget for ekspressbåten, og med det kunna avlasta biltrafikken på ferga.
2. Tunellar som fell utanom tunellforskrifta kan vere ein betydeleg flaskehals for viktig næringstrafikk. I Solund gjeld dette to korte tunellar på FV 606, Eilund. Desse er 4 m høge og hindrar større bilar å ta seg fram. Det er heller ikkje omkøyringsmoglegheit. Det må setjast av midlar til utbetring av slike punkt.
3. Møteplassar på rv 606 må prioriterast. Fråver av omkøyringsmoglegheiter i Solund må vektleggjast i vurderingane, og sjåast i samanheng med beredskap og næringslivet sine behov.
4. Det må gjennomførast utviding av oppstillingsplass og veg på Krakhella. Ved ilandkøyring på dagar med mykje trafikk må bilar som skal på land vente inntil 20 min til bilar som skal om bord har flytta seg. Men aukande tal bubilar, har problemet auka, og det hastar med slik utbetring.
5. Informasjon på ferjekaiar. Ved kanselleringar må informasjon til dei reisande betrast. Sambandet Krakhella-Rutledal-Rysjedalsvika-Losna har ikkje informasjonstavler og det er fleire timar mellom kvar avgong. Det er heller ikkje andre funksjonar/tilbod på ferjekaiene. Det må lagast eit system for slik informasjon på kaiene.
6. Gjennomgåande ferjeruter. Solund har to ferjesamband med gjennomgåande ruter. På dagar med mykje trafikk, kan ein oppleve forseinkingar på særleg hovudsambandet, og for å unngå trafikkfarlege situasjonar, må det vere mogleg for sambandet Daløy Haldorsneset å vente til alle som skal med, har kome fram. Rigide krav til avgangstid må ikkje medføre at bilar som skal til Ytre Solund ikkje rekk siste ferja. Anbudsreglementet i dag er utforma slik at det hindrar praktiske løysingar når det oppstår uønskte hendingar. Ferga må til dømes kunna

gå til Daløy om det vert ein halv dags stopp langs hovudveg 606.

7. I planperioden er det venta vekst i biltrafikken til Solund, og kapasiteten på fergene må tilpassast trafikktoppane i helgene og høgsesongane.
8. Solund har fleire skipsleier gjennom kommunen og ligg sentralt plassert, særleg for skipstrafikk nord/sør. Det kan vere fleire stader som i framtida kan vere aktuelle for infrastruktur for nye energiformer for skipstrafikken. Dette må ein vurdere i ein samla plan for slik infrastruktur.
9. Bruk av årsdøgntrafikk (ÅDT) i kunnskapsgrunnlag. I fleire av tabellane i kunnskapsgrunnlaga som er laga for arbeidet med RTP, vert ÅDT vekta som eit viktig kriterium. Dersom trafikk skal nyttast som grunnlag for prioritering, vil det vere vanskeleg å nå opp for mindre tiltak. Dei samfunnsmessige konsekvensane må i større grad leggast til grunn. Sesongsvingingar og sjeldne fergeavgangar gjer at trafikken kjem konsentrert, og ÅDT er difor eit lite eigna kriterium i Solund.
10. Det må setjast av midlar til trafikktryggleik for mjuke trafikantar som kan brukast til enkle tiltak for å utvida sentrum slik at fleire skal gå og sykla.
11. Tilførselsvegar til E39 må prioriterast. I tillegg til strekninga Lavik – Leirvik på fv57, må fv602 Instefjord – Rutledal oppgraderast fleire stader. Det er behov for skilting til Solund og Hardbakke i Instefjord.
12. Samanhengande billettering lokalbuss, -båt, snøggbåt og ekspressbuss må utgreiast. Bur ein i Solund er det mange transportmiddel for å få gjennomført viktige offentlege gjeremål i td. Bergen.
13. Lokale ruter er viktige for reiselivet, og rutetilbodet på lokale buss- og båtruter må sjåast i samanheng med satsingane må berekraftig reiseliv.

Venleg helsing


> **Trond Sæbø Skarpeteig**

**Leiar samfunns- og næringsutvikling**

**----------**

**Adresse: Solund kommune, 6924 Hardbakke**

**Telefon: 90058182**

**Heimeside: www.solund.kommune.no**

Stad kommune

# Stad kommune

**UTTALE FRÅ STAD KOMMUNE**

Stad kommune sluttar seg til hovudmålet for RTP Vestland: *«Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling*». Vi er også nøgde med at Vestland fylkeskommune legg stor vekt på trafikktryggleik, mjuke trafikantar, klima/miljø og å ta i bruk ny teknologi i transportsektoren. Det er viktig for framtida, også frå eit distrikts-perspektiv.

Stad kommune vil ut frå dette peike særskilt på følgjande utfordringar for vår kommune:

**Næringsvegar (fylkesvegnettet)**
Stad kommune meiner det er rett å prioritere auka løyvingar til drift, vedlikehald og opprusting av det eksisterande fylkesvegnettet, framfor store nye vegprosjekt. I intensjonsavtalen for nye Stad kommune står følgjande: *«Innanfor fylkesvegar vil dei største utfordringane i den nye kommunen vere vegnettet i og til Selje (tidl. Selje kommune). Den nye kommunen vil opp mot fylkeskommunen prioritere vegutbetring for å knyte den nye kommunen sterkare saman internt og mot nabokommunane, med Fv 620 Årsheimstranda som felles fyrsteprioritet.»*

I desember 2020 vedtok Stortinget at Stad Skipstunnel skal byggjast, med byggestart allereie ved årsskiftet 2021/22. Det vil føre til endra kommunikasjonsmønster i området rundt tunnelen med sterkt aukande trafikk både i anleggsperioden og etterpå. Realiseringa av Stad Skipstunnel gjer difor at det no hastar meir enn nokon gong å få rusta opp dei viktigaste og mest trafikerte næringsvegane i ytre del av Stad kommune. Samtidig vil opprusting av desse vegane kunne kombinerast med samfunnsmessig god bruk av masser frå tunnelarbeidet, som alternativ til at desse vert dumpa i sjødeponi.

**Fv620 (Stadlandet)**
Det øvst prioriterte tiltaket på fylkesvegnettet frå Stad kommune er Fv 620 Kjøde-Sandvik. Denne strekninga har mange stader svært dårleg standard og smal vegbane, med mykje tungtrafikk og aukande trafikkmengde frå år til år på grunn av stor nærings- og byggjeaktivitet på Stadlandet og vekst i reiselivet.

Statens Vegvesen utarbeidde i 2017, på oppdrag frå fylkeskommunen, ei flaskehalskartlegging av Fv620 Kjøde-Sandvik som tilrår opprusting av dei fem verste flaskehalsane (til saman 2,5 km av totalt 10 km), med anslått kostnad 40 mill NOK. I ettertid har det også kome fram sterk trong for ein møteplass på Otnes, jf eige innspel frå Henrik Otnes/Gunn Sande.

Flaskehalsutbetring av fem delstrekningar på Fv620 ligg heilt oppe på 3. plass på vedteken marginalliste over mindre investeringstiltak i gjeldande RTP for Sogn og Fjordane 2018-2027, vedteken i desember 2017. Selje kommune fekk ut frå denne utgreiinga og prosjektet si prioritering i RTP for Sogn og Fjordane, i 2018/19 utarbeidd ein detaljert plan/forprosjekt for utbetring av dei fem delstrekningane. Det er også her synt eit alternativ med ny veg på heile strekninga, med kostnadsramme 250-360 mill NOK.

Vestland fylkeskommune har på budsjettet for 2021 sett av eit mindre beløp (50.000 NOK) til

å starte planlegging av utbetringar på Fv 620 Kjøde-Sandvik. ***Stad kommune vil sterkt oppmode om at arbeidet med opprusting av Fv620 Kjøde-Sandvik vert forsert og prioritert, slik at tilrådde flaskehalsutbetringar blir gjennomførte i 2022/23 parallelt med arbeidet med Stad Skipstunnel.***

**Fv 618 (Selje/Flatraket)**
Fv 618 bind saman Selje med Rv15 på Almenningsfjellet nær Måløy, og er ein viktig nærings- og pendlarveg i ytre del av Stad kommune. Vegen har jamnt over dårleg standard og har rasutsette punkt. Det ligg føre ei flaskehalskartlegging av Fv618 utarbeidd i 2017 av Statens Vegvesen på oppdrag frå tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune, som tilrår opprusting av dei fem verste punkta med anslått samla kostnad på 50 mill NOK. Prosjektet ligg også inne på marginallista i RTP for Sogn og Fjordane 2018-2027.

***Stad kommune vil be om at arbeidet med opprusting av Fv618 blir forsert på grunn av førestående arbeid med Stad Skipstunnel, med særleg vektlegging av å nytte tunnelmasse til å få gjennomført utbetring av Fv618 billigare og enklare. Vi syner her m a til mulig utfyllingsområde i Rundereimstranda for å breiddeutvide Fv 618.***

**Fv618 Kjøde-Moldefjorden (Mannseidet)**
I dag går Fv618 mellom Åheim og Selje på ein gammal, smal og svingete veg over Mannseidet, opp til 250 moh og ned att. I samband med bygginga av Stad Skipstunnel er det aktuelt for Kystverket å byggje ein eigen servicetunnel for anleggskøyretøy gjennom Mannseidet. Dersom denne kan overtakast av Vestland fylkeskommune og omklassiferast til fylkesveg etter anleggsperioden, kan det erstatte dagens Fv618 over Mannseidet, med innkorta veglengde, enklare vegvedlikehald og tryggare veg for trafikantane.

***Stad kommune vil be Vestland fylkeskommune snarast avklare med Kystverket at det blir lagt til rette for at fylkeskommunen kan overta anleggstunnelen gjennom Mannseidet som ny trase for Fv 618 Kjøde-Moldefjorden etter at anleggsarbeidet med Stad Skipstunnel er ferdigstilt.*** Dersom ikkje ny tunnell vert aktuelt, må likevel ei utbetring av strekninga Kjøde/Moldefjorden gjerast.

**Fv 61 Naveosen-Brubakken**
Fv 61 er ein del av Kystvegen Bergen-Ålesund. På Bryggja i Stad kommune, rett nord for Rv15, gjenstår ein 1300 meter lang flaskehals på Fv61 som ikkje er utbetra. Denne strekninga er no også blitt ein viktig sambindingsveg i nye Stad kommune, og er skuleveg for born som går/syklar til Bryggja skule. Reguleringsplan for utbetring av strekninga vart utarbeidd av Sogn og Fjordane fylkeskommune i 2017-19. Reguleringsplanen vart vedteken av Stad kommune 12. mai 2020.
***Prosjektet Fv61 Naveosen- Brubakken er «gryteklart» med vedteken reguleringsplan. Vi legg til grunn at prosjektet vert gjennomført i ny RTP for Vestland.***

**Andre fylkesvegar i Stad kommune**
Vi syner til vedlagt samla oversikt over utfordringar på fylkesvegnettet i vår kommune, og eige innspel sendt frå Stad kommune til Vestland fylkeskommune i april 2020 om mulige mindre tiltak på fylkesvegnettet som kan gjennomførast raskt. Her peikte vi mellom anna på Fv 5746 Nordfjordeid-Torheim, Fv 5747 Haugen-Espe-Myrold og Fv 5753 Hoddevik. På desse

strekningane er det allereie utgreidd og tilrådd oppgraderingstiltak som kan gjerast relativt enkelt og rimeleg (rekkverk, grøftesprenging, møteplassar, veglys, kantforsterking mm). Generelt meiner vi at ein bør auke innsatsen på enkle, rimelege tiltak som siktrydding, rekkverk, møteplassar etc på heile fylkesvegnettet.

Vi vil også be om at det som eit strakstiltak kjem på plass trafikkstyring med lysregulering på Fv 631 Selje-Sandvik ved «Nova», like ovanfor Selje sentrum. Vi vil peike på at det er eit langsiktig mål å få bygd ut Kystvegen Bergen-Ålesund som sambindingsveg langs kysten av Vestlandet. ***I vidare utgreiingar av Kystvegen, bør Vestland fylkeskommune utgreie tunnel frå Bryggja til Kjøde/Moldefjorden som alternativ til dagens Fv61 over fjellet Bryggja-Åheim***. Det vil gi kortare, raskare og sikrare løysing for Kystvegen – og internt i Stad kommune.

**Skredsikring**
Stad kommune meiner skredsikring må ha høg prioritet både i ny NTP og ny RTP. Dette handlar om grunnleggande tryggleik i kvardagen for dei som bur i rasutsette området. Stad kommune vil særleg framhalde at ***Fv 5744 Navelsakerstranda har høgast skredfaktor av alle fylkes- og riksvegar i Vestland fylke***, jmf nyleg utarbeidd oversikt over skredsikringsbehov på det nasjonale riks- og fylkesvegnettet (Statens Vegvesen, desember 2019). Fv5744 ligg på 3. plass på marginallista over rassikringsprosjekt i gjeldande RTP for Sogn og Fjordane, og den nye skredfaktorvurderinga frå SVV syner klart at vegen er i ei særklasse når det gjeld behov for rassikring. ***Stad kommune krev ut frå dette at sikring av Fv5744 Navelsakerstranda med ny tunnel blir prioritert i ny RTP for Vestland innanfor temaet Skredsikring.***

Også Fv 5476 Torheimstranda må rassikrast. Vegen ligg på marginallista for skredsikring i RTP for Sogn og Fjordane 2018-2027, og er i SVV si nye oversikt over skredsikringsbehov på vegnettet sett med skredfaktorkategori «Høg». Det er også rasutsette punkt på Fv618, jmf eigen omtale av Fv 618.

**Hamner og sjøtransport – Stad Skipstunnel**
Fylkeskommunane overtok i 2020 ansvaret for fiskerihamner frå staten. Fiskerinæringa er ei viktig næring i Stad kommune. Det er stor trong for betre hamneforhold for fiskeflåten i kommunen, samt god hamneinfrastruktur elles for å legge til rette for meir sjøtransport. Hamneutviklinga bør få ein tydelegare plass i Regional transportplan, slik det også går fram av kommunane sin fellesuttale.

Vi vil vidare peike på at Stad Skipstunnel opnar for nye passasjerruter og auka sjøtransport av gods mellom Trøndelag/Møre og Romsdal og Vestlandet sør for Stad. Vestlandsfylka har allereie utgreidd og lagt til rette i nye anbod forlenging av dagens hurtigbåtruter med sikte på samanhengande båtrute Bergen-Ålesund. ***Når vedtak om bygging av Stad Skipstunnel no er gjort, må arbeidet med å få på plass hurtigbåtrute Bergen-Ålesund frå 2025/26 forserast og prioriterast av Vestland fylkeskommune.***

Vestland fylkeskommune må også samarbeide med dei andre fylka på Vestlandet, næringslivet og nasjonale styresmakter om å legge ein samla strategi for å få faste godsruter og mest mogleg godstransport på sjø langs kysten av Vestlandet etter opninga av Stad

Skipstunnel.

Stad kommune arbeider no både med ein kommunedelplan for sjøområda og ein lokal transportplan.
Vi ønskjer vidare dialog med fylket om utvikling av hamner og sjøområde i Stad knytt til desse planane.

**Berekraftig mobilitet: Grøn Transport og kollektivtransport**
Kollektivtilbodet i Nordfjord er i dag dårleg og fragmentert – i all hovudsak avgrensa til skuleruter med buss og nokre få kommersielle ekspressbussruter. Det manglar ein heilskapleg plan for eit samla kollektivtilbod i Nordfjord som gjer det mulig for fleire å velje kollektivtrafikk i jobb og fritid.
Dette gjeld også internt i Stad kommune, der det i dag ikkje er eit tenleg kollektivtilbod mellom ytre og indre del av kommunen (Selje/Stadlandet og Nordfjordeid).
Stad kommune ynskjer å samarbeide med Vestland fylkeskommune, næringslivet og de andre kommunane i Nordfjord om ein samla strategi for framtidas grøne transport utan klimautslepp.
***Vi ynskjer at det som del av RTP blir utarbeidd ein samla plan for eit tenleg, framtidsretta «stamrutenett» for kollektivtransport i Nordfjord – både mellom kommunesentra Stryn, Sandane, Nordjordeid og Måløy – og mellom Nordfjordeid og Selje/Stadlandet. Vi trur også det ligg eit stort potensiale i å utvikle meir fleksible former for kollektivtilbod i og rundt tettstadene våre (bestillingsruter, «organisert samkøyring», på sikt førarlause køyretøy i rute etc).***
***Vi meiner også det er nødvendig å lage ein samla strategi for framtidas grøne transport både på veg, sjø og luft i Nordfjord – som i tillegg til kollektivtrafikk, sykkel/gange og tettstadplanlegging omhandlar t d ladeinfrastruktur (både for bil og skip), berekraftig reiseliv, grøn sjøtransport etc*.**
Vi vil ta initiativ til eit samarbeid med Vestland fylkeskommune om dette, og syner her til prosjektplan for «Grøn Transport Nordfjord».

**Strategi for mjuke trafikantar: Gang- og sykkelvegar, veglys med meir**
Stad kommune har i likskap med Vestland fylkeskommune mål om null klimautslepp innan 2030. Å nå dette målet, krev mellom anna systematisk tilrettelegging for at så mykje som mulig av transport i kvardagen kan gjerast med sykkel og gange. Ut frå dette ønskjer Stad kommune eit nært samarbeid med Vestland fylkeskommune for å sikre tilhøva for mjuke trafikantar langs fylkesvegnettet. ***Vi vil be Vestland fylkeskommune prioritere samarbeid med Stad kommune om utbygging av gang- og sykkelveg i Selje og sluttføring av gang- og sykkelvegutbygging langs fylkesvegen på Leikanger og Flatraket*.** Det er viktig at dette samarbeidet startar raskt, på grunn av pågåande arbeid med reguleringsplanar for Selje sentrum og Leikanger, og førestående kommunale utbyggingar av m a fjordvarme.
***Det er også viktig å få sikra Fv 5747 for gåande og syklande på Stårheim og Haugen, og få bygd gang- og sykkelveg på strekningane Nordfjordeid-Os (Fv 5746), Kviane-Nor (Fv 5745) og Fv64 Nore-Brubakken .***

Vi får også mange innspel frå innbyggjarar som etterlyser veglys langs fylkesveg-strekningar der det ikkje er realistisk med utbygging av gang- og sykkelveg i nær framtid. ***Vi vil utfordre Vestland fylkeskommune til å samarbeide med Stad kommune om ein***

***«veglyspakke»/spleiselag om veglys som kan omfatte både kommunale vegar og fylkesvegar – for å auke tryggleiken for mjuke trafikantar i bygder utanom dei største tettstadene.***

STORD KOMMUNE

kristtornbyen

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

Vår dato: 08.09.2021
Vår ref: 2021/346 - 25139/2021 / 121
Dykkar ref:

**Høyringsuttale frå Stord kommune til regional transportplan for Vestland 2022-2033**

Dykkar referanse 2021/21417;

Vedlagt fylgjer Stord kommune sin høyringsuttale til regional transportplan for Vestland 2022-2033.

Saka vart handsama i formannskapet i møte den 1. september, sak PS 43/21, og det vart fatta slikt vedtak (høyringsuttale):

«Framlagt regional plan for transport (RTP) består av eit omfattande kunnskapsgrunnlag, to konkrete strategiar (for mjuketrafikantar og berekraftig mobilitet), eit hovuddokument og ein handlingsplan som førebels ikkje inneheld prosjektporteføljе og konkrete tiltak. Stord kommune har fylgjande innspel:

- RTP må i større grad byggje på og fylgje opp nasjonal transportplan, utviklingsplan for Vestland og regional plan for innovasjon og næringsutvikling. Dette inneber m.a. at

  o Vestland fylkeskommune må arbeide aktivt for utbygging av K4 (E39 med Hordfast). Fylkeskommunen må ikkje ha lågare ambisjonsnivå enn kva som er lagt til grunn i NTP, som har gitt prioritet til både K4 og K5 (E16 inkl. jernbane Arna – Voss og E134).

  o RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak som forstørrar dei regionale bu- og arbeidsmarknadsregionane.

  o RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak på viktige næringsvegar.

- Planforslaget har ei målsetting om at «Vestland fylkeskommune legg vekt på at liv og helse skal prioriterast fyrst». Stord kommune meiner at denne målsettinga må endrast til at RTP skal medverka til å oppfylla dei ulike overordna måla i NTP. Det må ikkje vere tvil om at alle element i den samla samfunnsnytta vert utgreidd på same nivå.

- RTP må peike ut strekningar for vidare utgreiing og vurdering som oppfyller desse nemnde viktige kriteria i nasjonal transportplan. Dette må inkludere prosjekta SunnFast og arm frå E134 mot Bergen som det er sett i gang KVU-arbeid for. Fylkeskommunen må vere aktiv pådrivar i dette KVU-arbeidet. Stord kommune meiner at rett traseval av denne vil kunne oppfylle intensjonane bak Sunnfast-prosjektet som det allereie er utarbeidd ein moglegheitsstudie for, og som vil knyte Kvinnherad til E39. Ikkje minst vil prosjektet forstørre Sunnhordland som bu- og arbeidsmarknadsregion, det vil knyte indre- og ytre

**Rådmannen**
Postboks 304
5402 STORD

Rådhuset
post@stord.kommune.no

Telefon
53 49 68 18

Org.nr
939 866 914

del av sørfylket tettare saman og samstundes kople regionen tettare til Bergen. Endeleg vil det kunne utløyse eit verdiskapingspotensiale i det aktive næringslivet i regionen. Stord kommune stør uttalen frå Sunnfast AS til RTP.

-Vidareføring av sykkelbyavtalen: Stord kommune meiner det ikkje er tilstrekkeleg å etablere eit samarbeidsforum for sykkel og gange som har kunnskaps- og erfaringsutveksling til føremål. Det må etablerast eit samarbeidsfora mellom kommune og fylkeskommune med mandat og budsjett for iverksetjing av gode samarbeidsprosjekt.

Stord kommune ber om at omgrepet nullutslepp i RTP vert endra til «nullutslepp og biogass» for å jamstelle biogass med bl.a. elektrisitet og hydrogen.

Det vert elles vist til tidlegare innspel til RTP-prosessen frå Stord kommune.

Stord kommune ynskjer å understreka Vestland sitt særlege ansvar for å legga til rette for auka kollektivtransport gjennom å prioritera ny Leirvik kollektivterminal, det største kollektivknutepunktet i søre delen av fylket.

Stord kommune meiner Vestland må vera offensive i å leggja til rette for ferjeavløysingsprosjekt, og er usikre på om nyttekriteria som Vestland fylke legg til grunn i tilstrekkeleg grad vektlegg kor avgjerande døgnopen veg for utvikling av trygge lokalsamfunn inkludert tilgongen på akutt medisinsk hjelp.

Stord kommune ber om at handlingsprogrammet ved neste revisjon vert sendt på ordinær høyring til kommunane. Ein samferdselskonferanse til våren er ikkje tilstrekkeleg når framlagt handlingsprogram ikkje inneheld prosjektportefølje eller prioritering av denne, for planperioden.

Det er bede om innspel på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien. Stord kommune viser til fylgjande strekningar:

- Gang/ sykkelveg langs Fv 545 Dyvikdalen – Sagvåg skule
- Gang/sykkelveg langs Fv 5060 Litlabøvegen Stuva – Isdalsvegen og Stuva – E39.
- Gang/ sykkelveg (inkl. miljøgate) Fv 544 Vabakkjen – Sæ. Tiltaket er ferdig regulert.»

Det vert elles vist til vedlagt særutskrift.

Med helsing

Lovise Vestbøstad
plansjef

*Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga underskrift*

Vedlegg:
1 Vedtak Høyringsuttale til regional transportplan for Vestland, 2022-2033

STRYN KOMMUNE

Vestland Fylkeskommune
2021/21417

| Vår ref: | Dykkar ref. | Dato: |
|---|---|---|
| 16/2434-25/ FE-131 GED | | 21.09.2021 |

**Regional Transportplan Vestland 2022 -2033 - innspel frå Stryn kommune handsama i kommunestyret**

Kommunestyret- 087/21, har i møte 16.09.2021 fatta følgjande vedtak:

Vestland fylkeskommune brukar dei nasjonale kriteria for rassikring. Vestland fylkeskommune sine kriteria vektar opp ÅDT, og ser heilt vekk frå risiko og kostnad ved manglande omkøyringsveg ved ras eller rasfare. Vi kan ikkje akseptere den modell administrasjonen i fylkeskommunen brukar i sitt framlegg til prioriteringar for sikring.
Eigarskap til fylkesvegnettet.
Stryn kommune er djupt uroa over omtala prosess med mål å omklassifisere deler av fylkesvegnettet. Veg utan regional funksjon, kva betyr det? Dette må ein snarast få eit tydeleg svar på.

Prioritering av prosjekt i Stryn kommune:
Tiltak på fylkesvegnettet:
1. Strekningsvis utbetring FV 5724 Oldedalen
2. Strekningsvis utbetring FV 5723 Lodalen
3. Ny Tyvanestunnel og ny Stavenestunnel på FV 60 Olden - Stryn
4. Utbetring, 1,1 km FV 5698 Nos- Jevnlid.

Rassikring: (sikringstiltaka lik føreslege i Behovsliste SVV 2019)
1. Fjelltunnel: Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika, FV 5724 Oldedalen
2. Automatisk varsling: Merkingsgjølet, FV 5723 Lodalen

Gang- og sykkelvegar:
Strekninga Loen- Solvik vert føresett gjennomført som planlagd i 2022.
1. Hildastranda – Innvik sentrum. Reguleringsplan klar.
2. Olden – Loen. Må sjåast i samanheng med ny Tyvanestunnel.
3. Skarstein i Olden: gang- og sykkelveg som planlagd i reguleringsplan.

Utover dette viser ein til vurderinga i saka.


| Adresse | Telefon | Org. nr | E-post | Internett |
|---|---|---|---|---|
| Tonningsgata 4, 6783 STRYN | 57 87 47 00 | 963 989 202 | postmottak@stryn.kommune.no | www.stryn.kommune.no |

Helsing

Geirmund Dvergsdal
plan- og næringssjef/konst. kommunalsjef teknisk

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

STRYN KOMMUNE

**Arkiv:** FE-131
**ArkivsakID:** 16/2434-23
**Saksbehandlar:** Geirmund Dvergsdal

Saksframlegg

| Saksnr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| 087/21 | Kommunestyret | 16.09.2021 |

# Regional Transportplan Vestland 2022 -2033 - innspel frå Stryn kommune handsama i kommunestyret

**Bakgrunn for saka:**
Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring. Planen sendast på høyring i tråd med pbl. §8-3. Fylkeskommunen ber no om innspel til planen. Høyringsfristen var opphavleg 12.09.2021 men er forlenga til 26.09.2021.

**Lovgrunnlag, reglar, føresegner, plandokument:**

**Ikkje vedlagt sakstilfang:**

**Saksopplysningar:**

Det er viktig å understreke at høyringsutkastet ikkje er å rekne som eit endeleg forslag til plan. Fylkeskommunen ønskjer tilbakemeldingar på både innhald og korleis dei skal prioritere.

Fylkeskommunen ynskjer tilbakemelding på følgjande spørsmål:
· Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
· Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
· Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
· Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
· Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

Det er lagt opp til opne høyringsmøter i månadskiftet august/september. RTP består av fire dokument:

Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan

3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Kommunedirektøren har valt å kommentere dei delane av høyringsdokumenta med størst relevans for oss, utan å knyte dei systematisk opp mot plantema. Våre kommentarar er først knytt til overordna del av plandokumentet og knytt opp til dei fem innleiande spørsmåla (felles uttale frå kommunane i Nordfjord, Hafs og Sunnfjord) Vidare har vi meir spesifikke kommentarar/ innspel knytt til dei enkelte plantemaene med størst relevans for Stryn kommune.

**Vurdering:**

# Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, HAFS og Sunnfjord

## Utfordringane

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande. For våre kommunar er det derfor avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar og gode kollektivtilbod, både på sentrale og lokale ruter, og som legg til rette for eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi elles ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

## Måla i RTP

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

## Samsvar mellom mål og strategier

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

## Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet

RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 75 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må inkluderast.

Det er avgjerande  å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare  Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal

reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

### Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell

Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgstrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

### Endra klassifisering

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.

## Uttale frå Stryn kommune

**Kriterium for framtidig prioritering av tiltak på fylkesvegnettet**
Høyringsutkastet sin handlingsdel inneheld ei opplisting av framtidige kriterium som skal leggast til grunn for prioritering av tiltak på fylkesvegnettet, side 8:
*«2. Strategisk del.*
*2.1. Prioriteringar innan fylkesvegar*
*Prosjekt vert vurdert ut frå samfunnsnytte. I samfunnsnytte vil trafikkmengd (ÅDT) vere viktig*».

Stryn kommune meiner det er rett å prioritere auka midlar til drift, vedlikehald og opprusting av det eksisterande fylkesvegnettet, framfor store nye vegprosjekt. Vi registrerer at hovudfokus når det gjeld vegnettet er å stoppe forfallet på fylkesvegnettet, at det skal vere opent og trygt å ferdast på, at fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar. Dette er bra, men bør bli tydlegare prioritert i handlingsprogrammet, blant anna når det gjeld utbetring av bruer, der desse ofte blir ein flaskehals.

Vi ser positivt på at deler av strategien for fylkesvegnettet legg til grunn strekningsvis utbetring av vegar med funksjonsklasse D og E, men vi er ikkje samde i at funksjonsinndelinga av fylkesvegnette skal leggast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta. Ei omklassifisering av fylkesvegnettet som ikkje har ein regional funksjon, til kommunal veg, vil vere totalt uakseptabelt. Det må klargjerast kva som skal avgjere om ein veg har regional funksjon eller ikkje.

Med tanke på den sterke trafikkauken på deler av fylkesvegnettet i Stryn kommune, er det av omsyn til trafikktryggleik, beredskap og næringsinteressene særs viktig å få gjennomført flaskehalsutbetringar. Av flaskehalsar på fylkevegnettet vil kommunedirektøren trekkje fram utbetringar på Fv 724 til Oldedalen og Fv 723 til Lodalen ved «Hamrane» langs nordenden av Lodalsvatnet.

**FV 60**
FV 60 er ein viktig regional veg med aukande trafikk, (registrert ÅDT 2020 ca 1500) spesielt som næringsveg etter at Olden Innvik vart utbetra og etablering av Loen Skylift. Den største flaskehalsen i dag er strekninga Utvik – Byrkjelo (vil bli løyst med bygging av ny E39 Byrkjelo – Grodås)
Ei opprusting av Fv 60 mellom Innvik og Stryn er påkravd og då spesielt strekninga Innvik - Hildaneset ( ca. 2 km). Stryn kommune ynskjer vidare å invitere til ein dialog om korleis ein best kan utbetre dei to kritiske punkta på denne strekninga, Tyvanestunnellen og Stavenestunellen.

**FV 5724 (Oldedalen)**
Fv 5724 ein viktig næringsveg, men dette er og vegen som borna må nytte til og frå barnehage og skule. Lokalt næringsliv representerer ei verdiskaping på 150 mill/år og dalen får årleg besøk av meir enn 300 000 turistar. Med stor trafikk i sommarhalvåret og fleire rasutsette punkt, spesielt i vinterhalvåret, er dette ei vegstrekning med stort behov for oppgradering.
Det er gjennomført mindre punktutbetringar, men det er framleis stort behov for breiddeutviding på 7- 8 km av gjenståande strekninga Olden – Briksdal.

**FV 5723 (Lodalen)**
Lodalen har opplevd ein eksplosiv trafikkvekst i sommarhalvåret. Sjølv utan trafikk generert av cruisenæringa er belastninga på denne fylkesvegen svært stor. Ei breddeutviding på strekninga Loen – Sande, alternativt tunell gjennom Hamrane vil løyse det mest akutte behovet på denne vegstrekninga. Det er starta eit planarbeid i samarbeid med lokalt næringsliv, fylkeskommunen, Vestlandsforsking med fleire, for å sjå på ei samla berekraftig utvikling for heile dalen der fylkesvegen er ein viktig del

**FV 5698 (Panoramavegen)**
I samband med utbetring av Blaksettunellane er det gjennomført breiddeutviding på deler av strekninga frå Blakset til kryss Rv 15 ved å nytte tilgjengeleg overskotsmasse. Det er behov for breiddeutviding, spesielt strekninga Jevnlid – Nos.

**Skredsikring**
Stryn kommune er mellom dei kommunane i fylket som har størst uløyste oppgåver når det gjeld skredsikring og er innforstått med at rammene for skredsikringstiltak ikkje er tilstrekkelege. Vi er sterkt uroa for at ei auka vektlegging av trafikkmengd vil slå svært uheldig ut for skredsikring av dei mest utsette vegstrekningane i vår kommune.Kunnskapsgrunnlaget som er lagt til grunn legg vekt på risiko, særleg knytt til delfaktorane «trafikkmengd» og «skredfaktor» som dei viktigaste faktorane. Stryn kommune krev at at kriteria og prioriteringar i Behovsliste SVV 2019 vert lagt til grunn. Den administrative tilrådinga frå Vestland bryt totalt med dei nasjonale føringane. Fleire viktige kriteria er ikkje vektlagt, ÅDT vert då dominerande og vil gje svært uheldige utslag for vår kommune og for dei mest rasutsette områda på Vestland.

**Dette er ein strategi som flyttar sikringstiltaka frå dei mest utsette skredområda til dei folkerike områda, i neste omgang vekk frå Vestland, det mest skredutsatte fylket i landet. Det kan ein ikkje akseptere. I tillegg er der valgt andre løysingar enn det som ligg i den objektive nasjonale behovslista frå 2019.**

På Fv 5724 er det i det administrative forslaget frå Vestland fylke ei enkel sikring av Heimefonna. Tilrådinga frå SVV 2019 er ein tunnel som sikrar endeleg både Heimefonna, Bukkeskora og Sandvika. Det er den einaste framtidsretta løysing for skredsikring her.

For FV 5723 viser vi også til Behovsliste SVV 2019, der planlagd tiltak er automatisk varsling av skredet Merkingsgjølet. Dette er eit tiltak som må kome på plass snarast

Statens Vegvesen presenterte i januar 2020 ei nasjonal oversikt over landets mest rasutsette strekningar, datert 31.12.2019. Reknemodellen som er nytta i SVV sin nasjonale oversikt samanliknar og rangerer ulike rasutsette punkt og strekningar. Modellen består av seks ulike faktorar som skildrar skredfaren og konsekvensane for trafikantane.
I den nasjonale modellen er trafikkmengdefaktor (basert på trafikkmengda på vegen – ÅDT) og skredfarefaktor (basert på skredfrekvens x skredets gjennomsnittlege breidde på veg), vekta likt med **20** prosent kvar. Omkøyringsfaktor (basert på ekstra køyretid grunna venting og omkøyring), og stengingsfaktor (basert på tal gonger vegen er stengd på grunn av skred) er vekta med **15** % kvar. Skredfarestengingsfaktor (basert på tal døgn vegen er stengd på grunn av skredfare), og naboskredfaktor (basert på fare for nye skred i område kor trafikken ventar/oppheld seg etter at skred har gått) er vekta med **10** % kvar.

Basert på SVV sin modell er FV 5723 - Lodalen og FV 5724 – Oldedalen i Stryn kommune rangert på høvesvis 5. og 6. plass i landet.

Stryn kommune er uroa for konsekvensane av å legge større og avgjerande vekt på ÅDT, samstundes som andre kriteriar vert nedprioritert eller fjerna heilt, ved prioritering av tiltak. Konsekvensane vil bli at strekningar med høg ÅDT vil bli prioritert framfor strekningar med høg rasfaktor.

Stryn kommune forventar at Vestland Fylke legg til grunn SVV sin nasjonale modell ved val av kriterium ved prioritering av rassikringstiltak på fylkesvegnettet.

Både FV 5724 – **Oldedalen** og FV 5723 – **Lodalen**, er viktige arbeids-, skule- og næringsvegar utan høve til omkøyring. I sommarhalvåret er det stor turisttrafikk til Briksdalen i Oldedalen og Kjenndalen i Lodalen. Vegane er ofte stengde på grunn av ras og fare for ras. Skulerute, dyre- og melketransport, reiselivsnæringa, Olden Brevatn, ambulanse, brannvern og pendlarar er avhengig av tryggleiken ein ras-sikker veg gjev.

**Strategi for mjuke trafikantar**
**Gang- og sykkelvegar**
Stryn kommune har mål om null klimautslepp innan 2035. For å nå dette målet krevst det ei systematisk tilrettelegging for at mykje av det «kortreiste» transportbehovet kan løysast med sykkel/gange. For å få til dette krevst eit nært samarbeid med fylkeskommunen om planlegging og gjennomføring av sikringstiltak for mjuke trafikantar. Av prosjekt som er prioritert frå kommunen si side vil vi peike på gang- og sykkelveg frå Innvik sentrum til «Hildastranda». Dette er eit gryteklart prosjekt som kan gjennomførast raskt. I tillegg ynskjer vi å drøfte samarbeid om vidareføring av gangveg frå Innvik sentrum til Utvik sentrum, der kommunen har eit pågåande planarbeid (kommunedelplan for Vikane).

**Stryn kommune prioriterer desse prosjekta lokalt**:

<u>Tiltak på fylkesvegnettet:</u>

1. Strekningsvis vegutbetring FV 5724 Oldedalen
2. Strekningsvis vegutbetring FV 5723 Lodalen.
3. FV 60 – Olden – Stryn: Ny Tyvanestunnel og ny Stavenestunnel.
4. FV 5698 Nos – Jevnlid 1,1 km

Rassikring:

1. FV 5724 – Oldedalen. Tunnel mellom Flåten og Gytri (Kroka, Sandvika, Heimefonna) som erstatning for røyrtunnel.
2. FV 5723 – Varsling av skred i Merkingsgjølet.

Gang – og sykkelvegar langs fylkesvegar:

FV 60:

Strekninga Loen – Solvik vert føresett gjennomført som planlagt i 2022.

1. Samanhengande gang- og sykkelveg Hildastranda – Innvik sentrum. Reguleringsplan klar.
2. Samanhengande gang- og sykkelveg Olden – Loen. Må sjåast i samanheng med ny tunnel gjennom Tyvaneset.
3. Gang- og sykkelveg frå Skarsteinkaia til ende eksisterande g/s-veg i Olden.

**Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:**

Viser til vurderingane i saka og legg desse til grunn for høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP)

**Kommunestyret 16.09.2021:**

**Handsaming:**
Innspel til RTP 2022 - 2033. Fellesframlegg frå alle parti, foreslått av Rune Egil Myklebust, SenterpartietSenterpartiet

Framlegg til vedtak:

Kriterium for prioritering av rassikring må følgje nasjonal modell.
Stryn kommune krev at Vestland fylkeskommune brukar dei nasjonale kriteria for rassikring.
Vestland fylkeskommune sine kriteria vektar opp ÅDT, og ser heilt vekk frå risiko og kostnad ved manglande omkøyringsveg ved ras eller rasfare. Vi kan ikkje akseptere den modell administrasjonen i fylkeskommunen brukar i sitt framlegg til prioriteringar for sikring.
Eigarskap til fylkesvegnettet.

Stryn kommune er djupt uroa over omtala prosess med mål å omklassifisere deler av fylkesvegnettet. Veg utan regional funksjon, kva betyr det? Dette må ein snarast få eit tydeleg svar på.

Prioritering av prosjekt i Stryn kommune:
Tiltak på fylkesvegnettet:
1. Strekningsvis utbetring FV 5724 Oldedalen
2. Strekningsvis utbetring FV 5723 Lodalen
3. Ny Tyvanestunnel og ny Stavenestunnel på FV 60 Olden - Stryn
4. Utbetring, 1,1 km FV 5698 Nos- Jevnlid.

Rassikring: (sikringstiltaka lik føreslege i Behovsliste SVV 2019)
1. Fjelltunnel: Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika, FV 5724 Oldedalen
2. Automatisk varsling: Merkingsgjølet, FV 5723 Lodalen

Gang- og sykkelvegar:
Strekninga Loen- Solvik vert føresett gjennomført som planlagd i 2022.
1. Hildastranda – Innvik sentrum. Reguleringsplan klar.
2. Olden – Loen. Må sjåast i samanheng med ny Tyvanestunnel.
3. Skarstein i Olden: gang- og sykkelveg som planlagd i reguleringsplan.

Utover dette viser ein til vurderinga i saka.

Jan Træen(Ap) peika
*Det er viktig at alle dei politiske partia øver press for å formidle kommunestyret sitt syn på framlegget som ligg føre.*

Rune Myklebust (Sp)
*Deler av FV nettet har ikke en regional funskjon i dag og bør bli omklassifisert til kommunal veg.* For vår del vil det berre vere FV 60 som har regional funksjon.
Jon Olav Kvamme (Krf)
*Peika på punktet om ÅDT og kor viktig det er å synleggjere at vektlegginga av ÅDT vil gjere at mange av vegane i vårt område ikkje vil kome dårleg ut med dette kriteriet*
RTP skal vedtakast 17.desember.
Det vart røysta over tilleggsframlegget frå Rune Myklebust(Sp). Samrøystes vedteke.

**KS- 087/21 Vedtak:**

Vestland fylkeskommune brukar dei nasjonale kriteria for rassikring. Vestland fylkeskommune sine kriteria vektar opp ÅDT, og ser heilt vekk frå risiko og kostnad ved manglande omkøyringsveg ved ras eller rasfare. Vi kan ikkje akseptere den modell administrasjonen i fylkeskommunen brukar i sitt framlegg til prioriteringar for sikring.
Eigarskap til fylkesvegnettet.
Stryn kommune er djupt uroa over omtala prosess med mål å omklassifisere deler av fylkesvegnettet. Veg utan regional funksjon, kva betyr det? Dette må ein snarast få eit tydeleg svar på.

Prioritering av prosjekt i Stryn kommune:
Tiltak på fylkesvegnettet:
1. Strekningsvis utbetring FV 5724 Oldedalen
2. Strekningsvis utbetring FV 5723 Lodalen

3. Ny Tyvanestunnel og ny Stavenestunnel på FV 60 Olden - Stryn
4. Utbetring, 1,1 km FV 5698 Nos- Jevnlid.

Rassikring: (sikringstiltaka lik føreslege i Behovsliste SVV 2019)
1. Fjelltunnel: Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika, FV 5724 Oldedalen
2. Automatisk varsling: Merkingsgjølet, FV 5723 Lodalen

Gang- og sykkelvegar:
Strekninga Loen- Solvik vert føresett gjennomført som planlagd i 2022.
1. Hildastranda – Innvik sentrum. Reguleringsplan klar.
2. Olden – Loen. Må sjåast i samanheng med ny Tyvanestunnel.
3. Skarstein i Olden: gang- og sykkelveg som planlagd i reguleringsplan.

Utover dette viser ein til vurderinga i saka.

Sunnfjord kommune
Næring- og samfunnsutvikling

| | |
|---|---|
| **Vår ref** | 20/7294-6 |
| **Dykkar ref** | |
| **Saksbehandlar** | Trond Ueland |
| **Dato** | 10.09.2021 |

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

# Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - høyringsuttale frå Sunnfjord kommune

Formannskapet i Sunnfjord kommune behandla 9. september 2021 høyringsfråsegn til regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033 og slutta seg til følgjande uttale:

**Høyringsuttale frå Sunnfjord kommune**
Utfordringar og løysingar som gjeld RTP er i stor grad felles for store deler av gamle Sogn og Fjordane, ikkje berre for kvar kommune. I samråd med kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 75 000 innbyggarar, har vi teke initiativ til å presentere desse utfordringane i fellesskap. Fellesdelen samsvarer òg med dei spørsmåla fylkeskommunen stiller i høyringsbrevet. Saka startar med felles utfordringar først. Deretter presenterer vi dei utfordringane som særleg gjeld Sunnfjord kommune. Her er vi meir konkrete og peiker på tiltak som er viktige for oss å få løyst.

## Felles uttale frå kommunane i Nordfjord, HAFS og Sunnfjord

### Utfordringane

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  meiner det er gjort eit grundig arbeid med å vise utfordringane vi har på Vestlandet fordelt på dei ulike satsingane. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande. For våre kommunar er det derfor avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar og gode kollektivtilbod, både på sentrale og lokale ruter, og som legg til rette for eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi elles ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunnellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.

### Måla i RTP

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  vil derfor slutte seg til måla i planen og hovudmålet om å sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

### Samsvar mellom mål og strategier

Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS  ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.

### Offentleg transport og miljøvenleg mobilitet

RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 75 000 innbyggarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må inkluderast.

Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast.

Kollektivtilbudet i tidlegare Sogn og Fjordane er slik at ein svært stor del av persontransporten skjer med personbil. For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utslippsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydelig.

Overføring av gods frå hjul til kjøl krev saumlause overganger frå veg til hamn. Vestland har betydelige mengder gods som kan kanaliserast frå hjul til kjøl, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamnar etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)

Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbudet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgre enn tal innbyggjarar skulle tilsei (ref. 4.2.3.8)

Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.

Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet (ref 4.3.1).

### Kriterium for rassikring må følgje nasjonal modell

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring, må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg.

### Endra klassifisering

Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.

## Uttale frå Sunnfjord kommune – konkrete innspel

Sunnfjord kommune er saman med Bergen og Alvær dei tre kommunane i Vestland fylke med mest fylkesveger. Ein rapport Kystskogbruket har fått utarbeidd, viser at Sunnfjord kommune vil kunne få ein auka samfunnsøkonomisk nytte på heile 35 millionar dersom vegane vert oppgraderte til å tillate langhengar for tømmertransport. TØI rapport 1826/2021 har berekna samfunnsøkonomisk nytte ved å fjerne flaskehalsar i tømmertransport på kommunale og fylkeskommunale veger i Vestland og Rogaland. Det er viktig at resultata frå denne rapporten vert reflekterte i RTP.

### Viktige fylkesvegprosjekt i Sunnfjord

Nye vegar som er naudsynte for å auke verdiskaping og løyse ut potensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane.

- FV 57 er ein viktig regional sambindingsveg mellom Askvoll/Fjaler og Sunnfjord og er pendlarveg frå Bygstad til kommunesenteret i Førde. Ny tømmerkai i Dalsfjorden genererer mykje tømmertransport på vegen, som mange stader manglar passering for personbilar. Det er særs viktig at FV 57 vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med at der no er massetilgang

frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. FV 57 ligg øvst på marginallista i eksisterande RTP.
- Rassikring av Fv 609 Førde – Askvoll (Hunsåna) ligg på førsteplass på marginallista i tidlegare prioritering og må prioriterast med omsyn til rassikring.
- Vi må starte planlegging og greie ut vidare utbetring av Fv 611 Naustdal – Vevring i tråd med utbyggingsavtala av 2011.

### Andre viktige lokale vegar i Sunnfjord som treng oppgradering/punktutbetring

- Fv 5690 – Sørsidevegen i Jølster – punktutbetring - omkøyringsveg og beredskapsveg for E39.
- Fv 5689 – Stardalsvegen i Jølster – flaumutsette punkt, ofte stengt og manglar omkøyring.
- Fv 5682 – Sundsdalen – punktutbetring.
- Fv 610 - Matbjøra i Viksdalen – rassikring høg faktor (er på marginallista i dagens RTP)
- Fv 613 - Tunnel Rørvikfjellet – krevande fjellovergang og pendlarveg (er på marginallista i dagens RTP)

### Viktige gang- og sykkelvegbehov i Sunnfjord kommune

- Fv 610 – knyte saman gang- og sykkelveger i Sande sentrum (rundtur)
- Fv 57 - gangveg Storehaug-Perhaugen – byggefelt (vedteken kommunedelplan) og gang- og sykkelveg i Bygstad sentrum (tilkomst til skule og barnehage)
- Fv 611 – forlenge gang- og sykkelveg frå fjordlandsbyen på Sæle til Liabøen i Naustdal.

### Nasjonal Turistveg

Fv 613 – Gaularfjellsvegen – vart opna i 1923 og føl Gaularvassdraget, som er eit verna vassdrag. Vegen er ein del av Nasjonale turistvegar og særs godt besøkt i løpet av sommarsessongen. Særleg er utkikkspunktet på Gaularfjellet og brua ved Likholefossen populært. Her er det òg opparbeida ein god parkeringsplass for besøkande. Men her manglar det toalettfasilitetar og informasjon. Sunnfjord kommune vil i samarbeid med Nasjonale turistvegar arbeide for å sikre naudsynte fasilitetar. Det føreset likevel tilsvarande deltaking frå fylkeskommunen si side.

### Rassikring

Sunnfjord kommune meiner at fylkeskommunen må nytte nasjonal rasfaktor og Sogn og Fjordane sine tidlegare prioriteringar når det gjeld rassikringsprosjekt. Det er viktig med forutsigbarheit. Rassikringsprosjekt som er prioritert må realiserast før nye blir prioritert.

### Avtale om kollektivtilbod og mobilitet i Sunnfjord

Førde er eit regionsenter med eit stort omland. Kvar dag pendlar nærmare 3 500 personar til og frå arbeid i Førde. Eit velfungerande kollektivtilbod vil vere av stor betydning for å binde saman Førde by og kommunikasjonar med omlandet. I tillegg til å vere arbeidsstad for mange, er også Førde vertskap for mange viktige tenestetilbod, også utanfor kommunegrensene. Førde er senter for rundt 50 000 innbyggarar om ein legg til køyring på 1 times radius.  Dette gjeld alt frå helsetenester, utdanning, passkontor, kulturtilbod, statlege og fylkeskommunale arbeidsplassar og ikkje minst handelstenester. Om vi tar utgangspunkt i det nye Fjordane region med Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, vil Førde vere knutepunkt for ein region på nærare 75 000 innbyggarar.

Sunnfjord kommune ønskjer å få til ein avtale om samarbeid om kollektivtrafikk mellom Sunnfjord kommune og Vestland fylkeskommune. Ein slik avtale vil gje grunnlag for både å nå klimamåla, få til eit tettare og betre samarbeid, og sikre gode prosesser for å utvikle eit godt mobilitets- og kollektivtilbod i Sunnfjord. Dette er i tråd med intensjonane i regionreforma om

samordna oppgåveløysing og ønske om samordna byutvikling og utviklinga av eit sterkt rutetilbod for innbyggarane i regionen. Å få på plass eit meir tilpassa og velfungerande kollektivtilbod i Sunnfjord er eit viktig tiltak for å styrke Førde som regionssenter, eit tiltak som vil gje ein saumlaus kvardag. Ikkje minst vil det vere eit viktig miljøtiltak.

### Førdepakken, autonom buss og strekningsvise utgreiingar

Sunnfjord kommune registrerer elles at fleire av dei punkta som kommunen spelte inn i samband med planprogrammet er ivareteke i RTP. Det gjeld m.a. Førdepakken, som no er betre forankra i RTP, autonom buss, som blir etablert som ein eigen pilot og som er omtala i handlingsprogrammet under «MUST» (Mobilitetslaboratoriet for Utvikling av Smartere Transport) , og strekningsvise utgreiingar. Til det siste er Fv 57 frå Knarvik til Storehaug og Fv 609 Førde – Askvoll - Dale nemnde som utgreiingar det no blir arbeidd med, jm. pkt 1.3.1 i RTP.

### Transportknutepunkt og nye mobilitetsformer og

Vi har tidlegare peika på at Førde lenge har spelt ei rolle som regional transportknutepunkt for bil, buss og fly og at denne rolla er særs sentral for regionen nord for Bergen. Derfor er det viktig at RTP greier ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen.

Ein viktig dimensjon er nye mobilitetsformer. Som kjent har vi allereie både eit prosjekt omkring utprøving av autonom buss og bruk av drone innan helseteknologi. Sunnfjord kommune vil truleg høve godt for fleire forsøk omkring nye mobilitetsformer og deltek gjerne i fleire forsøk. Sunnfjord kommune støttar derfor ei auka merksemd i RTP om meir fleksible løysingar i framtida for brukarane, nettopp med tanke på meir funksjonelle tilbod i bu- og arbeidsregionane.

### FOT-ruteordninga og ekspressbuss

Det er stor aktivitet Sunnfjord og mange planar framover med tanke på nye etableringar. Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket , ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly, buss/pendlarrute og ekspressbuss må derfor på plass igjen. Derfor er det avgjerande at den offentlege korrespondansen mellom Bergen og Sunnfjord er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak som er forankra i vår plan for klimaomstilling.

Når det gjeld flytilbodet mellom Bergen og Førde som vart tatt bort, burde dette tilbodet kome tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Så meiner Sunnfjord kommune òg at ei satsing på el-fly (sjå under) vil kunne vere med å løyse denne utfordringa, etter kvart.

Samstundes har frekvensen på ekspressbussane til Førde, Ålesund og Trondheim gått sterkt ned det siste året. Det har sjølvsagt sine naturlege grunnar knytt til koronasituajsonen. Det er likevel særs viktig at vi får greidd ut busskorrespondansen mellom Bergen og Førde straks vi er tilbake i ein meir normal situasjonen etter Covid 19.

### Utvikling og testing av el-fly på kortbanenettet

Sunnfjord kommune ønskjer å ta ei leiande rolle for utvikling av el-fly mellom Flesland og kortbanenettet. Dette kan gjerast gjennom ein pilot mellom Førde – Bergen. BKK har teke initiativ til å greie ut dette sommaren 2021. Vi ønskjer å invitere Vestland fylkeskommune, Avinor, og BKK snarast til å etablere eit felles prosjekt på bruk av el-fly. Frå Førde lufthamn til Bergen Lufthamn er det 140 km i luftlinje. Førde lufthamn vil derfor vere svært godt eigna for testing av el-fly på kortbanenettet på Vestlandet.

### Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur - sykkelbyavtalen

Sunnfjord sluttar seg til at ein har eit eige tiltakspunkt i handlingsplanen om å greie ut drift- og vedlikehald av gang- og sykkelstiar. Sunnfjord kommune er oppteken av at samarbeidsavtalen

mellom Statens Vegvesen, fylkeskommunen og Sunnfjord kommune om sykkelbyen blir vidareført. Slik vi forstår det er det naturleg at dette blir synleggjort i ei ny utgreiing frå Vestland fylkeskommune. Vi deltek elles gjerne i eit eige samarbeidsforum for sykkel og gange, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.

Med helsing

| | |
|---|---|
| Ole John Østenstad<br>kommunedirektør | Trond Ueland<br>Einingsleiar |

Dette brevet er elektronisk godkjent om det ikkje er signert.

**Kopi til:**

# Sveio kommune

**Fra:** Enerstvedt, Tore Johan (Tore.Johann.Enerstvedt@sveio.kommune.no)
**Sendt:** 13.09.2021 14:13:36
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:**

**Emne:** 2021/21417
**Vedlegg:**
Høyringsinnspel til Regional transportplan - handlingsplanen.

Beklagar at dette kjem ein dag for seint i forhold til fristen men vonar at det blir tatt opp til vurdering likevel.

**Innspel:**
I Sveio kommune er det vedtatt politisk (20.09.19) at det skal lagast reguleringsplan for framtidig gang og sykkelveg langs FV 4984 (Øklandsvegen) frå avkøyring Øklandsnes til Auklandshamn skule i Sveio kommune.

Utklipp frå administrativ sak handsama politisk:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3. | Auklandshamn skule – Øklandsnes/Nyland Fareklasse 1 | Gang- og sykkelveg. | Gi sikrare skuleveg, slik at elevane kan gå/sykla til skulen.<br><br>Status. Dette er eit relativt omfattande prosjekt. Vil krevja opparbeiding av reguleringsplan først. Må starte med å få laga ein reguleringsplan. | Gjeld i dag 7 elevar. Total skysskostnad **kr. 72.000,- per år.** |

Kommunen er villig til å ta deler eller heile kostnadane med utarbeiding av sjølve reguleringsplanen med eit tak på 500.000,- etter nærare avtale med VFLK.

Vegstykket frå – til er mellom dei to raude linjene i kartet under. Avstanden er omlag 1.1 km i veglinje.




Frå Eva Birgitte Teige i VLFK har me fått denne førebelse uttalen (utklipp frå e-post):

**From:** Eva.Birgitte.Teige@vlfk.no <Eva.Birgitte.Teige@vlfk.no>
**Sent:** Tuesday, March 2, 2021 2:11 PM

**To:** Enerstvedt, Tore Johann <Tore.Johann.Enerstvedt@sveio.kommune.no>
**Subject:** Til uttale - Planer om reguleringsplan langs/ved fv. 4984 frå avkøyring Øklandsnes til Auklandshamn skule i Sveio kommune

Det er positivt at Sveio kommune vil laga reguleringsplan som legg til rette for trygge forhold for mjuke trafikantar. Det går føre seg arbeid no med regional transportplan, og bygging av eit slikt prosjekt burde kanskje vore med der? Korleis dette evt skal finansierast får ein kome tilbake til. Minner også om at ekspropriasjonsretten i ein plan går ut etter 10 år, PBL § 16-2.
Eg kan vere kontaktperson.

Sveio kommune har i den siste tida hatt fleire gode samarbeidsprosjekt med VLFK, der Sveio kommune har bidratt økonomisk for å få realisert viktige TS prosjekt. Nemner då prosjekt Sveiogata (nytt fortau m.m.), ferdigstilt 2020, og ny gang og sykkelsti mellom Vikse skule og Straumavegen, ferdigstilt 2021.

Underteikna har vore kommunen sin representant i desse 2 prosjekta.

I denne saka som gjeld G/S veg frå Øklandsnes til Auklandshamn skule: Dette er ein utrygg veg for mjuke trafikantar som utløyser krav om fri skuleskyss. Kommunen ønskjer å få laga primært G/S evt sekundært fortau langs denne traseen for tryggare tilkomst for mjuke trafikantar.

Det må lagast reguleringsplan først. Både reguleringsplan og sjølve prosjekt i seg sjølv bør inngå i handlingsplanen til regional transportplan etter vårt syn.

Vonar på positiv handsaming.

Med venleg helsing

**Tore Johann Enerstvedt**
Drift og anlegg
Telefon: 53 74 80 62
Mobil: 95 25 48 33
E-post: tore@sveio.kommune.no

Sveio kommune

Telefon sentralbord: 53 74 80 00
www.sveio.kommune.no
postmottak@sveio.kommune.no

# Regional transportplan Vestland – høyringsfråsegn til plandokumentet

Sveio formannskap handsama sak om høyringsfråsegn til Regional transportplan Vestland i sak 084/21 i møtet 6. september 2021. Det blei fremja fire tilleggspunkt til rådmannen si innstilling, og rådmannen fekk fullmakt til å redigera desse inn i fråsegna. Dette dokumentet er såleis Sveio kommune si høyringsfråsegn etter handsaming i formannskapet.

## Høyringsfråsegn etter handsaming i Sveio formannskap 6. september 2021:

Sveio kommune ser det som positivt at det no er utarbeidd eit framlegg til regional transportplan for Vestland. Kommunen kan slutta seg til hovudmålet med planen, supplert med delmåla Tryggleik, Effektivitet, Framtidsretta, Klima- og miljøvenleg mobilitet og Berekraftig, slik det går fram av side 7 i dokumentet. Vidare er Sveio kommune samd i inndelinga i fem plantema som er referert på side 12.

Sveio kommune syner innleiingsvis til kommunen sine innspel til planprogrammet i juni 2020. Det er positivt at Karmsund havn si rolle i transportsystemet på Vestlandet no har fått omtale i plandokumentet. Vi saknar likevel framleis omtale av Haugesund lufthavn Karmøy. Som tidlegare nemnt, er denne lufthamna den naturlege lufthamna for ibuarane i Sveio og Etne, og Haugesund lufthavn Karmøy blir og nytta av svært mange menneske elles i Sunnhordland og Indre Hardanger. Dette bør omtalast i kapittel 4.2.3.7 og 4.5.3.2. Ruta mellom Haugesund lufthavn Karmøy og Bergen lufthavn Flesland kan til dømes vera svært interessant med tanke på utprøving av elektriske fly.

I punkt 4.1.4, Strategiar for fylkesvegnettet, vil Sveio kommune spesielt peika på underpunkt d: «Utføra strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med investeringstiltak på vegar med funksjonsklasse B». Som Sveio kommune alt har peika på ved fleire høve, er FV47 eit godt døme på ein slik veg. Heile strekninga frå Haukåskrysset med E39 i Sveio, gjennom Haugesund kommune til Skudeneshavn i Karmøy, samt arm til E39 i Tysvær (T-forbindelsen), er svært viktig for både person- og godstrafikken i området. Det hastar no med å få på plass heilt naudsynt standardheving gjennom Sveio kommune. Parsellen Tveitevegen-Lindøyvegen er for smal til å ha gul midtstripe, og det er ikkje etablert gang- og sykkelveg på dette strekket. Det manglar og gang- og sykkelveg langs parsellen Vågedalen- Gjerningstjørn, og heile FV47 frå Haukåskrysset til Ekrene næringsområde manglar veglys, om ein ser bort frå ved eit par vegkryss. Sveio kommune vil difor sterkt rå til at det blir utarbeidd ein strekningsanalyse for FV47 mellom Haukåskrysset i Sveio og Fagerheim i Haugesund snøggast råd i samarbeid mellom fylkeskommunane Vestland og Rogaland. Vidare hastar det med å koma i gang med det fysiske arbeidet med vegen gjennom Sveio, slik at FV47 får trygg og moderne standard for køyrande, samanhengande gang- og sykkelveg og samanhengande veglys.

Sveio kommune meiner og det er viktig å sluttføra arbeidet med samanhengande gang- og sykkelveg langs E39. Dette gjeld både parsellen mellom Rødspollen og Hanaleite næringspark som vil gje samanhengande gang- og sykkelveg mellom Førde og kommunesenteret Sveio, og parsellen mellom Liereid sør og Førde som vil gje trygg gang- og sykkeltrase mellom nordre luten av kommunen og Førde. Sveio kommune meiner det er svært viktig å prioritera slike trafikktryggleikstiltak og langs riksvegar som E39.

Sveio kommune vil og trekkja fram FV541 Tjernagelvegen som i regional samanheng er svært viktig som tilførselsveg for ferjestrekninga Buavåg-Langevåg. I Langevåg blir det i dag bygd opp eit stort industriområde med utgangspunkt i ny fiskerihamn. Herfrå vil det i framtida vera stor trafikk av tungtransport med varer inn og ut. Denne trafikken vil i hovudsak gå via FV541. Vidare vil og sambandet over Buavåg-Langevåg vera beredskapssamband for E39 og Bømlafjordtunnelen ved stenging her i samband med ulukker osb. Sveio kommune bed om at vegstrekninga FV541

Tjernagelvegen blir prioritert høgt, slik at strekninga vil vera rusta til å ta imot den aukande trafikken som er venta å koma.

I punkt 4.2.4, Strategiar for mobilitet og kollektivtransport, vil Sveio kommune gjerne streka under at aksen Leirvik-Sveio-Haugesund har ein så stor folkesetnad at det bør vera mogeleg å få til ein monaleg auke i talet på kollektivreiser. For å få dette til, må både frekvens og fleksibilitet bli betre, og takstsone C og C1 må bli slegne saman, slik at ikkje reiser mellom Sveio og regionsenteret Haugesund blir unødig dyre. Sveio kommune vil på ny peika på at det bør prøvast ut ei ordning med timesfrekvens og fleire seine kveldsavgangar på Rute 700. Sveio kommune er framleis positiv til å vera med på utprøving av nye og fleksible ordningar for kollektivtilbod i dei delane av kommunen som ikkje ligg langs hovudaksane E39 og FV47.

Det er positivt at planen har eit eige kapittel om nasjonale ansvarsområde. For Sveio kommune er det viktig at Haugesund lufthavn Karmøy får utvikla seg vidare både som innanriksflyplass og som internasjonal «nisjeflyplass». Eit godt rutetilbod ved vår lufthamn er svært viktig for attraktiviteten til regionen, både som etableringsstad for næringsaktørar og som ein komplett bu- og arbeidsregion.

Sveio kommune meiner det er viktig at Vestland fylkeskommune har ei aktiv rolle som pådrivar for realisering av Hordfast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Kristiansand er svært viktig for ein av dei mest næringstunge regionane i Noreg. Dette er og ein region som står framfor store omstillingar etter kvart som aktiviteten innanfor petroleumsnæringane gradvis blir mindre.

E134 over Haukelifjell har lenge vore det mest nytta og viktigaste aust-vest-sambandet for området mellom Boknafjorden og Bjørnafjorden. Det er no fatta viktige vedtak om parsellane Bakka-Solheim og Røldal-Vågsli. Realisering av desse parsellane har lenge vore høgt prioritert av kommunane langs vegen, og Sveio kommune ventar at Vestland fylkeskommune tek ansvar som pådrivar for desse.

Avslutningsvis vil Sveio kommune syna til punkt 4.2 i Høyringsutkast til Handlingsprogram, der det er omtale av utviklingstiltak for fylkesveg. På side 15 er det eit svært interessant avsnitt om bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Vestland fylkeskommune er ein stor produsent av aluminium, og i tillegg har Hydro eit stort og moderne anlegg på Karmøy like sør for fylkesgrensa. Sveio kommune har ein interessant lokalitet som kunne eigna seg som eit pilotområde for bygging av sykkel- og gangbru i aluminium. FV4980 mellom Ekrene og Vikse skule manglar gang- og sykkelveg, noko som fører til høge utgifter til skuleskyss både for kommunen og fylkeskommunen. Eit alternativ til bygging av gang- og sykkelveg langs denne traseen kunne vera å byggja ei aluminiumsbru over Sotasund inst i Viksefjorden. Sundet er mindre enn 120 meter breitt på det smalaste, og frå nordsida er det om lag 320 meter i luftline til den nye gang- og sykkelvegen mellom Straumavegen og Vikse skule som blei offisielt opna i juni i år. Ei kryssing av Sotasund med sykkel- og gangbru i aluminium ville både vera eit spanande miljøprosjekt og bidra til at nytta av den nye gang- og sykkelvegen på nordsida av fjorden blir endå høgare. Sveio kommune deltek gjerne i vidare dialog om eit mogeleg pilotprosjekt i tilknyting til FV4980.

Sveio, 10.09.2021

Petter Steen jr., rådgjevar

# SAMLA SAKSFRAMSTILLING
## Tysnes kommune

Arkivsak : 20/456 -
Arkivkode: 561

Sakshandsamar: Steinar Dalland

## Handsamingar:

| Utvalsaknr. | Utval | Møtedato |
|---|---|---|
| PS 61/21 | FORMANNSKAPET | 02.09.2021 |

**REGIONAL TRANSPORTPLAN VESTLAND 2022 - 2033 HØYRING**

**Vedlegg:** **Uprenta vedlegg:**
**https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/**

**SAKSUTGREIING:**

Bakgrunn
Fylkesutvalet i Vestland fylkeskommune vedtok 1. juni 2021 å senda framlegg til regional transportplan (RTP) for perioden 2022-2033 på høyring. Frist for å gje høyringsinnspel er sett til 12. september.

Det som ligg til høyring er følgjande:
Regional transportplan
Handlingsprogrammet til regional transportplan
Strategi for mjuke trafikantar
Strategi for berekraftig mobilitet

Forutan sjølve høyringsdokumenta har fylkeskommunen også gjort grunnlagsdokumenta for planen tilgjengeleg, grunnlagsdokumenta er faglege utgreiingar og strategiar for dei ulike tema som vert skildra i planutkastet.

RTP er ein regional plan etter plan og bygningslova og gjev føringar for fylkeskommunen sitt ansvar innanfor samferdsle. RTP legg føringar for drift, vedlikehald, investeringar og utvikling. Planen skal vidare leggjast til grunn for kommune og stat si verksemd og planlegging.

Vestland fylke sin politikk innanfor samferdsleområde er svært viktig for vekst og utvikling av Tysnes samfunnet. Fylkesferjesambanda våre i nord og sør er på mange måtar ei livsnerve for samfunnet vårt, me ser også at hurtigbåtsambanda er viktige, ikkje minst for å sikra at så

mange som mogleg av ungdomane våre kan pendla til og frå vidaregåande skular og ikkje minst 126 kilometer med fylkesveg i kommunen.

Nærare om høyringsframlegget

Høyringsframlegget som no ligg føre baserer seg på planprogrammet for RTP som var vedteke av fylkesutvalet i 2020. Det vart i planprogrammet trekt ut fire hovudtema som er følgt vidare opp i planane som no er på høyring. Dei fire hovudtemà er som følgjer:

1. Fylkesvegnettet
2. Mobilitet og kollektivtransport
3. Miljøløftet
4. Finansiering
5. Nasjonale ansvarsområde.

I det følgjande vil me kort ta ut nokre av hovudpunkta frå dei ulike høyringsdokumenta.

RTP – overordna plan

Planen er eit relativt overordna dokument som rammer inn handlingsprogrammet og strategidokumenta. Plandokumentet skildrar planen sin status og prosess kring planlegginga i kapittel 1.

I kapittel 2 går planen gjennom dei fem hovudmåla som skal styra utviklinga innan samferdsleområde frametter, desse er:

1. Tryggleik
   Det er lagt opp til ein nullvisjon i høve til drepte og skadde i trafikken. I tillegg skal det arbeidast for å sikra vegar mot ras, flaum og andre naturhendingar.
2. Effektivitet
   Det skal skapast gode forbindingar mellom menneske, varer og teneseter for å sikra næringslivet i Vestland sine interesser og sikra konkurransekrafta. Næringslivet sine behov skal sikrast og det skal vera effektiv mobilitet i kollektivtrafikken.
3. Framtidsretta
   Det skal leggjast til rette for framtidsretta transportsystem, det skal gjennomførast kvalitetssikringar og analyser for å sikra best mogleg utnytting av teknologiske løysingar og hindra feilinvesteringar.
4. Klima og miljøvenleg mobilitet
   Klimaavtrykket for reiser skal vera så lågt som mogleg, eller ikkje eksisterande.
5. Berekraftig
   RTP skal verka til å sikra økonomisk, miljømessig og sosial berekraft. Økonomisk berekraft handler om at RTP skal sikra rett prioritering av knappe ressursar. Miljømessig berekraft skal sikra at fylkeskommunen bidreg til å nå måla i Parisavtalen. Sosial berekraft skal sikra at alle får høve til å delta i samfunnet og at alle har tilgong på gode og tilgjengelege reisealternativ.

I kapittel 3 går planen gjennom ein del viktige utviklingstrekk som påverkar mobiliteteten til innbyggjarar, næringsliv og besøkjande i Vestland fylke. Det gjeld mellom anna trender knytt til fortetting, teknologisk utvikling og lokalisering av større arbeidsplassar/-marknader.

Dei ulike plantema vert handsama i kapittel 4:

*Kap. 4.1 – Fylkesvegnettet*

For fylkesvegnettet er det stilt opp fire delmål. Desse er:

1. Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast
2. Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på.
3. Fylkesvegnettet skal planleggjast, byggjast, driftast og forvaltast på ein miljøvenleg og framtidsretta måte.
4. Fylkevegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.

Det vert lagt opp følgjande strategiar for fylkesvegnettet:

- Sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging.
- Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep.
- Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.
- Utføre strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak på veier med funksjonsklasse B
- Utføre punktutbetring og strekningsutbetring på vegar med funksjonsklassane C, D og E for å sikre framkome, betre tryggleiken og å oppretthalde vegkapitalen
- Leggje vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og byggjing av vegprosjekt
- Leggje til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Fylkesvegtunnelane med høgast trafikkmengd, stigning og lengde skal prioriterast for oppgradering etter tunneltryggleiksføresegna (TSF) innan 2031.
- Ved prioritering og utbedring av skredpunkt skal nasjonal skredfaktor leggast til grunn, samt tilleggsmoment som ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred. Ferjekaier som står i fare for at kaien og sambandet vert stengt grunna skader og forfall, og behov for modernisering skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.
- Bruer med høgast skadegrad og der forfall har stor betydning for levetid skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.
- Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.
- Vestland fylkeskommune skal følgje det fleiretatlege arbeidet med masseforvaltning, og identifisere økonomiske og miljømessige gevinstar gjennom planlegging og utbygging av veganlegg.
- Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen
- Vestland fylkeskommune skal gjennom gode kartleggingar, planlegging og skildring av arbeid som skal utførast, forvalte ytre miljø på ein berekraftig måte.
- Avklare føremålstenleg eigarskap til vegnettet mellom forvaltningsnivåa i Vestland
- Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader
- O-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland Fylkeskommune
- Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i

trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur

- Det systematiske, førebyggande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast.

*Kap. 4.2 Mobilitet og kollektivtransport*
Det er stilt opp to delmål innafor dette område:

1. Vestland skal ha eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarane og samfunn.
2. Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil.

Det vert lagt opp følgjande strategiar for mobilitet og kollektivtransport:

- Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte
- Vestland skal vere ein pådrivar for låg- og nullutsleppløysingar innan mobilitetstenester, gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar
- Dei gode løysingane for mobilitet i Vestland skal utviklast i samarbeid med relevante aktørar
- Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov og skal vidareføra og vidareutvikle det fleksible skysstilbodet
- Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte
- Mobilitetstenestane skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene
- I område der marknaden ikkje tilbyr drosjetenester som sikrar innbyggarane eit tilstrekkeleg mobilitetstilbod, skal einerettar for drosjedrift vurderast
- Ved knutepunkt og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.
- Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.
- Haldningsskapande arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast
- Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal me settja fokus på behova til mjuke trafikantar
- Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.
- Synleggjere behovet for auka midlar til drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur
- Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som «Hjertesone» rundt skular.
- Gjennom tilrettelegging kan me bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte
- Vestland skal vere ein pådrivar for å vidareutvikle eit godt regionalt flyrutetilbod for fylket, som også bygger opp under Flesland som knutepunkt nasjonalt og internasjonalt. Vestland må ha som ambisjon om å få etablere pilot for utprøving av el-fly.
- Tiltak knytt mot "Barnas transportplan" i NTP skal prioritere born og unge sine

behov for tilgjengeleg og trygg mobilitet i RTP

Kap. 4.3 Miljøløftet
Miljøløftet er ein partnarskapsavtale mellom staten, fylkeskommunen og Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden kommunar. Tysnes er ikkje ein del av miljøløftet, men blir også påverka av dei prioriteringane som vert gjort her, direkte eller indirekte.

Det vert lagt opp følgjande strategiar for miljøløftet:

Nullvekst i personbiltransporten

- Bruk av verkemiddel for å sikre nullvekst i personbiltransporten skal vere differensiert i tråd med tiltaksområde for nullvekst.
- Det skal sikrast ei hensiktsmessig soneinndeling i samband med det vidareutvikla nullvekstmålet.

Samordna areal- og transportplanlegging

- Bidra til ei arealutvikling med eit klima- og helsevennleg utbyggingsmønster, som fremjer fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga bør i hovudsak skje i regionale og lokale vekstsoner, og i tilknyting til stamlinene i kollektivsystemet.

Styrke miljøvenlege transportformer

- Sikre føreseielege og tilstrekkeleg finansiering av eit kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtransporttilbod.
- Framkometiltak for kollektiv skal synleggjerast og prioriterast.
- Synleggjera at nullvekstmålet har ein kostnad, og behovet for auka midlar til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset.
- Nye vegsamband skal ikkje auka konkurransekrafta for bil i høve til dei miljøvenlege reiseformene.
- Etablere strategiske føringar for innfartsparkering innanfor avtaleområdet.
- Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.
- Fokus på eit effektivt og attraktivt gangnett.
-

Redusere sårbarheita i transportsystemet

- Utbygging av ringvegsystem som knyter regionale innfartsårer til nye regionale samband, og som leiar gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum
- Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.

Avgrense personbiltransporten

- Vidareutvikling av restriktive tiltak for personbil som bompengar/vegprising, miljødifferensiering og parkeringsrestriksjonar .
- Redusere takstfordelane for elbilar i bompengeringen i Bergen for å styrke inntektsgrunnlaget i Bypakke Bergen, bygge opp under kollektivsatsinga og bidra til å realisera nullvekstmålet.

Satsing på låg- og nullutsleppsteknologi

- Sikre tilgang på klimavennlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper
- Synleggjera behovet for auka midlar til å gjennomføra det grøne skiftet innanfor kollektivsektoren.

Kap. 4.4 Finansiering
RTP set opp eitt delmål for finansiering som er at *«Vestland skal ha ei økonomisk berekraftig forvaltning av samferdselssektoren som gir størst mogleg samfunnsnytte»*.

Under dette kapittelet blir blant anna spleiselagsfinansiering drøfta (4.4.3.6). Under avsnittet *Kommunal delfinansiering av tiltak og pakker*.

Det vert lagt opp til følgjande strategiar under finansiering:

- Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming
- Nytte handlingsrommet som er gitt fylkeskommunane gjennom Regionreforma
- Arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringar fullt ut
- God samordning med eksterne for å sikre delfinansiering til infrastrukturprosjekt gjennom rekkefølgjekrav og utbyggingsavtaler
- Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv høyringspart og jobbe for større handlingsrom i vegnormalane.
- Arbeide for å avløyse ferjesamband der dette er teknisk og økonomisk forsvarleg.
- Sikre private bidrag der offentlege kollektivprosjekt gjev stor meirverdi til utbyggjarar og grunneigarar
- Ved lokale ønskje om utbygging av infrastruktur som ikkje lar seg finansiere via fylkeskommunale budsjett kan brukarfinansiering nyttast

Kap. 4.5 Nasjonale ansvarsområde
RTP set opp eitt delmål for nasjonale ansvarsområde som er at *«Vestland skal ha ein tilfredsstillande standard og tryggleik på riksveg og banenettet og på farleier.»*

Det vert lagt opp til følgjande strategiar under finansiering:

- Arbeide for at intensjonane med regionreforma med utvida regionalt handlingsrom vert gjennomført, og at fylkeskommunen får økonomiske rammer til å løyse arbeidsoppgåvene på ein god måte.
- Utvikle dialogen mellom statlege verksemder, næringslivet, fylkeskommunar og kommunar for å ta omsyn til lokale og regionale interesser inn i planarbeid og prioriteringar av tiltak
- Gjennom innspel i NTP-prosessen og ved arbeid i kontaktutval og interesseorganisasjonar arbeide for at viktige statlege infrastrukturprosjekt blir realiserte.
- Leggje til rette for overføring av gods frå veg til bane gjennom god hamneutvikling, effektiv godsdistribusjon, fleire kryssingsspor på jernbanen og avklaring av lokalisering for ny godsterminal for jernbane i Bergensområdet.
- Leggje til rette for betre framkome og trafikktryggleik for godsnæringa gjennom å fjerne flaskehalsar og andre hindringar på vegnettet.

Kap. 5 i RTP er kort og handlar om økonomiske rammer og prosessar for gjennomføring av RTP.

**Handlingsprogram til RTP**
Handlingsprogramet til RTP syner korleis planen skal gjennomførast, programmet skal rullerast årleg. Handlingsprogrammet fastset aktuelle tiltak, ressursbehov og ansvar for ulike tiltak.

Innleiingsvis seier handlingsprogrammet eindel om utgreiinga og analyser som er gjort, det kan vera verdt å merkje seg at fylkeskommunen for tida frametter vil leggja opp til ein årleg dialog med kommunane om planprogrammet:

> «*For å kunne få ein god dialog med kommunar og andre om handlingsprogrammet, vert det føreslått å invitere til ein samferdselskonferanse i løpet av våren kvart år. På denne vert viktige endringar i dei årlege handlingsprogramma lagt fram, og det blir mogleg å spele inn sentrale tiltak i ulike delar av fylket. Ein slik konferanse kan også vere eit forum for samarbeid med dei statlege transportetatane. Det vert ikkje lagt opp til ei høyring av dei årleg rullerande handlingsprogramma»*

Det er verdt å merkja seg at investeringsprogram ikkje går inn som del av handlingsprogrammet. Det skal leggjast opp ein prioritert investeringsportefølje basert på prinsippa som er lagt til grunn for strategisk del av handlingsprogrammet. Høyringsrunden no er viktig for å henta innspel til dette. Strategisk del er kap 2 i handlingsplanen og tar opp følgjande:

Kap. 2.1 Prioriteringar innan fylkesvegar
Det heiter her at det særskilt vert lagt vekt på «*..strekningsvise forsterkingstiltak, og det skal særleg leggjast til grunn utbetringsstandard*.» Vidare heiter det at *«Strekningsvise utbyggingstiltak vil fyrst og fremst vere aktuelt for vegar innan funksjonsklasse B (regionale hovudvegar), men også i ein viss grad til funksjonsklasse C (lokale hovudvegar) med stor trafikk. For vegklasse D (lokale samlevegar) og E (lokale tilkomstvegar), vil det kunne gjerast mindre tiltak for å unngå brot og alvorlege skader på veglenkjer av stor betyding for framkome og trafikktryggleik, og for å unngå akslerande forfall.»*

Kap. 2.2 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport
Her merkjer me oss særskilt punktet som er knytt til Infrastruktur til mjuke trafikantar. Her skal barn og unge ha eit særskilt fokus og skuleveg i radius 4 km frå skulane skal prioriterast.

Kap. 2.3 Prioriteringar innan miljøløftet
I første rekkje er dette knytt til byvekstavtalen og har slik rådmannen vurderer det litt mindre relevans for vårt vedkomande.

I kap 4. i handlingsprogrammet vert ulike utviklingstiltak lista opp, av særskilt kokrete tiltak for Tysnes er det å merkja seg:

Framtidig tilknytning til E39 Stord – Os:
*Ny E39 mellom Stord og Os (Hordfast) endrar infrastrukturen på strekninga, og mogleggjer andre tilknytingar til E39 frå områdarundt. Som innspel til arbeidet med statleg reguleringsplan er det behov for å vurdere moglegheit for nytt ferjesamband mellom Reksteren i Tysnes kommune ogHuftarøy i Austevoll kommune. Det er også behov for å korte*

*inn sambandet Ranavik-Skjersholmane. Ny E39 vil kunne føre til endra moglegheiter for innkorting av ferjesambandet. Det skal utarbeidast moglegheitsstudie for tilknyting til både Austevoll og Kvinnherad til ny E39.*

Me merkjer oss også at det er lagt opp til eit tiltak for omklassifisering av deler av fylkesvegnettet. Det vert i den samanheng vist til at deler av fylkesvegnettet ikkje har ein regional funksjon og at dette bør vurderast omklassifisert til kommunal veg. Dette er eit tiltak som kan verka til ei stor oppgåveoverføring mellom forvaltningsnivåa og truleg utan finansiering.

Det er også å merkja seg at fylkeskommunen ønskjer å utgreia bruk av aluminium og anna materiell i brukonstruksjonar. Tysnes kommune har saman med andre tidlegare peika på at det kan vera eit aktuelt alternativ i samband med sambandet til Huglo.

Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod er også eit tiltak som har interesse for oss i organisering av kollektivtilbodet. Under omtale av tiltaket er det skildra slik:

*For å kunne innføre ny fleksible bestillingsbaserte transporttilbod som integrert del av kollektivtilbodet er det behov for å greie ut ogetablere retningslinjer og rammer for denne type tenester. Det er mellom anna behov for å vurdere problemstillingar knytt til kompetanse og ressursar, prising av tenestene, finansiering av tilbodet, kontraktsmessige forhold og val av teknologi. For å skape innsikt og læring er det parallelt behov for å teste ut ulike former for bestillingstransport, i samarbeid med kommunar ogandre relevante aktørar. Det er ønskjeleg å gjennomføre pilotar for "first and last mile" transport, aldersvenleg transport, transporttilbodi tynt busette område og tilbod retta mot aktivitetar knytt til born og unge.*

**Vurdering**
Planen som no ligg på høyring er omfattande og stort sett alle tema har interesse for Tysnes kommune og burde såleis kunne vore drøfta i vår uttale. I det følgjande så vil rådmannen tilrå ein uttale som er delt langs dei ulike temaområda i planen og som også kan vera eit konkret grunnlag for vidare prioriteringar inn mot investeringsprogrammet.

<u>Generelt:</u>
Tysnes kommune meiner at grunnlaget som er lagt fram gjennom RTP, handlingsprogram og tilhøyrande strategiar er eit godt grunnlag for vidare utvikling av samferdsle i fylket. Det er positivt at det er gjennomført ei brei høyring saman med fleire organiserte høyringsmøter. Tysnes kommune merkjer seg at det vert lagt opp til årleg rullering av handlingsplanen og at det vil verta lagt opp til høyringskonferanser kring den årlege rulleringa. Tysnes kommune vil i tilegg rå til at det så langt som mogleg vert lagt opp til ein formell høyringsrunde slik at kommunane sine politiske utval får høve til å gje uttale før saka kjem til endeleg handsaming.

<u>Innspel til RTP handlingsprogram – Utviklingstiltak:</u>
Tysnes kommune er positive til at det vert arbeidd vidare med utgreiing av påkobling mellom Austevoll og E39 er teke inn som eit tema i handlingsprogrammet. Tysnes kommune meiner at spørsmålet om Kvinnherad si tilknytning til E39 forutan mogleg innkorting av ferjesambandet, også bør ta med seg moglegheiter for vegsamband slik det er skildra i prosjektrapporten for Sunnfast.

Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen ser på mogleg bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Me vil i den samanheng minna om at me tidlegare har peika på at dette kan vera aktuelt for å sikra realisering av brusamband mellom Tysnes og Huglo.

Tysnes kommune er positive til at det vert arbeid vidare med innføring av fleksible bestililingsbaserte tilbod for å sikra eit differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov. Tysnes kommune kan vera interesserte i å ta del i dette arbeidet gjennom å testa ut ulike løysingar for betre mobilitet.

Når det gjeld tiltak for å avklara ansvarforhold for vegljos langs fylkesvegnettet og tilgrensande veganlegg så vil me helsa ein slik gjennomgang velkomen. I dag er det vanskeleg å forstå logikken i fordeling av ansvar og kostnader.

Tysnes kommune er skeptisk til at Vestland fylkeskommune legg opp til omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg. Dette vil fort gje ei anna kostnadsdeling mellom forvaltningsnivåa utan at det føl med økonomiske ressursar til å handtera eit nytt ansvarsområde.

<u>Innspel til Fylkesvegnettet</u>

- Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet som avspeglar hovudmål til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet.
- Funksjonsklasse B må vera lågaste funksjonsklasse for viktige vegar for næringslivet.
- For lokale hovudvegar må det forutan «punktutbetring og strekningsutbetring» også vera mogleg å gjennomføra «strekningsvise standardhevingar.»
- I høve til vurdering av tilkoblingar til framtidig E39 bør det gjerast ei utgreiing av vegen frå Lukksund til Søreide opp mot forventa trafikkauke.
- Tysnes kommune vurderer moglegheit for innkrevjing av bompengar som vanskeleg og ønskjer at det skal vera mogleg også i fortsetjinga å gjera avtale

Konkrete innspel fylkesvegnettet på Tysnes:

- FV 549 – gang og sykkeveg frå Våge til Reiso

Strekninga fell innunder prioriteringa knytt til 4 km radius frå skule, i dette tilfelle både frå Uggdal skule og frå Tysnes skule.

- FV 5076 – strekningsvis standardheving og investering i samsvar med reguleringsplan FV78, Skorpokrysset- Øyjorda, planid 1996-01.
- FV 5076 – strekningsvis utbetrig og standardheving Øyjorda til Liastrando, næriongsomrdåe på Nedrevåge gnr. 137 bnr. 8.

Strekninga frå Nedrevåge til Skorpokrysset og vidare til Hodnanes er ein viktig veg om me skal nå målet om leggja til rette for å betra konkuransevna til næringslivet.

- FV 5078 – strekningsutbetring og punktutbetring

Vegen må klassifiserast som lokal hovudveg og har trong for strekningsutbetring og punktubetring for å auka tryggleiken for reisande langs vegen.

- FV 549 – Strekningsvis utgreiing frå Norheimssund til Hodnanes

Strekningar er viktig for næringslivet, ikkje minst for transport av fisk, vegen vil bli ennå viktigare ved utbygging av ny E39. Her bør det gjerast ei strekningsvis utgreiing, i samband med utgreiinga bør det også vurderast traseè frå Lukksund til Hovland.

Innspel til mobilitet og kollektivtransport
Tysnes kommune er avhengig av eit rutetilbod som sikrar transportbehov for innbyggjarar og næringsliv, særskilt viktig er rutetilboda på fylkesferjesambanda.

Tysnes kommune ønskjer at skisserte strategiar skal supplerast med følgjande punkt:

- Ferjetilbodet skal utviklast i samsvar med dei innbyggjarar og nærinsdrivande sine behov for framkome og i størst mogle grad vurderast likt som andre fylkesvegar.
- Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som understettar trong for utvikling av reiselivsnæringa.
- Det skal leggjast større vekt på korrespondanser mellom sjø og land reiser.
- Ved planlegging av kollektivløysingar på sjø og land skal det leggjast vekt på å sikra at elevar på vidaregåande opplæring i størst mogleg grad får moglegheit til å bu heime.

Konkrete innspel for mobilitet og kollektivtransport Tysnes:

- Opningstid for ferjesambanda Våge – Halhjem og Hodnanes – Jektavik må utvidast med ei ny rundtur på kveldstid.
- Snøggbåtsambandet Reksteren – Våge – Os må vidareførast som i dag, eventuelt med tilpassing til justeringar i skuledagen på Os vgs.
- Det bør utgreiiast moglegheit for at snøggbåtsambandet også kan gå til Venjaneset for å korte ned reisetida mellom Våge og Eikelandsosen.
- Tysnes kommune ønskjer å delta i prosjekt knytt til differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov.

Innspel til finansiering
Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen vil arbeide for å avløyse ferjesamband der det er teknisk og økonomisk forsvarleg.

Tysnes kommune meiner at dert også i framtida må vera ope for kommunal delfinansiering av tiltak og pakker. Me ser at det vil kunne snu prioriteringar, men ser at brukarfinansiering har same effekt sjølv om prosjekta då gjerne er samla sett større. Me legg til grunn at denne type finansiering kan gje ein veg for alle og at fylkeskommunen uansett er i stand til å gjera fornuftige prioriteringar.

Følgjande uttale vert lagt fram til formannskapet for vidare drøfting og vedtak.

**INNSTILLING FRÅ RÅDMANNEN:**

Generelt:
Tysnes kommune meiner at grunnlaget som er lagt fram gjennom RTP, handlingsprogram og til høyrande strategiar er eit godt grunnlag for vidare utvikling av samferdsle i fylket. Det er positivt at det er gjennomført ei brei høyring saman med fleire organiserte høyringsmøter. Tysnes kommune merkjer seg at det vert lagt opp til årleg rullering av handlingsplanen og at det vil verta lagt opp til høyringskonferanser kring den årlege rulleringa. Tysnes kommune vil i tilegg rå til at det så langt som mogleg vert lagt opp til ein formell høyringsrunde slik at kommunane sine politiske utval får høve til å gje uttale før saka kjem til endeleg handsaming.

Innspel til RTP handlingsprogram – Utviklingstiltak:
Tysnes kommune er positive til at det vert arbeidd vidare med utgreiing av påkobling mellom Austevoll og E39 er teke inn som eit tema i handlingsprogrammet. Tysnes kommune meiner at spørsmålet om Kvinnherad si tilknytning til E39 forutan mogleg innkorting av ferjesambandet

også bør ta med seg moglegheiter for vegsamband slik det er skildra i prosjektrapporten for Sunnfast.

Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen ser på mogleg bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Me vil i den samanheng minna om at me tidlegare har peika på at dette kan vera aktuelt for å sikra realisering av brusamband mellom Tysnes og Huglo.

Tysnes kommune er positive til at det vert arbeid vidare med innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod for å sikra eit differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov. Tysnes kommune kan vera interesserte i å ta del i dette arbeidet gjennom å testa ut ulike løysingar for betre mobilitet.

Når det gjeld tiltak for å avklara ansvarforhold for vegljos langs fylkesvegnettet og tilgrensande veganlegg, så vil me helsa ein slik gjennomgang velkomen. I dag er det vanskeleg å forstå logikken i fordeling av ansvar og kostnader.

Tysnes kommune er skeptisk til at Vestland fylkeskommune legg opp til omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg. Dette vil fort gje ei anna kostnadsdeling mellom forvaltningsnivåa utan at det føl med økonomiske ressursar til å handtera eit nytt ansvarsområde.

<u>Innspel til Fylkesvegnettet</u>

- Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet som avspeglar hovudmål til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet.
- Funksjonsklasse B må vera lågaste funksjonsklasse for viktige vegar for næringslivet.
- For lokale hovudvegar må det forutan «punktutbetring og strekningsutbetring» også vera mogleg å gjennomføra «strekningsvise standardhevingar.»
- I høve til vurdering av tilkoblingar til framtidig E39 bør det gjerast ei utgreiing av vegen frå Lukksund til Søreide opp mot forventa trafikkauke.
- Tysnes kommune vurderer moglegheit for innkrevjing av bompengar som vanskeleg og ønskjer at det skal vera mogleg også i fortsetjinga å gjera avtale

Konkrete innspel fylkesvegnettet på Tysnes:

- FV 549 – gang og sykkeveg frå Våge til Reiso

Strekninga fell innunder prioriteringa knytt til 4 km radius frå skule, i dette tilfelle både frå Uggdal skule og frå Tysnes skule.

- FV 5076 – Vegen må klassifiserast om frå vegkategori D –lokal samleveg til vegkategori B – Regional hovudveg. Dette gjeld i alle fall frå Nedrevåge til Hodnanes der det er naudsynt for å betra konkuranseevna til næringslivet og for å sikre aktivitet i etablerte næringsområder. Vegen er også ein av to hovudvegar for tilknytninga Tysnes har til regionsenter via ferje frå Hodnanes
- Det bør gjennomførast strekningsvis standardheving og investering i samsvar med reguleringsplan frå Skorpokrysset til Øyjorda, jf. reguleringsplan med planid 1996-01.
- Det bør gjennomførast strekningsvis utbetring og standardheving frå Øyjorda til Liastrando, næringsområde på Nedrevåge gnr. 137 bnr. 8.

- FV 5078 – strekningsutbetring og punktutbetring

Vegen må klassifiserast om frå funksjonsklasse E - lokale adkomsvegar til kategori C – lokale hovudvegar. Vegen bind i dag saman bygdene Onarheim, Uggdal og Tysnes.

- FV 549 – Strekningsvis utgreiing frå Norheimssund til Hodnanes

Strekningar er viktig for næringslivet, ikkje minst for transport av fisk, vegen vil bli ennå viktigare ved utbygging av ny E39. Her bør det gjerast ei strekningsvis utgreiing, i samband med utgreiinga bør det også vurderast traseè frå Lukksund til Hovland.

Innspel til mobilitet og kollektivtransport

Tysnes kommune er avhengig av eit rutetilbod som sikrar transportbehov for innbyggjarar og næringsliv, særskilt viktig er rutetilboda på fylkesferjesambanda.

Tysnes kommune ønskjer at skisserte strategiar skal supplerast med følgjande punkt:

- Ferjetilbodet skal utviklast i samsvar med dei innbyggjarar og nærinsdrivande sine behov for framkome og i størst mogle grad vurderast likt som andre fylkesvegar.
- Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som understettar trong for utvikling av reiselivsnæringa.
- Det skal leggjast større vekt på korrespondanser mellom sjø og land reiser.
- Ved planlegging av kollektivløysingar på sjø og land skal det leggjast vekt på å sikra at elevar på vidaregåande opplæring i størst mogleg grad får moglegheit til å bu heime.

Konkrete innspel for mobilitet og kollektivtransport Tysnes:

- Opningstid for ferjesambanda Våge – Halhjem og Hodnanes – Jektavik må utvidast med ei ny rundtur på kvldstid.
- Snøggbåtsambandet Reksteren – Våge – Os må vidareførast som i dag, eventuelt med tilpassing til justeringar i skuledagen på Os vgs.
- Det bør utgreiiast moglegheit for at snøggbåtsambandet også kan gå til Venjaneset for å korte ned reisetida mellom Våge og Eikelandsosen.
- Tysnes kommune ønskjer å delta i prosjekt knytt til differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov.

Innspel til finansiering

Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen vil arbeide for å avløyse ferjesamband der det er teknisk og økonomisk forsvarleg.

Tysnes kommune meiner at det også i framtida må vera ope for kommunal delfinansiering av tiltak og pakker. Me ser at det vil kunne snu prioriteringar, men ser at brukarfinansiering har same effekt om enn prosjekta då gjerne er samla sett større. Me legg til grunn at denne type finansiering kan gje ein veg for alle og at fylkeskommunen uansett er i stand til å gjera fornuftige prioriteringar.

**HANDSAMING I FORMANNSKAPET 02.09.2021:**

Etter drøftingar i formannskapet sette ordføraren fram slikt samla framlegg til vedtak:

«Generelt:

Tysnes kommune meiner at grunnlaget som er lagt fram gjennom RTP, handlingsprogram og tilhøyrande strategiar er eit godt grunnlag for vidare utvikling av samferdsle i fylket. Det er positivt at det er gjennomført ei brei høyring saman med fleire organiserte høyringsmøter. Tysnes kommune merkjer seg at det vert lagt opp til årleg rullering av handlingsplanen og at det vil verta lagt opp til høyringskonferanser kring den årlege

rulleringa. Tysnes kommune vil i tilegg rå til at det så langt som mogleg vert lagt opp til ein formell høyringsrunde slik at kommunane sine politiske utval får høve til å gje uttale før saka kjem til endeleg handsaming.

Innspel til RTP handlingsprogram – Utviklingstiltak:

Tysnes kommune er positive til at det blir arbeidd vidare med utgreiing av påkobling mellom Austevoll og E39, og at dette er teke inn som eit tema i handlingsprogrammet. Tysnes kommune meiner vidare at ein må legga til grunn prosjektrapporten for Sunnfast i det vidare arbeidet med Kvinnherad si tilknyting til E39, og vil i denne samanhengen slutta seg til høyringsinnspelet frå Sunnfast AS.

Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen ser på mogleg bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Me vil i den samanheng minna om at me tidlegare har peika på at dette kan vera aktuelt for å sikra realisering av brusamband mellom Tysnes og Huglo.

Tysnes kommune er positive til at det vert arbeid vidare med innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod for å sikra eit differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov. Tysnes kommune kan vera interesserte i å ta del i dette arbeidet gjennom å testa ut ulike løysingar for betre mobilitet.

Når det gjeld tiltak for å avklara ansvarforhold for vegljos langs fylkesvegnettet og tilgrensande veganlegg, så vil me helsa ein slik gjennomgang velkomen. I dag er det vanskeleg å forstå logikken i fordeling av ansvar og kostnader.

Tysnes kommune er skeptisk til at Vestland fylkeskommune legg opp til omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg. Dette vil fort gje ei anna kostnadsdeling mellom forvaltningsnivåa utan at det føl med økonomiske ressursar til å handtera eit nytt ansvarsområde.

Innspel til Fylkesvegnettet

- Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet som avspeglar hovudmål til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet.
- Funksjonsklasse B må vera lågaste funksjonsklasse for viktige vegar for næringslivet.
- For lokale hovudvegar må det forutan «punktutbetring og strekningsutbetring» også vera mogleg å gjennomføra «strekningsvise standardhevingar»
- I høve til vurdering av tilkoblingar til framtidig E39 bør det gjerast ei utgreiing av vegen frå Lukksund til Søreide opp mot forventa trafikkauke.
- Tysnes kommune vurderer moglegheit for innkrevjing av bompengar som vanskeleg og ønskjer at det skal vera mogleg også i fortsetjinga å gjera avtale om kommunal eller privat forskuttering, eller medfinansiering på fylkesvegprosjekt, for å komma tidligare i gong med prosjekta.

Konkrete innspel fylkesvegnettet på Tysnes:

- FV 549 – Gang og sykkeveg frå Våge til Reiso Strekninga fell innunder prioriteringa knytt til 4 km radius frå skule, i dette tilfelle både frå Uggdal skule og frå Tysnes skule.
- FV 5076 – Vegen må klassifiserast om frå vegkategori D –lokal samleveg til vegkategori B – Regional hovudveg. Dette gjeld i alle fall frå Nedrevåge til Hodnanes der det er naudsynt for å betra konkuranseevna til næringslivet og for å sikre aktivitet i etablerte næringsområder. Vegen er også ein av to hovudvegar for tilknytninga Tysnes har til regionsenter via ferje frå Hodnanes
- Det bør gjennomførast strekningsvis standardheving og investering i samsvar med reguleringsplan frå Skorpokrysset til Øyjorda, jf. reguleringsplan med planid 1996-01.
- Det bør gjennomførast strekningsvis utbetring og standardheving frå Øyjorda til Liastrando, næringsområde på Nedrevåge gnr. 137 bnr. 8.
- FV 5078 – strekningsutbetring og punktutbetring. Vegen må klassifiserast om frå funksjonsklasse E - lokale adkomsvegar til kategori C – lokale hovudvegar. Vegen bind i dag saman bygdene Onarheim, Uggdal og Tysnes.
- FV 5049 – Strekningsvis utgreiing frå Norheimsund til Hodnanes. Strekninga er viktig for næringslivet, ikkje minst for transport av fisk, vegen vil bli ennå viktigare ved utbygging av ny E39. Her bør det gjerast ei strekningsvis utgreiing, i samband med utgreiinga bør det også vurderast trasè frå Lukksund til Hovland.
- Ferjekai i Vågen, her må det startast planarbeid for å løyse kø-problematikken i Våge på store utfartsdagar.

<u>Innspel til mobilitet og kollektivtransport</u>

Tysnes kommune er avhengig av eit rutetilbod som sikrar transportbehov for innbyggjarar og næringsliv, særskilt viktig er rutetilboda på fylkesferjesambanda.

- Tysnes kommune ønskjer at skisserte strategiar skal supplerast med følgjande punkt: Ferjetilbodet skal utviklast i samsvar med dei innbyggjarar og næringsdrivande sine behov for framkome og i størst mogle grad vurderast likt som andre fylkesvegar.
- Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som understettar trong for utvikling av reiselivsnæringa.
- Det skal leggjast større vekt på korrespondanser mellom sjø og land reiser.
- Ved planlegging av kollektivløysingar på sjø og land skal det leggjast vekt på å sikra at elevar på vidaregåande opplæring får moglegheit til å bu heime.

<u>Konkrete innspel for mobilitet og kollektivtransport Tysnes:</u>

- Opningstid for ferjesambanda Våge – Halhjem og Hodnanes – Jektavik må utvidast med ei ny rundtur på kveldstid.
- På grunn av auka trafikkgrunnlag på Halhjem-Våge og Hodnanes – Nordhuglo- Jektevik dei siste åra, må det jobbast for å auka frekvens på avgangar, spesielt på dagtid. Når nye E39 Svegatjørn -Rådal opnar i 2022, vil trafikkgrunnlaget på sambandet Halhjem – Våge bli ytterligare styrka, noko som fører til at sambandet trenger kortare frekvens mellom avgangane, for å kunne ta unna trafikken.
- Snøggbåtsambandet Reksteren – Våge – Os må vidareførast som i dag, eventuelt med tilpassing til justeringar i skuledagen på Os Vgs.
- Det bør utgreiiast moglegheit for at snøggbåtsambandet også kan gå til Venjaneset for å korte ned reisetida mellom Våge og Eikelandsosen.
- Det bør gjerast ein kartlegging over kor ein skal leggja stoppa for hurtigbåtsambanda til og frå Tysnes, og om ein kan supplera hurtigbåtsambanda med fleire stopp på Tysnes, for at

ein får flest mulig til å nytte tilbodet, samt lettast å få korrespondanse mot kollektivtilbod på land.

- Tysnes kommune ønskjer å delta i prosjekt knytt til differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov. Mellom anna for å sikra ungdomen eit godt kollektivtilbod som legg til rette for at alle barn og unge skal kunne delta i fritidsaktivitetar.
- Billettprisar på all transport må senkast for ungdom.

Innspel til finansiering

Tysnes kommune ynskjer at fylkeskommunen er offensive med omsyn til å utnytta moglegheitene i ferjeavløysingsordninga. Konkret vil Tysnes kommune peika på Huglasambandet, Sunnfast og samband mellom Austevoll og E39 på Reksteren, som ferjeavløysingsprosjekt der fylkeskommunen må vera ein aktiv pådrivar.

Tysnes kommune meiner at det også i framtida må vera ope for kommunal delfinansiering av tiltak og pakker. Me ser at det vil kunne snu prioriteringar, men ser at brukarfinansiering har same effekt om enn prosjekta då gjerne er samla sett større. Me legg til grunn at denne type finansiering kan gje ein veg for alle og at fylkeskommunen uansett er i stand til å gjera fornuftige prioriteringar.»

Formannskapet slutta seg samrøystes til framlegget.

**VEDTAK I FORMANNSKAPET 02.09.2021:**

Generelt:

Tysnes kommune meiner at grunnlaget som er lagt fram gjennom RTP, handlingsprogram og tilhøyrande strategiar er eit godt grunnlag for vidare utvikling av samferdsle i fylket. Det er positivt at det er gjennomført ei brei høyring saman med fleire organiserte høyringsmøter. Tysnes kommune merkjer seg at det vert lagt opp til årleg rullering av handlingsplanen og at det vil verta lagt opp til høyringskonferanser kring den årlege rulleringa. Tysnes kommune vil i tilegg rå til at det så langt som mogleg vert lagt opp til ein formell høyringsrunde slik at kommunane sine politiske utval får høve til å gje uttale før saka kjem til endeleg handsaming.

Innspel til RTP handlingsprogram – Utviklingstiltak:

Tysnes kommune er positive til at det blir arbeidd vidare med utgreiing av påkobling mellom Austevoll og E39, og at dette er teke inn som eit tema i handlingsprogrammet. Tysnes kommune meiner vidare at ein må legga til grunn prosjektrapporten for Sunnfast i det vidare arbeidet med Kvinnherad si tilknyting til E39, og vil i denne samanhengen slutta seg til høyringsinnspelet frå Sunnfast AS.

Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen ser på mogleg bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Me vil i den samanheng minna om at me tidlegare har peika på at dette kan vera aktuelt for å sikra realisering av brusamband mellom Tysnes og Huglo.

Tysnes kommune er positive til at det vert arbeid vidare med innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod for å sikra eit differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov.

Tysnes kommune kan vera interesserte i å ta del i dette arbeidet gjennom å testa ut ulike løysingar for betre mobilitet.

Når det gjeld tiltak for å avklara ansvarforhold for vegljos langs fylkesvegnettet og tilgrensande veganlegg, så vil me helsa ein slik gjennomgang velkomen. I dag er det vanskeleg å forstå logikken i fordeling av ansvar og kostnader.

Tysnes kommune er skeptisk til at Vestland fylkeskommune legg opp til omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg. Dette vil fort gje ei anna kostnadsdeling mellom forvaltningsnivåa utan at det føl med økonomiske ressursar til å handtera eit nytt ansvarsområde.

Innspel til Fylkesvegnettet

- Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet som avspeglar hovudmål til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet.
- Funksjonsklasse B må vera lågaste funksjonsklasse for viktige vegar for næringslivet.
- For lokale hovudvegar må det forutan «punktutbetring og strekningsutbetring» også vera mogleg å gjennomføra «strekningsvise standardhevingar»
- I høve til vurdering av tilkoblingar til framtidig E39 bør det gjerast ei utgreiing av vegen frå Lukksund til Søreide opp mot forventa trafikkauke.
- Tysnes kommune vurderer moglegheit for innkrevjing av bompengar som vanskeleg og ønskjer at det skal vera mogleg også i fortsetjinga å gjera avtale om kommunal eller privat forskuttering, eller medfinansiering på fylkesvegprosjekt, for å komma tidligare i gong med prosjekta.

Konkrete innspel fylkesvegnettet på Tysnes:

- FV 549 – Gang og sykkeveg frå Våge til Reiso Strekninga fell innunder prioriteringa knytt til 4 km radius frå skule, i dette tilfelle både frå Uggdal skule og frå Tysnes skule.
- FV 5076 – Vegen må klassifiserast om frå vegkategori D –lokal samleveg til vegkategori B – Regional hovudveg. Dette gjeld i alle fall frå Nedrevåge til Hodnanes der det er naudsynt for å betra konkuranseevna til næringslivet og for å sikre aktivitet i etablerte næringsområder. Vegen er også ein av to hovudvegar for tilknytninga Tysnes har til regionsenter via ferje frå Hodnanes
- Det bør gjennomførast strekningsvis standardheving og investering i samsvar med reguleringsplan frå Skorpokrysset til Øyjorda, jf. reguleringsplan med planid 1996-01.
- Det bør gjennomførast strekningsvis utbetring og standardheving frå Øyjorda til Liastrando, næringsområde på Nedrevåge gnr. 137 bnr. 8.
- FV 5078 – strekningsutbetring og punktutbetring. Vegen må klassifiserast om frå funksjonsklasse E - lokale adkomsvegar til kategori C – lokale hovudvegar. Vegen bind i dag saman bygdene Onarheim, Uggdal og Tysnes.
- FV 5049 – Strekningsvis utgreiing frå Norheimsund til Hodnanes. Strekninga er viktig for næringslivet, ikkje minst for transport av fisk, vegen vil bli ennå viktigare ved utbygging av ny E39. Her bør det gjerast ei strekningsvis utgreiing, i samband med utgreiinga bør det også vurderast trasè frå Lukksund til Hovland.

- Ferjekai i Vågen, her må det startast planarbeid for å løyse kø-problematikken i Våge på store utfartsdagar.

Innspel til mobilitet og kollektivtransport

Tysnes kommune er avhengig av eit rutetilbod som sikrar transportbehov for innbyggjarar og næringsliv, særskilt viktig er rutetilboda på fylkesferjesambanda.

- Tysnes kommune ønskjer at skisserte strategiar skal supplerast med følgjande punkt: Ferjetilbodet skal utviklast i samsvar med dei innbyggjarar og næringsdrivande sine behov for framkome og i størst mogle grad vurderast likt som andre fylkesvegar.
- Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som understettar trong for utvikling av reiselivsnæringa.
- Det skal leggjast større vekt på korrespondanser mellom sjø og land reiser.
- Ved planlegging av kollektivløysingar på sjø og land skal det leggjast vekt på å sikra at elevar på vidaregåande opplæring får moglegheit til å bu heime.

Konkrete innspel for mobilitet og kollektivtransport Tysnes:

- Opningstid for ferjesambanda Våge – Halhjem og Hodnanes – Jektavik må utvidast med ei ny rundtur på kveldstid.
- På grunn av auka trafikkgrunnlag på Halhjem-Våge og Hodnanes – Nordhuglo-Jektevik dei siste åra, må det jobbast for å auka frekvens på avgangar, spesielt på dagtid. Når nye E39 Svegatjørn -Rådal opnar i 2022, vil trafikkgrunnlaget på sambandet Halhjem – Våge bli ytterligare styrka, noko som fører til at sambandet trenger kortare frekvens mellom avgangane, for å kunne ta unna trafikken.
- Snøggbåtsambandet Reksteren – Våge – Os må vidareførast som i dag, eventuelt med tilpassing til justeringar i skuledagen på Os Vgs.
- Det bør utgreiiast moglegheit for at snøggbåtsambandet også kan gå til Venjaneset for å korte ned reisetida mellom Våge og Eikelandsosen.
- Det bør gjerast ein kartlegging over kor ein skal leggja stoppa for hurtigbåtsambanda til og frå Tysnes, og om ein kan supplera hurtigbåtsambanda med fleire stopp på Tysnes, for at ein får flest mulig til å nytte tilbodet, samt lettast å få korrespondanse mot kollektivtilbod på land.
- Tysnes kommune ønskjer å delta i prosjekt knytt til differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov. Mellom anna for å sikra ungdomen eit godt kollektivtilbod som legg til rette for at alle barn og unge skal kunne delta i fritidsaktivitetar.
- Billettprisar på all transport må senkast for ungdom.

Innspel til finansiering

Tysnes kommune ynskjer at fylkeskommunen er offensive med omsyn til å utnytta moglegheitene i ferjeavløysingsordninga. Konkret vil Tysnes kommune peika på Huglasambandet, Sunnfast og samband mellom Austevoll og E39 på Reksteren, som ferjeavløysingsprosjekt der fylkeskommunen må vera ein aktiv pådrivar.

Tysnes kommune meiner at det også i framtida må vera ope for kommunal delfinansiering av tiltak og pakker. Me ser at det vil kunne snu prioriteringar, men ser at brukarfinansiering har same effekt om enn prosjekta då gjerne er samla sett større. Me legg til grunn at denne type finansiering kan gje ein veg for alle og at fylkeskommunen uansett er i stand til å gjera fornuftige prioriteringar.

Ullensvang kommune

## SAKSGANG

| Utval | Møtedato | Saksnr. i utval |
|---|---|---|
| Kommunestyret | 07.09.2021 | 100/21 |

| Saksbehandlar: | Arkivsak – dok.nr | 20/8017 – 8 |
|---|---|---|
| Kristian Bondhus-Jensen | Journalpostnr. | 21/26169 |

# Regional transportplan 2022 – 2033 for Vestland fylke – Uttale frå Ullensvang kommune

| Vedlegg | |
|---|---|
| 06.09.2021 | Høyringsuttale til regional transportplan 2022-2033 |

**Bakgrunn for saka:**
**Saka blir avgjort av:.**
Kommunestyret

**Aktuelle lover, forskrifter, avtalar m.m.**

**Tilråding frå rådmann:**
Forslag til uttale, slik det framgår av saka, vert sendt som høyringsinnspel til Vestland fylkeskommune.

**07.09.2021 Kommunestyret**
**Behandling:**
Framlegg frå, Terje Kollbotn, Raudt
Tilleggsforslag 1. avsnitt:
- Fv49: Tunnell mellom Austrepollen og Nordrepollen har høgaste prioritet i første del av neste planperiode.
- Rv550: Gjenståande smale og svingete parti langs rv.550 mellom Odda og Utne må snarast bli utbetra.
- Ullensvang kommunestyre krev gul stripe på alle viktige fylkesvegar.

Tilleggsforslag avsnitt kollektivtilbod:
- Reisande må kunne nytte alle lovlege former for betaling av billett, som bankkort og kontantar.

**Røysting:**
Tilrådinga frå  rådmannen vart samrøystes vedteke.
Tilleggsframlegg frå Terje Kollbotn vart samrøystes vedteke.

**KST- 100/21 Vedtak:**
Forslag til uttale, slik det framgår av saka, men med følgjande endringar vert sendt som høyringsinnspel til Vestland fylkeskommune.:
Tilleggsforslag 1. avsnitt:

- Fv49: Tunnell mellom Austrepollen og Nordrepollen har høgaste prioritet i første del av neste planperiode.
- Rv550: Gjenståande smale og svingete parti langs rv.550 mellom Odda og Utne må snarast bli utbetra.
- Ullensvang kommunestyre krev gul stripe på alle viktige fylkesvegar.

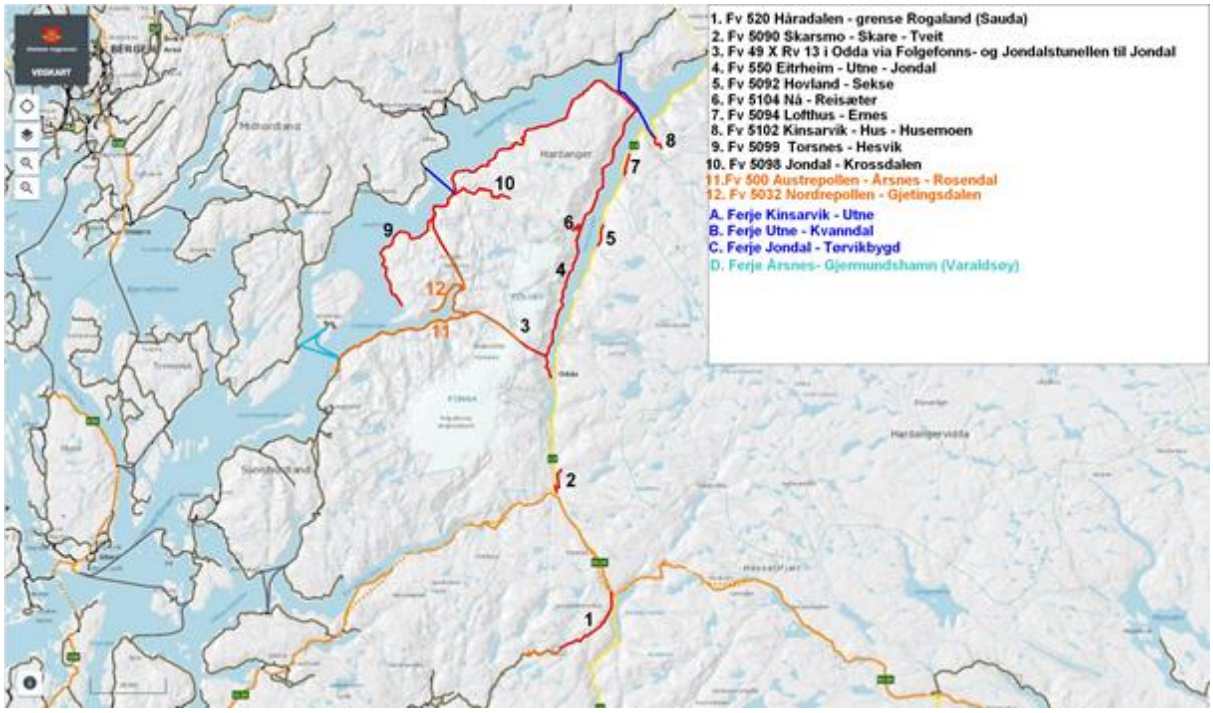
Tilleggsforslag avsnitt kollektivtilbod:

- Reisande må kunne nytte alle lovlege former for betaling av billett, som bankkort og kontantar.

**Saksopplysningar:**
Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) er en strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. Det er utarbeidd eit stort bakgrunnsmateriell i prosessen til no, men ikkje konkrete handlingsplanar. Dokumenta kan lesast her:
https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/

Ullensvang kommune skal gjennom denne saka fremje uttale til planen. Høyringsfrist er 12. september 2021.

**Forslag til uttale**



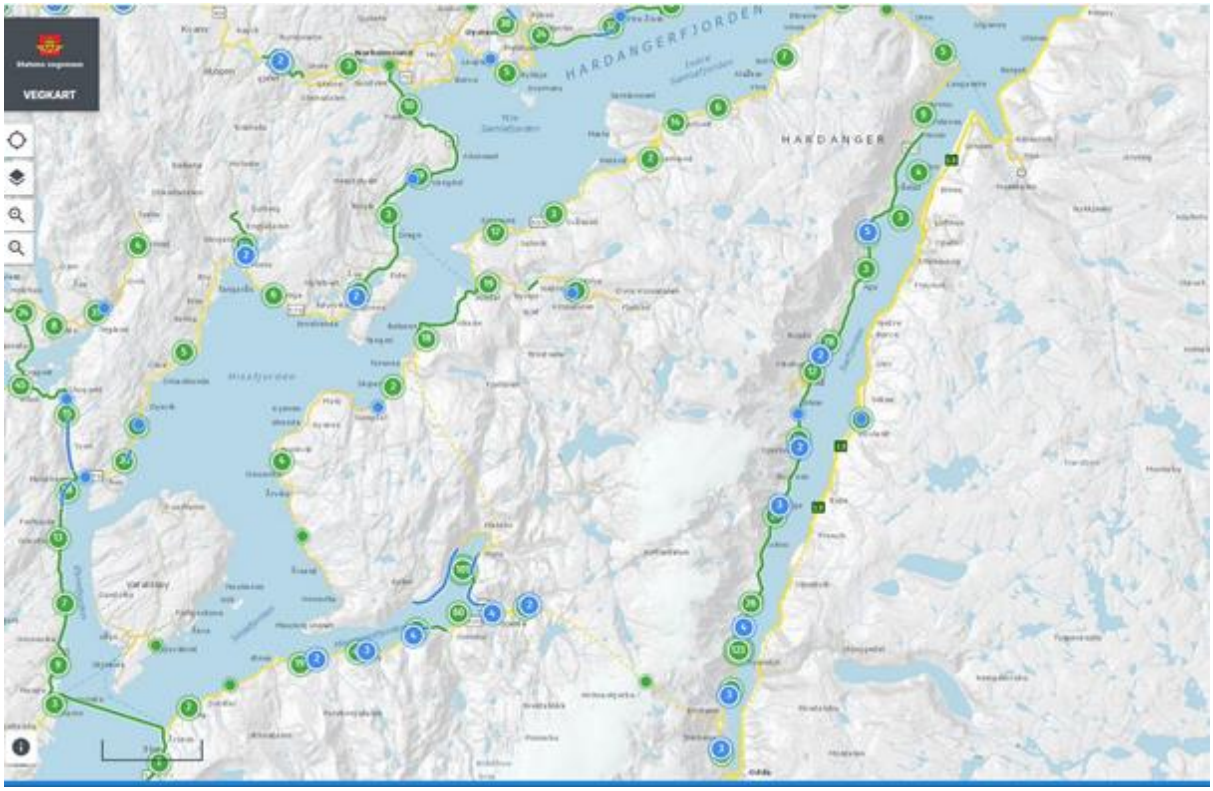
Oversikt på fylkesvegane i kommunen og litt inn i Kvinnherad. Ferjesamband som fylket har ansvar for i kommunen og nabokommunen.

I Ullensvang er det to fylkesvegar som har status som overordna fylkesveg jf. fylket sin inndeling av fylkesvegane. Det er Fv 49 og Fv 550. Fv 550 har jamt over god stand frå Odda til Utne, (det er framleis att usikra raspunkt) men jamt over dårleg stand frå Utne til Jondal. Fv 49 har endra status frå å vera ein tilførselsveg til å vera ein viktig gjennomgangsveg. Denne vegen, frå Odda til Jondal, burde få på plass ein vegplan for heile strekkja, som tek omsyn til funksjonen den skal ha i framtida. Dei andre fylkesvegane er tilkomstvegar og jamt over dårleg standard. Rtp synleggjer ikkje godt  nok, korleis fylkeskommunen skal få heva standard og gjera dei trygge.

<u>Rassikring</u>

Vestland er rasfylke nummer 1 i landet. Planen syner at endringar i klima vil gje fleire og større utfordringar knytt til ras og flaum framover. På trass av dette kan me ikkje sjå at rassikring har fått tilstrekkeleg fokus i den regionale transportplanen som er på høyring. Rassikring bør vere eit hovudtema i planen og det bør leggjast opp til konkrete utviklingstiltak for å auke finansieringa til denne typer prosjekt.

Ullensvang kommune er den kommunen i Norge med flest vegstrekk med alvorleg rasproblematikk, jf skred-databasen til Statens vegvesen. Det vil sei flest skredpunkt på vegnettet i kommunen med høg, eller middels høg skredfaktor. Slik kan det ikkje fortsette. Som Norgesmester i ras krever vi no at raskommunane sine rettferdige krav om rassikre vegar vert sikra gjennom ei fylkeskommunal målsetting i komande RTP.



Oversikt på registrerte skredpunkt og skredhendingar på fylkesvegane i kommunen.
Fv. 5090 Skarsmo – Skare –Tveit og FV 520 Håradalen til Sauda er ikkje synleg på dette utsnittet.

Viktige vegar for næringslivet.

Ullensvang kommune er svært positiv til at det er starta eit arbeid med å kartlegge viktige vegar for næringslivet. Vi meiner ein bør prioritere næringsliv som har ei grønn og berekraftig framtid og regionar der vegnettet er dårleg.

Me oppleve no store og miljøvenlege investeringar i prosessindustrien i vår kommune. Dette samstundes som det er svært svake vegforbindelsar mellom prosessindustrien i vår region og andre viktige regionar innan prosess- og systemindustrien. Dette avgrensar drift og vidare industriutvikling. Me ber om at Industrien vert lytta til i det vidare kartleggingsarbeidet.

KVU for Arm til Bergen

Vi syner til aller siste tiltaket i handlingsprogrammet til RTP – «KVU Bergensområdet-E134»

Dette er svært viktig for Ullensvang kommune å avklare. Tiltaket er sterkt prioritert av industrien, næringslivet og lastebilbransjen.

Vi ber difor Vestland fylkeskommune gå aktivt inn i dette KVU-arbeidet, og organisere det som eit eige kontaktutval. Gjennom ei slik organisering vil VLFK syne eigarskap og engasjement både høgt politisk og administrativt. I tillegg vil ein kunne sikra ein god dialog og informasjonsflyt ovanfor kommunane, næringsaktørar og andre interesserte. Ullensvang kommune ber om å vera sentralt med i dette arbeidet som vertskommune for avkøyringa frå E-134 til Bergen.

| KVU Bergensområdet- E134 | |
|---|---|
| Forankring i strategi i RTP | Gjennom innspel i NTP-prosessen og ved arbeid i kontaktutval og interesseorganisasjonar arbeide for at viktige statlege infrastrukturprosjekt blir realiserte. |
| Føremål | Avklare mogleg framtidig vegløysing mellom Bergensområdet og E134 |
| Omtale av tiltaket | Statens vegvesen har fått i oppdrag å utarbeide ein konseptvalutgreiing (KVU) for eit framtidig samband mellom E134 og Bergensområdet. Utgreiinga skal avklare moglege vegløysingar, og avklare framtidig trase. |
| Prosjekteigar og deltakarar | Statens vegvesen (prosjekteigar), Vestland fylkeskommune, kommunane på strekninga. |
| Tidsperiode | 2021-2023 |
| Budsjett og finansiering | Statens vegvesen |

Massehandtering

For kommunar med lite tilgjengeleg/trygt areal er det utfordrande å finne samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar knytt til samferdsleprosjekt. Ullensvang er ein slik kommune. Gode løysingar krev langsiktig planlegging,ofte på tvers av kommunegrensene. Me ber såleis om utarbeiding av regionale planar for massehandtering som ein del av utviklingstiltaket "Utgreiing av massehandtering i Vestland". I tillegg vonar me Hordaland fylkeskommune kan vere ein konstruktiv part når kommunen vurderer nye areal for massehandtering gjennom kommuneplanens arealdel.

Hydrogen som energiberar

Ullensvang kommune ber om at hydrogen som utsleppsfritt drivmiddel for transport vert særskild fokusert på og arbeidd med i RTP. Ein ekstragevinst kan og ligga i tilknyting til urealiserte kraftutbyggingsprosjekt som det er gitt konsesjon for, men som til no ikkje har lete seg realisera grunna høge nettilkoplings- og overføringskostnader.

Ferjetilbod

I Ullensvang er det tre ferjesamband som fylket har ansvar for. Det er viktig at tilbodet vert styrka. For sambandet Jondal - Tørvikbygd, syner det ein jamn trafikkauke. Det er viktig at tilbodet vert justert i samsvar med denne auka, slik at ikkje tilbodet vert avvisningsgrunn for å nytta denne vegen.

Kollektivtilbod - buss og passasjerbåt.

Fylkeskommunen ynskjer at me skal nytta meir kollektivt transporttilbod. Dette er ein stor utfordring å få til når rutetilbodet er slik det er i dag. Om me skal få opp andelen brukarar på kollektivtransport, må tilbodet vera attraktivt og betre tilgjengeleg. Slik tilbodet er lagt opp til i byane, er det busskur på haldeplassane og informasjon om kor lang tid det er før bussen kjem. Dette er noko som er heilt fraverande her hjå oss. Her må me gå ned til haldeplassen å håpe bussen kjem, at det ikkje er flaum, ras eller andre tilhøve som gjer at den vert forseinka.

Mjuke trafikkantar - trafikktryggleik

I Ullensvang som i dei fleste andre kommunane vert det arbeidd med trafikktryggleik.

Trafikktryggleiksplanen skal syneleg gjera kva som kan gjerast for å mest mogleg trygge ferdselårar. Topografi og allereie etablert bygg gjer dette arbeidsområdet svært krevjande. Fylket har gjort mange gode tiltak for at kollektivtilbodet skal kunne nyttast av alle. Dette arbeidet må fortsetja og det hadde vore kjekt om me også kunne få gode tiltak ute hjå oss også.

Viktige prosjekt på fylkesvegar i Ullensvang

Ullensvang kommune vil til slutt peike på nokre kritiske strekningar i fylkesvegnettet som treng oppgradering:

- Fv.49 Austrepollen–Nordrepollen, tunnel, *sterk trafikkauke, stor rasfare og ny veg til kommune/region-senteret Odda.*
- Fv.49 Jondal–Sætveithagen, Skuleveg, etablere GS veg på denne strekka. Denne vegen har endra status frå å vera ein lokal tilkomstveg til å verta ein viktig gjennomfartsåre. ÅDT har auka monaleg og til høve til dei mjuke trafikantane er særleg dårleg. Strekkja er om lag 1,4 km.
- *Fv 49 frå Odda sentrum til Eitrheim, manglar det GS- veg på ca 1,3 km av vegstrekkja. Det er naturleg orsakar til at det ikkje er GS- veg her, då dette er dei mest utfordrande og dyraste plassane på vegstrekka for å få etablert GS-veg. Likevel bør fylket sjå på om det er råd å løysa dette og få etablert samahengande GS -veg*
- Fv.550 Eitrheim–Odda, vegutviding/tunnel - *sterk trafikkauke gjennom*
- *bustadområde, skuleveg og rasfare.*
- Fv.550 Omlegging veg utanfor sentrum. - *sterk trafikkauke nær skule og omsorgssenter.*
- Fv.49 Jondal–Jondalstunnelen, vegutviding - *sterk trafikkauke.*
- Fv.550 Jondal–Utne, vegutviding - *nasjonal turistveg.*
- Fv. 550 Herand - manglande godkjenning akseltrykk (her er det bruksklasse BkT8 40 tonn 12,40 m, dei ynskjer Bk10 -50 tonn 19,50 m, Men for å få dette til må vegen utbetrast/forsterkast. Det er ein bru i Herand, som skulle vore utbetra for lenge sidan, som ikkje det er gjort noko med) - *ulempe for næringsliv (utbetrast/oppjusterast i samsvar med plan frå SV frå 2009)*
- *Rv 13/Fv 49 for å få ein trafikksikker vegløysing i Odda, må fylket samarbeide med Statens vegvesen for å finne ei/å byggja ei vegløysing som går utanfor Odda sentrum, jf strategi for all vegplanlegging.*

Ulvik herad
*Perla i Hardanger*

# Regional transportplan Vestland 2022 – 2033

## Høyringsuttale frå Ulvik herad

### Innleiing

Ulvik herad sluttar seg til hovudmålet for RTP Vestland:
*Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.*
Vi er og nøgde med at Vestland fylkeskommune legg stor vekt på trafikktryggleik, mjuke trafikantar, klima/miljø, og å ta i bruk ny teknokogi i transportsektoren. Det er viktig for framtida, også frå eit distriktsperspektiv.

Ulvik herad vil særleg vektlegge plantema 4.1 fylkesvegnettet, 4.2 mobilitet og kollektivtransport, og 4.5 nasjonale ansvarsområde.

### 4.1 fylkesvegnettet, viktige vegar for næringslivet

Ulvik herad støtttar prioritering av vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nye, store vegprosjekt.

Utviklingen i distrikta er avhengig av sikre, framkommelege vegar for næringslivet, og trygge reisevegar til og frå jobb og skule i regionen. Vi vil særleg peike på fv 5376 Hjeltnesvegen, som er særs viktig for lokalt næringsliv og skogbruk. Her er det flaskehalsar som med små midlar kan utbetrast, og som vil gjere naudynt varetransport og tømmertransport mogleg. Den er svært avgrensa med dagens standard.

Reiselivet er ein av hovudnæringane i Ulvik og resten av Hardanger, og trygge, gode vegar er avgjerande for utvikling av sektoren. Ved prioritering av strekningsvise tiltak må reiselivet sine behov vere med i vurderingane.

Det vert i pkt 4.1.3.9 peika på masseoverskot i samband med store infrastrukturprosjekt. Her kan kommunane inviterast til eit samarbeid slik at det til ei kvar tid vil vere ein oversikt over tilgjengelege deponiplassar og lokale behov for massar. Mindre utbetringstiltak på fylkesvegnettet bør og sjåast i samanheng med masseoverskot frå større prosjekt i nærleiken, for å få mest mogleg veg for pengane.

### 4.2 mobilitet og kollektivtransport

I pkt 4.2.2 seier planen at *«vi skal arbeide for ein påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur med kvalitet, inkludert regional og grensekryssande infrastruktur for å støtte økonomsik utvikling og livskvalitet i heile fylket».*

Kollektivtilbodet i distrikta er avgjerande for mobiliteten, og ekstra viktig for unge og eldre, som i mindre grad køyrer eigen bil. Korrespondanse med andre kollektivtilbod som tog og båt, er viktig for at kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ. Ulvik herad ber difor fylkeskommunen betre korrespondansen med andre transportmidlar i vår region.

**Ulvik herad**
Skeiesvegen 3
5730 Ulvik
Org.nr. : 971159928

**Telefon:** 56 52 70 00
Postmottak@ulvik.kommune.no
Kontonr: 3450 19 70001

182#492:8d952dc3-1a18-4f29-9b2a-4fcc4a85c7e3:3

Kollektivtilbodet er viktig for utvikling av reiselivet. Det er difor med undring vi les i punkt 4.2.3.1 (side 25), at *«skuleskyss vil utgjere hovuddelen av tilbodet i område med spreidd busetnad og lågt trafikkgrunnlag»*. Skuleskyssen er ikkje eit tilbod når born og unge skal på sosiale aktivitetar, regionale arrangement i helgane, og liknande. Det er heller ikkje eit tilbod i feriar og friperioder som er høgsesong for reiselivet. Utan eit fungerande kollektivtilbod i desse periodane vil ein ikkje oppnå målsetnadane i planen.

Vestland har dei to internasjonalt mest kjende fjordane i Norge, som og er grunnlaget for ein stor del av reiselivet i Noreg. Hardanger har dei siste åra jobba hardt for å gjere fjorden meir tilgjengeleg og attraktiv for ei aukande mengd aktive turistar, der båtruta på fjorden har vore svært vikig.

Det siste halvanna året har koronapandemien fått store konsekvensar for reiselivsnæringa. Ei rekke kollektivtilbod har fått reduserte avgongar og båtruta på Hardangerfjorden har blitt redusert til berre 8 veker i sommarferien. Dette har vore ekstra uheldig for reiselivsutviklinga i vår region. Ulvik herad meiner ei satsing på båttransport på Hardangerfjorden er eit viktig kollektivtilbod og reiselivsprodukt, både for innbyggarar og næringsliv.
Tilbodet må utviklast vidare frå nivået i 2019.

Den teknologiske utviklinga har gjort elektriske bilar aktuelle for dei fleste, også i distrikta. Men utbygging av landeinfrastruktur langs fylkesvegane har ikkje følgt same utvikling. Det er heller ikkje omtala i planutkastet. RTP må ha ein strategi for utvikling og prioritering av eit teneleg nett av ladestasjonar på fylkesvegane.

**4.5 nasjonale ansvarsområde**
Bergensbanen er bindeleddet og livsnerva for høgfjellsområdet i Ulvik herad, og næringslivet der. Heradet støttar Vestland fylkeskommune si prioritering av ny E16 og Vossebane mellom Arna og Voss som det viktigaste statlege samferdsleprosjektet.
Skal ein lukkast med meir berekraftig og miljøvennleg transport, er satsing på Bergensbana avgjerande for både gods- og passasjertransport.

Rv7 er eit sentralt hovudsamband mellom aust og vest, og det er viktig fylkeskommunen jobber aktivt for at nasjonale styresmakter prioriterar sambandet i åra som kjem.

Rv13 langs sørsida av Hardangerfjorden er eit hovudsamband frå sørlege delar av fylket, og er ein stor flaskehals for næringsliv og reiseliv i regionen. I sommarmånadane er det naudsynt med trafikkregulering for å unngå full stans og trafikkaos. Fylkeskommunen må vere ein pådrivar for at strekningsvise tiltak vert gjennomført so raskt som mogleg.

**Til prosessen**
Regional transportplan er eit viktig dokument som grunnlag for Vestland fylkeskommune sine prioriteringar. Høyringsmøta er ein viktig arena for kontakt med, og forankring i kommunane. Ulvik herad meiner at i denne prosessen kjem høyringsmøta for seint. Berre 3 høyringsmøte fordelt på heile fylket, med det siste to dagar før fristen går ut, gjer møta utan verdi for høyringsinnspela.

**Ulvik herad**
Skeiesvegen 3
5730 Ulvik
Org.nr. : 971159928

**Telefon:** 56 52 70 00
Postmottak@ulvik.kommune.no
Kontonr: 3450 19 70001

182#493:8d952dc3-1a18-4f29-9b2a-4fcc4a85c7e3:4

Ulvik herad
*Perla i Hardanger*

Når høyringsperioden også i hovudsak har vore i ferietida, blir det ikkje den gode prosessen det burde vore. Ei god, lokal administrativ og politisk handsaming burde vore lagt til grunn for gjennomføringa av høyringsprosessen. Ein god prosess er ofte viktigare enn eit par månader kortare saksgang.

182.5.L

182#494:8d952dc3-1a18-4f29-9b2a-4fcc4a85c7e3:5

**Ulvik herad**
Skeiesvegen 3
5730 Ulvik
Org.nr. : 971159928

**Telefon:** 56 52 70 00
Postmottak@ulvik.kommune.no
Kontonr: 3450 19 70001

Vaksdal kommune
Kommunedirektør

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

| **Referanser:** | **Saksbehandlar:** | **Dato:** |
|---|---|---|
| Dykkar: | Åse Elin Myking | 12.09.2021 |
| Vår: 20/694 - 21/8442 | ase.elin.myking@vaksdal.kommune.no | |

# Uttale frå Vaksdal kommune til regional transportplan 2022 -2033

***Kommunestyret gjev slik uttale til Regional transportplan for Vestland 2022 -2033:***

*Fylkesveg*
*Utfordringane langs fylkesvegnettet i Vaksdal kommune er mange og behovet for rassikring, opprusting og utviding er stort.*

*Fv 569 er særs viktig for Vaksdal kommune og for samarbeidet i Nordhordlandsregionen. Fylkesvegen bind saman kommunane i regionen og gir grunnlag for felles utvikling.*

*Standard og tilstand på denne viktige vegen avgrensar mogelegheitene for bustad- og næringsutvikling i denne delen av kommunen. I tillegg er vegen utsett for årlege steinsprang og ras med dei konsekvensar og utryggheit det medfører. Deler av vegen er også flaumutsett. I Stamnes-område er Fv 569 skuleveg og behovet for betre tilrettelegging for mjuke trafikantar er stort.*

*Fjordlandskapet i denne delen av kommunen har gode utviklingsmogelegheiter. Ei større oppgradering og sikring av vegen er avgjerande for å kunne realisere dette potensialet.*

*Fv 569 er ein viktig omkøyringsveg når E16 er stengt og på dagar med stor trafikk og kø. Behovet for omkøyringsveg blir minst like viktig i denne planperioden med tanke på oppstart av arbeidet med ny E16 og bane Arna – Stanghelle.*

*Det er viktig at utstyr for vintervedlikehald er plassert langs Fv 569 og Fv 5410.*

*Kommunestyret ber om at FV 569 vert prioritert i denne planperioden av RTP. Utbetringar og sikring av Fv 569 hastar og bør setjast i gang tidleg i planperioden.*

*Sykkel*
*I Stamnes-område er Fv 569 skuleveg og behovet for betre tilrettelegging for mjuke trafikantar er stort.*

*Ved framtidig realisering av K5 vil Vaksdal kommune peike på at Vestland Fylkeskommune bør arbeida for sykkelveg på gamal jernbanetrase. Målet må vera ein samanhengane sykkelveg frå Haugastøl til Bergen.*

*<u>Berekraftig mobilitet</u>*
*Vaksdal kommune syner til pkt. 4.2.3.1 i planen og vil påpeike at for vår kommune vil berekraftig mobilitet i stor grad kunne løysast gjennom å betre rutetilbod, korrespondanse og billettprisar knytt til tog på Vossebanen.*

*Vaksdal kommune vil på det sterkaste oppmode om at enkeltbillettar på tog Voss – Bergen får same takst som i sone A Vaksdal ber og fylkeskommunen om å krevje at VY og vert ein del av utprøvinga av nytt billettsystem SMART snarast.*

*<u>Drosje</u>*
*Vaksdal kommune syner til høyringsutkast kap. 4.2.3.6. Vaksdal kommune er potensielt ein kommune som kjem til å få forringa eller miste drosjetilbodet etter endring i yrkestransportlova. Vaksdal kommune ber om at fylkeskommunen må tildele drosjeløyve med einerett i områder utan tilbod men at ein slik einerett set som vilkår at dette vert løyst gjennom sentral og drift utover plikt og avtalekøyring. Tildeling av einerett bør og skje gjennom dialog med dei aktuelle kommunane.*

*Båtruta i indre Osterfjord er viktig for Vaksdal kommune for å oppretthalde busetnad, beredskap, ta vare på kulturlandskap og for å utvikle turistnæringa.*

*Vidare er det viktig med god innfartsparkering for at folk skal nytta kollektiv transport.*

Med helsing

Åse Elin Myking
Ass. rådmann

*Brevet er godkjent elektronisk og har difor ingen underskrift.*

**Mottakarar:**
Vestland fylkeskommune Postboks 7900 5020 BERGEN

Vik kommune

VERDSARV Vestnorsk fjordlandskap | NÆRØYFJORDEN VERDSARVPARK

VERDSARVKOMMUNE

Vestland fylkeskommune

| Vår ref. | Dykkar ref. | Sakshandsamar | Direktenr. | Dato |
|---|---|---|---|---|
| 20/734 -8 | | Øistein Edmund Søvik | 948 61 333 | 10.09.2021 |

# Høyringsinnspel frå Vik kommune - Regional Transportplan for Vestland 2022-2033 (merk: 2021/21417)

Vik kommunestyre har i sak 058/21 handsama høyringsinnspel frå kommunen til RTP. Denne var samrøystes vedteke og er fylgjande:

«Regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033 – Innspel frå Vik kommune

Den største utfordringa i det nye fylket er sentrum – periferi. Samferdsle er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å jamne ut denne motsetnaden og sikre ei positiv utvikling i næringsliv og busetting også i distrikta.

Vik kommune har gjennom Sogn regionråd delteke aktivt i utforminga av dei innspela rådet har hatt så langt i prosessen. Det gjeld m.a. dei særeigne utfordingane som Sogn har; mange og lange tunnelar, rasutsette vegar, fjellovergangar med vinterstenging eller dårleg regularitet og få eller ingen omkøyringsvegar. Vi tek sikte på å halde fram med dette samarbeidet og planlegg å slutte oss til uttalen frå rådet når den er klar.

Diverre finn vi i liten grad att omtale av desse særeigne utfordringane, medan problem, strategiar og løysingar i og rundt Bergen har fått stor plass i planen. Når utfordringane for Sogn ikkje kjem godt fram, eller i liten grad vert tekne omsyn til, får det sjølvsagt følgjer for mål og strategiar. Denne ubalansen mellom sentrum og periferi er ein klår veikskap ved planen.

Men kommunen meiner samstundes at:

- *Løysinga med strategiar på sentrale planområde og utviklingstiltak i ein eigen handlingsplan er gode grep*
- *Det gjeld òg målet om «meir veg forpengane» og porteføljestyring av investeringsprogrammet når det kjem*

Det hadde vore naturleg å starte planarbeidet for nye Vestland med utgangspunkt i dei to tidlegare fylka sine planverk. Eit sentralt tiltak for Vik er – og har lenge vore - skredsikring av fv. 5600 Vik – Arnafjorden. Den var høgast på marginallista i førre plan, men som no – med endra modellar og kriterium – kan vere på veg til å falle heilt ut.

Strekninga er kritisk farleg på grunn av samanhengande skredpunkt på 6 km. Grendene i Arnafjorden vert isolerte fleire gonger i året, med konsekvensar for innbyggjarar og næringsliv. Ikkje minst er frykta stor for at ulukka skal råka skulebussen som dagleg køyrer denne strekninga, med born frå 1 til 10 klasse. Arnafjorden har heller ikkje omkøyringsmogelegheit, noko som må gi stor vekt i prosjekt som må realiserast. Tunnell er einaste løysinga for sikker veg.

Nedprioritering av f.v. 5600 Vik – Arnafjorden er sjølvsagt heilt uakseptabelt.

Det understrekar dessutan trongen for ein meir føreseieleg prosess og kontinuitet i planlegginga.

Når handlingsplanen i år kjem utan eit konkret investeringsprogram med porteføljе får vi heller ikkje ein heilskapleg plan eller moglegheit til å sjå korleis ev. endra modellar og kriterium kjem til å slå ut. Utfordringar, mål og strategiar er viktige, men det er fyrst når investeringsprogrammet ligg føre at det er mogeleg å sjå dei konkrete prioriteringane og verknadane av både endra prosess, modellar og kriteriebruk.

Det er dessutan vanskeleg å forstå kvifor det alt no er lagt så mykje arbeid i prioriterings-kriteria og kostnadsoverslag utan å sluttføre dette arbeidet i eit investeringsprogram med konkret porteføljeoversyn.

I tillegg til rassikring av fv. 5600  er det for kommunen viktig alt no å peike på behovet for å sikre mjuke trafikantar med gang- og sykkelveg frå Vange bru til Flatbygdi skule (fv. 5601) og frå Gilhus til Voll (langs rv. 13).  Det er heilt naudsynt at alle desse tre tiltaka no kjem inn i investeringsprogrammet.

Vik kommune meiner dessutan at modellen for skredfaktor som Statens vegvesen utarbeider må leggjast til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar innan rassikring. Vi kan ikkje ta inn andre kriteria eller vekta annleis enn det som alt ligg i skredfaktormodellen. Auka krav til ÅDT, nye kriterium for mjuke trafikantar eller mindre vekt på gode omkøyringsalternativ er ikkje vegen å gå.»

På vegne av kommunestyret i Vik

Med helsing

Øistein Edmund Søvik
Rådmann

*Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift*

Voss herad

Dato: 03.08.2021

# Høyringsuttale til regional transportplan Vestland 2022-2033

Det vert vist til Vestland fylkeskommune sitt høyringsframlegg til Regional Transportplan for Vestland 2022-2033. Voss Herad kjem med fylgjande uttale til planen:

## Innleiing:

Som regionsenter i Indre Vestland er Regional Transportplan svært viktig for oss. Voss eit trafikknutepunkt, og det er mange interesser og omsyn å ta. Det er bra at fylket no lagar strategiar for sitt arbeid, men me vil understreka at dette må vera strategiar for heile fylket. Slik me ser det vil dette vera ein viktig del av Vestland fylke sin distriktspolitikk.

**Status for fylkesvegnettet i Voss Herad:**

Det er om lag 195 km med fylkesveg i heradet. Desse fordelar seg på:

- Granvin – Kvam 23 km (FV79)
- Vallavik – Djønno 4 km (FV5378)
- Fennavegen 5 km (FV 5384)
- Raundalsvegen 38 km (FV5386)
- Kytesvegen Ygre - Kløve 6 km (FV5388)
- Tvinde – Skulestadmo 13 km (FV5390)
- Voss – Rong (Bordalsvegen) 15 km (FV5392)
- Voss – Bulken (gamlevegen) 21 km (FV5394)
- Vestbygdi – Djukastein 8 km (FV5396)
- Evanger – Nesheim 19 km (FV5410)
- Bulken – Dale (Hamlagrø) 45 km (24 km til kommunegrensa) (FV5400)
- Voss – Bavallen 7 km (FV5402)
- Haugsvik – Framnes (Vasstronde) 6km (FV5404)
- Holven – Ulvik (kommunegrensa) 10km (FV5380)

Funksjonane til og trafikkmengda på vegane varierer, men det er gjennomgåande at dei har låg standard og mange av dei er utsett for skred og ras. Veldig liten del av fylkesvegane har tilbod til mjuke trafikantar. Enn så lenge er hovudvegen E16 Voss-Arna både ras- og ulykkesutsett og fleire av fylkesvegane i heradet fungerer som omkøyringsvegar ved stenging. Det er ei utfordring at mange av vegane er i ein så dårleg stand at det går utover næringstransporten i distrikta.

## Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?

Høyringsframlegget tek for seg dei store utfordringane til fylket. Med framtidige klimaendringar vil ein kunne få store utfordringar med auka hyppigheit av ekstremvêr med påfølgjande flaum og skredhendingar. Det er då viktig med klimatilpassing og at det finst gode omkøyringsmoglegheiter ved stenging av vegar.

## Er målsettingane riktig med tanke på dei utfordringane fylket har?

***Fylkesvegnettet:***

Voss herad stør dei fire delmåla som er satt for fylkesvegnettet:

- Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast
- Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på.
- Fylkesvegnettet skal planleggast, byggast, driftast og forvaltast på ein måte som tar omsyn til klima, miljø og natur.
- Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.

Det er viktig å stoppa forfallet på fylkesvegnettet og auka fokus på trafikksikring, skred og flaumsikring.

***Mobilitet og Kollektiv:***

Det er viktig at den sosiale dimensjonen til det berekraftige mobilitetssystemet vert vektlagt når ein vidareutviklar mobilitetssystemet i distrikta. Sjølv om mykje av befolkningsveksten skal skje i dei mest sentrale områda er det viktig at utkantane har eit tilbod som mogleggjer aktiv deltaking i samfunnet sjølv utan bil.

***Nasjonale ansvarsområde***

«*Vestland skal ha ein tilfredsstillande standard og tryggleik på riksveg og banenettet og på farleier*»

Både i eldre trafikksikringsplanar og arbeidet med ny trafikksikringsplan for heradet er det ein gjengangar at dei mest ulykkesutsette vegane er gjennomfartsårene i heradet (E16 og RV13). Det er viktig at fylket er med som pådrivar for ny E16 Voss – Stanghelle for å sikre tilfredsstillande standard på vegen, og for å auke tryggleiken og redusere talet på ulykker.

## Er det god samanheng mellom mål og strategiar?

Det bør adresserast i planen korleis målkonfliktar og konfliktar mellom strategiane skal handterast. Det er fem hovudtema under hovudmålet, fira delmål for fylkesvegnettet og 19 strategiar for fylkesvegnettet. Dette gjer det vanskeleg for lesaren å sjå kva som skal gjelde ved konflikt mellom strategiane og måla. Korleis vil ein for eksempel vekte trafikktryggleik opp mot «meir veg for pengane».

***Fylkesvegnettet***

*Strategi O) Avklare føremålstenleg eigarskap til vegnettet mellom forvaltningsnivåa i Vestland.*

Som det vert peikt på i planen har fylkesvegnettet eit stort vedlikehaldsetterslep. Kommunane er lite interessert i å overta eit vegnett med stort vedlikehaldsetterslep. Det er heller ikkje klart korleis delmålsettinga «*veksten i forfallet skal stoppast*» vert nådd med endring av eigarskap til vegnettet. Ved ein eventuell omklassifisering av veg er det viktig at vegen er rusta opp tilstrekkeleg før eventuell overlevering for å unngå auka forfall i vegnettet.

***Nasjonale ansvarsområde***

Det er god samanheng mellom mål og strategiar. Voss herad vil understreke behovet for både arbeidet for ny E16 og behovet for auka kapasitet for pendlaravgangar og godstransport på jernbana (til dømes ved bygging av fleire kryssingsspor). Det er eit viktig klimamål å få meir gods over på bane.

## Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?

***Fylkesvegnettet***

Voss herad tykkjer det er urimeleg å låsa seg til dei kriteria som er satt i RTP for kva vegar som kan ha nyinvesteringar. Det vil verta målkonfliktar mellom dei ulike måla i planen og kriteria som er satt.

Voss herad tykkjer det er positivt at FV79 Granvin - Norheimsund ligg inne i RTP med strekningsvis utgreiing og fleire rassikringstiltak.  Det er eit naudsynt prosjekt å rassikra denne viktige strekninga og å trygga den viktigaste omkøyringsvegen for E16. På same tid vil me understreka omkøyringsvegane Evanger – Dale (FV5410) og Bulken – Dale (FV5400) også er viktige for å sikra framkome aust-vest når E16 er stengt.

Det er lagt opp til at funksjonsklasse i stor grad skal styra kva vegar som får nyinvesteringar. Me ser at den låge standarden på delar av fylkesvegnettet fører til auka trafikk av tyngre køyretøy i det kommunale vegnett gjennom bustadfelt. Låg bereevne på fylkesvegane fører til utfordringar for næringslivet. Smal vegbane, høg fart og manglande tilbod til mjuke trafikantar gjev mange stadar utfordringar for trafikktryggleiken.  Voss herad ser at det er behov for investeringar i vegnettet også i funksjonsklassane C, D og E for å oppretthalda funksjonen til vegane. Det bør og gjerast ei ny vurdering av vegane sin funksjonsklasse, eventuelt kriteria for funksjonsklasseinndelinga. Det er fleire vegar i heradet med trafikkmengd og funksjon som ikkje samsvarar med kriteria for funksjonsklassane og inndelinga som er gjort.

Til dømes har FV5402 Ringheimsvegen/Bavallsvegen funksjonsklasse D. Dette er også ein veg med viktig regional funksjon ved at det er tilkomstveg til sjukehuset, den interkommunale legevakta, reiselivsdestinasjonen Voss Resort m.m. FV5402 har i dag så låg standard at den har redusert framkome for tungtransport, noko som fører til at kommunale bustadgater vert nytta som alternativ trasé. Storparten av vegen manglar også tilbod til mjuke trafikantar, og er skuleveg både til Vangen

skule og Skulestad skule. For denne vegstrekningen er ny veg planlagt og reguleringsplan vedtatt, og dette er ein parsell Voss herad har høg prioritet å få realisert. Ein ser det såleis som uheldig om kriteria er utforma på ein slik måte at vegen ikkje vert innlemma i handlingsprogrammet.

For stor vektlegging av ÅDT vil i stor grad vri midlane frå distrikta til byane. Det er færre alternativ til biltransport i distrikta både på grunn av avstand, men og manglande tilbod for mjuke trafikantar og kollektivreisande. Reine kost/nyttevurderingar vil slå ut positivt for vegar med stor trafikkmengd og dermed større potensiale for reisetid spart. Det er eit paradoks at dette vil vera gunstig for sterkt trafikkerte vegar i byområda som er omfatta av nullvekstmålet og der ein har eit godt kollektivtilbod som alternativ til personbilar.

Voss herad ser store utfordringar knytt til næringstransport på fylkesvegar. Låg tillat akseltrykk fører til at det i mange tilfelle vert mange turar med lite last, i staden for få turar med meir last. Dette gjev større slitasje på vegane og auka klimagassutslepp.  Det er viktig med framkome og tryggleik også for tyngre køyretøy, og me stør arbeidet som er starta opp med å sjå på kva vegar som kan opnast opp for større akseltrykk. Det er viktig å prioritera utbetring av flaskehalsar og alle fylkesvegar bør oppgraderast slik at dei stettar kravet til oppskriving til BK10 – 50tonn.  Me ser at den låge standarden på fylkesvegnettet bidreg til auka kostnadar for næringslivsaktørane. Det gjeld til dømes Raundalsvegen (FV5386) og Bordalsvegen (FV 5392) der den låge bereevna og kort vogntoglengde fører til auka transportkostnadar for næringslivet.

Voss herad si prioriterte liste over investering på fylkesvegar:

1. FV79 Granvin – Norheimsund. (Kvanndal Aust er eit viktig rassikringstiltak for sikre trygg framkome på denne viktige omkøyringsvegen til E16.)
2. FV5402 Ringheimsvegen/Bavallsvegen. Realisere ny avkøyring frå E16 i samsvar med vedtatt reguleringsplan.
3. FV5386 Raundalsvegen. Punktutbetring for høgre tillat aksellast og betre trafikktryggleik.
4. FV5392 Bordalsvegen. Punktutbetring for høgre tillat aksellast og betre trafikktryggleik.

***Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport***

Når det gjeld mobilitet og kollektivtransport er det viktig å få utvida område med einingstakst for buss og bane til heile strekninga Bergen – Voss, både når det gjeld periodebillett og enkeltbillett gjerne etter modell frå Ruter i Osloområdet. Det bør vidare leggast til rette for at pendlarar med månadsbillett kan reisa med fjerntog.

Voss herad stør fokuset på trafikktryggleik i mobilitet og kollektivtransport delen av planen. Det er bra at barn og unge har hovudfokus og at skuleveg vert prioritert. Me ser at det er ei utfordring at berre 14% av fylkesvegnettet innafor 4 km frå skule har tilbod til gåande og berre 9% har særskilt tilbod til syklande i Voss herad. Dette fører til innskrenka mobiliteten for born og unge og dei vert i større grad avhengig av både skuleskyss og foreldretransport for å koma seg til skule og fritidsaktivitetar. Dette fører til mindre bevegelse blant born og unge, og auka kostnadar til skuleskyss for heradet som følgje av særleg farleg skuleveg.

Ved vidareutvikling av mobilitetssystemet og innføring av for eksempel mikromobilitetstenester (t.d. elsparkesyklar, ståhjulingar osv.) som del av kollektivtransporten er det viktig at infrastrukturen har tilstrekkeleg kvalitet og fokus på trafikksikkerheit. Det er ei kjent sak at det har vore utfordringar som høg ulykkesfrekvens og konfliktar med andre trafikantgrupper ved innføring av nye mikromobilitetstenester

## Strategi for mjuke trafikantar: Fylkeskommunen ønskjer tilbakemelding på ein til to strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien

Det er eit mål i barnas transportplan at 80 % av born innanfor 4 km radius skal gå og sykle til skulane, og Voss herad ligg langt unna dette målet. Betre tilrettelegging for mjuke trafikantar langs fylkesvegane rundt barneskulane i heradet vil gjera at tal born som er avhengig av skuleskyss og foreldretransport vert redusert og fleire vil gå og sykla til skule, jobb og fritidsaktivitet. Det vil også binda sentrumsområda betre saman og er eit viktig klimatiltak.

Spesielt vinterstid er det utfordring med utrygg skuleveg på grunn av manglande tilbod til mjuke trafikantar, smal vegbane, manglande ljos, utfordring med brøyting/snøopplag osv.

Voss herad har i det pågåande arbeidet med ny trafikksikringsplan sett behovet for etablering av tilbod til mjuke trafikantar langs mange av fylkesvegane. Me har prioritert fylgjande vegar, men det er fleire som kunne vore med på lista.

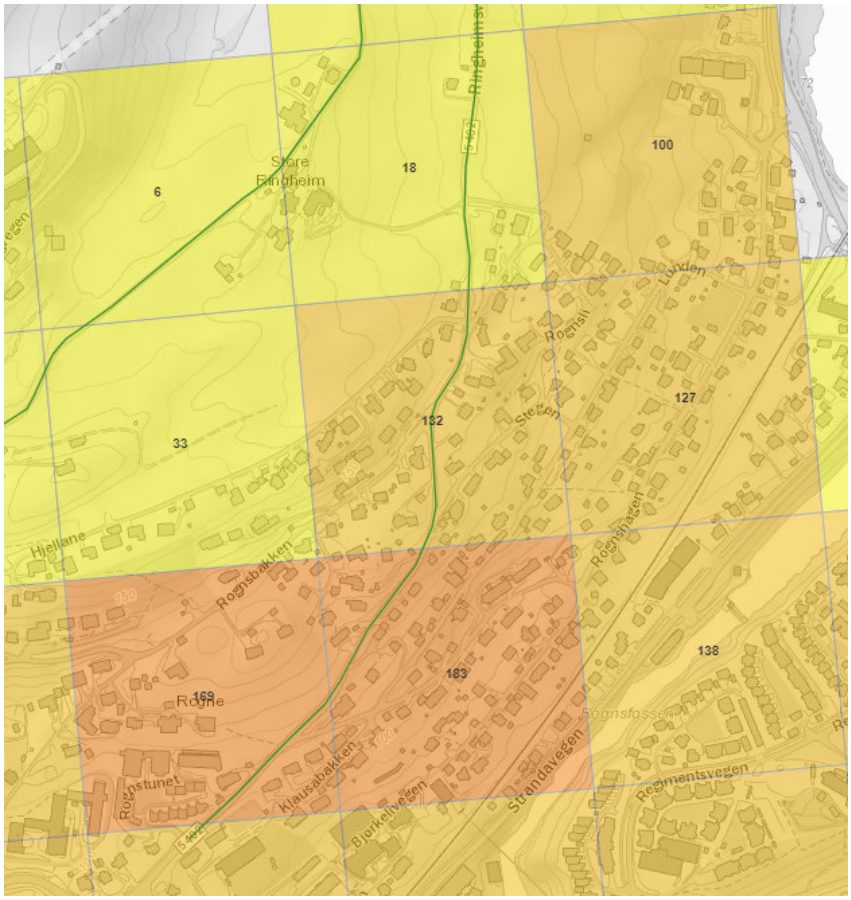
### *1. FV5402 Ringheimsvegen*

Ringheimsvegen har smal vegbreidd, mange kryss og avkøyringar, mange mjuke trafikantar og bilar parkert langs vegen. Dette gjer trafikkbildet uoversiktleg. Voss herad har fått fleire innspel i arbeid med TS- planen om at Ringheimsvegen vert opplevd som utrygg og farleg. Langs delar av strekninga får born dekka skuleskyss på grunn av særleg farleg skuleveg. Tilrettelegging for mjuke trafikantar vil knyte saman eit bustadområde med sentrum og bidra til trygging av skuleveg for barne- og ungdomsskuleelevar

VLFK har gjennomført forprosjekt på tiltaket med etablering av fortau frå Rognstunet til Hjellane, ei strekning på ca 600 m, og heradet stør vidare reguleringsplanarbeid på strekninga.

*Avstand heim skule/sentrum*: Om lag 1,6 km frå ende av føreslått nytt tilbod Hjellane til Vangen skule.

*Befolkningstettleik*:




(https://vestlandfylke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=19cae1f26373480bb67c4323ff14c576)

*Tener anlegget fleire daglege gjeremål*: Vegen er viktig forbindelse til sentrum for både arbeidsreiser, fritidsreiser, handelsreiser og som skuleveg. Tilkomst til Voss sjukehus, bustadområdet, og for mange også hovudtrasé til Ringheim, øvre del av Skjerpesfeltet, Bavallen og Voss Resort.

*Høgdeskilnad*: 32 m på strekninga der det er føreslått nytt tilbod, totalt 74 høgdemeter forskjell på skulevegen frå Hjellane til Vangen skule.

*Fartsgrense*: 50 km/t

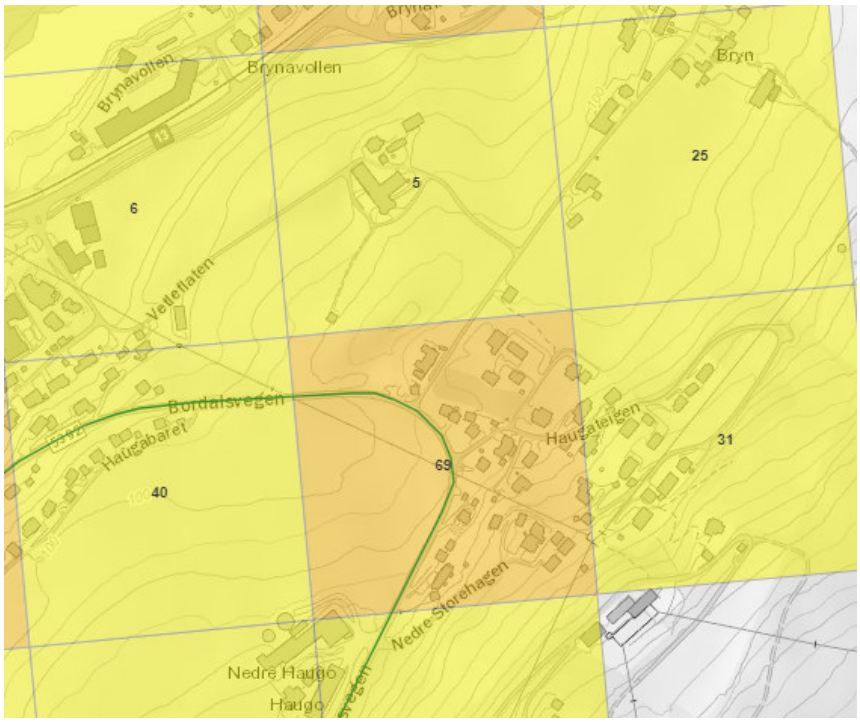
*Trafikkmengd*: 1900, andel lange kjøretøy 5% (Kjelde: NVDB)

### 2. *FV5392 Bordalsvegen*

Det manglar tilbod til mjuke trafikantar langs Bordalsvegen etter Haugamoen. Langs fleire deler av vegen er det befolkningskonsentrasjonar. Tiltaket det er teke utgangspunkt i er etablering tilbod frå Haugamoen til Nedre Storehagen/Haugo. Men det er fleire strekningar langs Bordalsvegen der det burde vorte etablert tilbod. Fleire innspel til TS arbeidet i heradet om at dette er ein veg med smal vegbane, stor trafikk, høg fart og som vert opplevd som utrygg og farleg for mjuke trafikantar. Det er utarbeidd reguleringsplan for tiltaket.

*Avstand heim skule/sentrum*: om lag 1,6 km til Sverresplass frå enden av nytt tilbod Haugo

*Befolkningstettleik*:




(https://vestlandfylke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=19cae1f26373480bb67c4323ff14c576)

*Tener anlegget fleire daglege gjeremål*: Viktig forbindelse til sentrum, skuleveg, potensiale for arbeidsreiser, fritidsreiser og handelsreiser.

*Høgdeskilnad*: 30m på strekninga med foreslått nytt tilbod frå Haugamoen til Haugo

*Fartsgrense*: 50 km/t

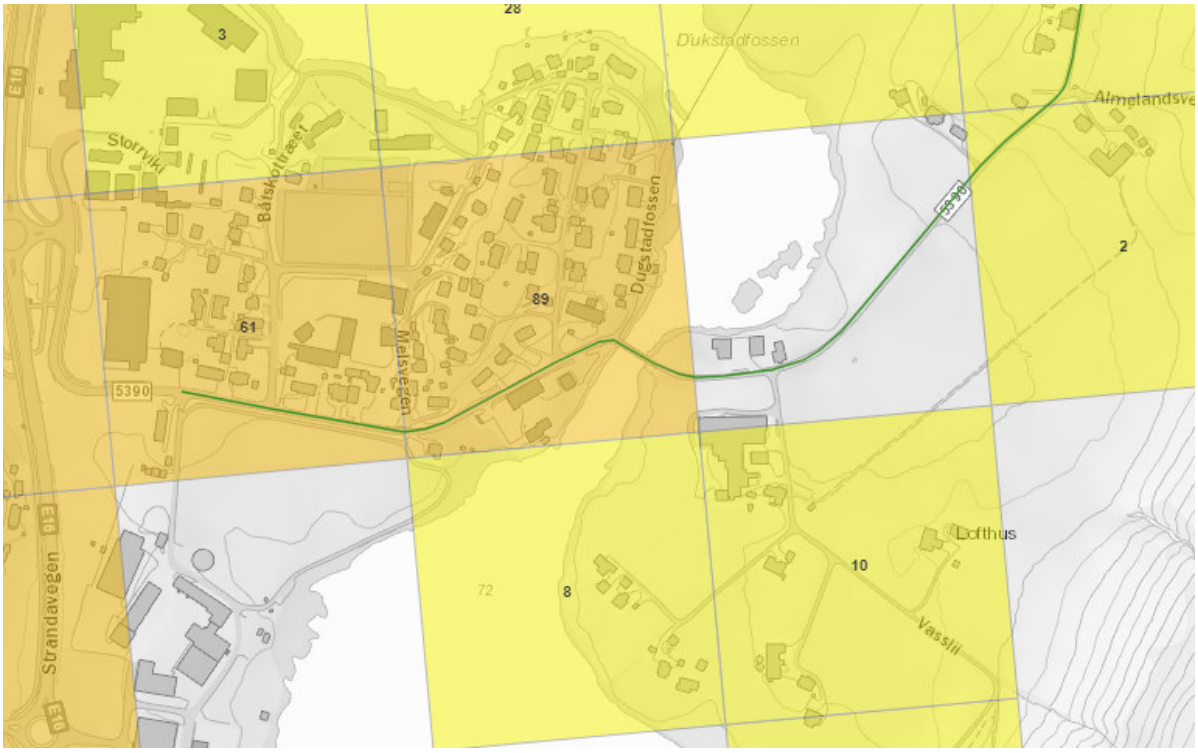
*Trafikkmengde*: 1500 – 2600 ÅDT, andel lange kjøretøy 8% (Kjelde: NVDB)

### 3. FV5390 Nedkvitnesvegen

Det manglar tilbod til mjuke trafikantar langs Nedkvitnesvegen, og prioritert strekning å få etablert dette er mellom Coop Extra og Kvitheim bru. Skuleveg for elevar både til Skulestad Skule og Voss vidaregåande, og vegen er også del av mykje brukt turveg rundt Lundarvatnet. Det finst ein gamal reguleringsplan med planlagd fortau langs Nedkvitnesvegen. Skulestadmoen er prioritert utbyggingsområde for heradet og behovet aktualiserer seg i samband med plan for bygging av nytt hotell ved Voss Rafting og ny smådyrklinikk på strekninga.

*Avstand heim skule/sentrum*: ca 600 m til Voss vidaregåande skule og ca 1 km til Skulestad skule frå enden av føreslått tiltak. Ca 450 m utan tilbod til mjuke trafikantar frå Coop Extra til Kvitheim bru.

*Befolkningstettleik*:




(https://vestlandfylke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=19cae1f26373480bb67c4323ff14c576)

*Tener anlegget fleire daglege gjeremål*: Viktig forbindelse til sentrum, potensiale for arbeidsreiser, fritidsreiser og handelsreiser. Skuleveg og del av attraktiv turveg rundt Lundarvatnet.

*Høgdeskilnad*: 5 m på strekning på 450 m frå Coop Extra til Kvitheim bru.

*Fartsgrense*: 50km/t

*Trafikkmengde*: 1000, andel lange kjøretøy 8% (Kilde NVDB)

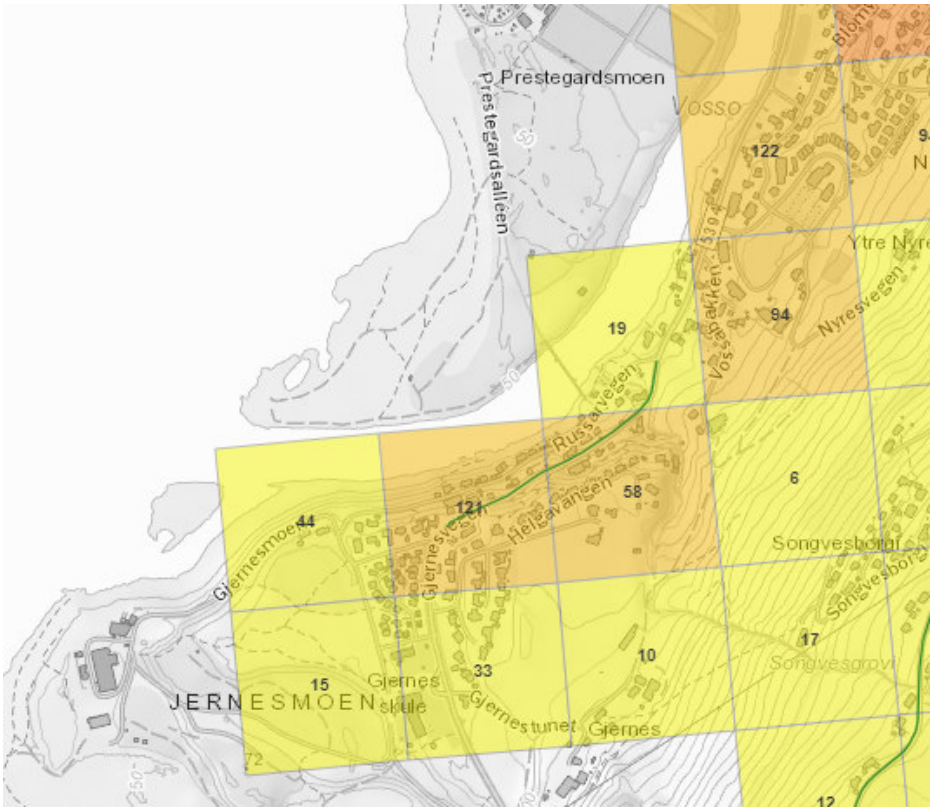
### *4. FV5394 Gjernesvegen/Vikjavegen*

Deler av Gjernesvegen mellom Gjernes Skule og Voss sentrum manglar tilbod til mjuke trafikantar. Gjernesvegen har ei alternativ rute via Russarvegen. Det er ikkje tilbod til mjuke trafikantar der heller, men mindre trafikk. Det er brattare stigning i Russarvegen og mykje tungtransport til flisfyringsanlegget og renseanlegget gjer at dette ikkje er eit fullgodt alternativ. Er potensielt skuleveg for mange elevar til Gjernes barneskule frå nytt byggjefelt på Nyre.

Også etter Gjernes skule er det etterspurt tilbod til mjuke trafikantar langs Vikjavegen, då dette er ein mykje nytta veg til rekreasjon og tur.

*Avstand heim skule/sentrum*: om lag 1,7 km frå Gjernes til Vangen ungdomsskule

*Befolkningstettleik*:




(https://vestlandfylke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=19cae1f26373480bb67c4323ff14c576)

*Tener anlegget fleire daglege gjeremål*: Viktig forbindelse til sentrum, potensiale for arbeidsreiser, fritidsreiser og handelsreiser. Skuleveg

*Høgdeskilnad*: 18m på den aktuell strekning frå Russarvegen til Gjernesmoen (ca 470 m).

*Fartsgrense*: 50 km/t

*Trafikkmengde*: 1200, andel lange kjøretøy 8% (Kjelde: NVDB)

**Arkiv: FE-121**
**Arkivsaknr: 20/8624 - 12**
**Sakshandsamar: Råmund Skjold**

# Saksframlegg

**SAKSGANG**

| Utval | Møtedato | Saknr |
|---|---|---|
| Råd for personar med funksjonsnedsetjing (RFF) | 15.09.2021 | 031/21 |
| Ungdommens kommunestyre (UKS) | 15.09.2021 | 031/21 |
| Eldrerådet (ER) | 16.09.2021 | 033/21 |
| Utval for samfunnsutvikling (UFS) | 21.09.2021 | 038/21 |
| Kommunestyret (KS) | | |

## Uttale til regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland fylke

**Kort om saka**:
Vestland fylke har sendt utkast til Regional transportplan 2022 – 2033 på høyring. Planen vil bli det første overordna strategiske plandokumentet innan samferdsle og mobilitet for nye Vestland fylke, og det skal setja retning for den langsiktige utviklinga av sektoren. Dei måla og strategiane som vert vedteken gjennom RTP skal medverke til å sikre ein trygg, berekraftig og nyskapande samferdslesektor i åra framover.

**Dokument vedlagt saka:**

| Tittel |
|---|
| Notat fV 561 Skjergardsvegen |
| Merknader til Regional transportplan 2022 - 2033 frå Øygarden kommune |
| Fråsegn til høyring på Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland |

**Innstilling til vedtak:**

Øygarden kommunestyre meiner høyringsframlegg til Regional transportplan vil verte eit godt styringsverktøy for utvikling av samferdslesektoren i fylket. Det er eit godt grep å knytte plan mot utviklingsplan for Vestland og leggje FN sine bærekraftmål til grunn.

Øygarden kommunestyre har følgjande merknader til høyringsframlegg, for detaljar vert det vist til saksutgreiing og vedlegg til saka:

- Plandokumentet kunne vore enno meir spissa og synleggjort med tanke på korleis Vestland

fylkeskommune tenkjer å prioritere tilgjengelege ressursar.

- I komande samfunnsplan for kommunen skal det fastsetjast senterstruktur og ein slik struktur skal vera styrande for seinare prioriteringar inn mot handlingsprogram. Det er forventa at fylket legg kommunen sine overordna strategiar til grunn i vidare arbeid og samordnar slik at ressursane vert brukt på best tenlege måte.

- VLFK må i RTP ta initiativ til å etablere eit utviklingsprosjekt som ser på muligheter for ekstern finanisering (bompengar) av ny trase Kolltveit – Ågotnes (evt. sørover mot Skogsskiftet) type «Øygardspakken. Eit slikt utviklingsprosjekt må og avklare om det er grunnlag for å arbeide for ny veg på andre måtar som spleiselag eller omklassifisering til riksveg, og arbeide for finansiering i seinare NTP. Dette må og sjåast i samanheng med eksisterande trase Kolltveit – Ågotnes der veg og kryssutforming i dag er til hinder for vidare utvikling langs aksen og vil vera ein framtidig flaskehals for godstransport før ny veg er etablert.

- Sjølv om prioriteringar må spegle seinare vedteke sentrumstruktur i samfunndel til kommuneplan, vil Øygarden kommunestyre peike på eitt konkret prosjekt som må prioriterast i første handlingsprogram:
    - Nye krysssløysingar i kommunedelsenter Skogsskiftet. I kommunedelsenteret er det ein pågåande planprosess for å finne ei sameint løysing for nedskalerte krysssløysingar i sentrumsområdet. Kommunen har forventningar til at fylket tar ein aktiv rolle i seinare gjennomføring av løysingane i samarbeid med kommunen og private partar.

- VLFK ber om tilbakemelding på ein til to strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikkantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien. Følgjande strekningar vert meldt inn:

    - Fv 5240 Arefjordvegen – utbetring i samsvar med pågåande reguleringsplan, utviding av veg med fortau
    - Fv 5242 Vestsidevegen – Kommunen ønskjer primært utbetring av veg og gang/sykkelveg, men det er og mogleg å starte med utbetring av mindre strekke/flaskehalsar.

- Fv 5240 Arefjordvegen – utbetring i samsvar med pågåande reguleringsplan, utviding av veg med fortau
- Fv 5242 Vestsidevegen – Kommunen ønskjer primært utbetring av veg og gang/sykkelveg, men det er og mogleg å starte med utbetring av mindre strekke/flaskehalsar.

**Saksopplysningar:**
Vestland fylke har sendt utkast til Regional transportplan (heretter kalla RTP) 2022 – 2033 på høyring, med høyringsfrist 12. september. Denne RTP er den første samla RTP for nye Vestland fylke, og det er eit omfattande planmateriale som vert sendt på høyring. Det er gjeve utsett høyringsfrist til etter møta i Utval for samfunnsutvikling og Kommunestyret.

RTP skal vera det øvste og strategiske dokumentet som set retning for den langsiktige utviklinga av

samferdslesektoren i Vestland. Dei måla og strategiane som vert vedteken gjennom RTP skal medverke til å sikre ein trygg, berekraftig og nyskapande samferdslesektor i tida framover.

Fylket har sendt fire hovuddokument på høyring:

- Regional transportplan, som er det dokumentet som set retning med framlegg til hovudmål, delmål og strategiar for dei ulike plantema. Dokumentet har fem plantema:
    - Fylkesvegnettet
    - Mobilitet og kollektivtransport
    - Miljøløftet
    - Finansiering
    - Nasjonale ansvarsområder
- Handlingsprogrammet til RTP – som inneheld omtale av kriterium for prioriteringar og skildring av kva utviklingstiltak som det skal arbeidast med.
- Strategi for mjuke trafikantar – omtalar fylkeskommunale strategiar og verkemedel for å auke talet på mjuke trafikantar. Sjølvstendig strategi som skal følgjast opp gjennom tiltak i handlingsprogrammet til RTP.
- Strategi for berekraftig mobilitet. Sjølvstendig strategi som skal følgjast opp gjennom tiltak i handlingsprogrammet til RTP.

I tillegg til desse fire hovuddokumenta er det lenkja til 15 ulike faglege grunnlag og utgreiingar som saman med «nøkkeltal for samferdsle i Vestland fylke» har vore har vore eit kunnskapsgrunnlag for utarbeiding av plandokumenta.

Hovudmålet for RTP er *«Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling»*
Dei fem plantema i hovuddokumentet har tilsaman 9 delmål, og 65 strategiar som skal vise korleis fylket tenkjer at ein skal arbeide for å nå hovudmålet.

Fylket ber om innspel til alle fire hovuddokumenta, og har utforma 5 spørsmål dei ønskjer eventuelle høyingssvar kan byggje på:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?
- Strategi for mjuke trafikantar; Fylkeskommunen ønskjer tilbakemelding på ein til to strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

Kommunen gav 08.07.2020 innspel til framlegg til planprogram for planarbeidet. Uttalen ligg ved saka. Det vert og vist til innspel frå Øygarden kommune i samband med innspelsmøte 05.02.21 som og ligg ved saka.

Som ein ser av punkta over ønskjer fylket primært tilbakemelding på om plandokumenta svarar på framtidige utfordringar og om måla/strategiane gjev gode rammer for seinare prioriteringar av verkemedel og tiltak. Det er viktig å merke seg at handlingsprogrammet som er vedlagt ikkje inneheld konkrete tiltak og prioritering av desse. Pr 01.09 er det framleis usikkert om ein til behandling i desember vil leggje fram nye tiltakslister, eller om vidareførete tiltak i budsjett- og økonomiplan for 2022 – 2025 vert lagt til grunn. Seinare er det tenkt at handlingsprogrammet skal

rullerast årleg, med vedtak i juni månad saman med budsjettrammesaka til fylket. Handlingsprogrammet vert ikkje sendt på formell høyring, men ein ser for seg ein årleg konferanse kvar vår der ein kan koma med innspel. Det er difor viktig å peike på at Kommunestyret i denne saka kan gje føringar på kva tiltak ein ønskjer vert arbeidd med inn mot behandling i desember og mot handlingsprogrammet som skal vedtakast i juni 2022.

**Økonomiske konsekvensar:**
Økonomiske konsekvensar og rammer må vurderast i budsjett og økonomiplanprosess for konkrete tiltak som omfattar kommunal deltaking.

**Vurdering:**
Det er eit svært omfattande planmateriale og kunnskapsgrunnlag som er sendt på høyring. Slik kommunedirektøren vurderer det peikar plandokumenta på dei viktigaste utfordringane som fylket har innan transport og samferdsle. Grepet med å koble RTP mot utviklingsplan for Vestland, og FN sine bærekraftmål, er positivt og naudsynt for å kunne utvikle framtidsretta transportløysingar. Hovuddokumentet er komprimert, men med 65 strategiar for oppfølging kan det vera kjevjande å ha ei samla forståing for korleis ein vil arbeide for å nå hovudmålet. Nullvisjonen ligg til grunn for måloppnåing, men det saknast ei tydlegare beskriving på korleis ein skal evaluere undervegs i planperioden, sjølv om årleg rullert handlingsprogram naturleg nok vil presentere status for prosjekt og utviklingstiltak.

Det er i all hovudsak ein god struktur på dokumenta med ein samanheng mellom mål og strategiar. Med at planen skal setje retning for så mange fagområder og tema, kan den likevel opplevast som noko fragmentert og tematisk, der det store biletet kan bli borte i all tilgjengeleg informasjon.

RTP synleggjer at fylket vårt arealmessig er stort, med mange interesser og mange ulike tema og utfordringar. Ein må kunne spørje om dokumentet ber breg av at ein prøver å skulle femne om alle problemstillingar for alle deler av fylket. RTP er tydleg på manglande ressursar til å kunne følgje opp alle satsingsområda/alle behov. På mange måtar ser ein eit samanfallande utfordringsbilete for fylket samanlikna med einskilde kommunar som t.d utkant vs sentrum, demografi, sentralisering av tenester og knappe ressusar. Det vil vere naturleg at høyringspartar støttar under mål/strategiar som kan forsvare seinare bruk av midlar i eige område. Ein må kunne stille spørsmål om RTP burde vore meir spissa med tanke på kva ressusar ein faktisk har tilgjengeleg, og vere enno meir tydleg på prioritering.

Kommunen arbeider no med kommuneplanen sin samfunnsdel, og etter framdriftsplan skal den koma på høyring i oktober månad med vedtak i februar 2022. Samfunndelen er kommunen sin viktigaste strategiske utviklingsplan og samanfell om lag med RTP når det gjeld planperiode. I dette arbeidet skal kommunen fastsetje senterstrukturen og vedta arealstrategiar. Det er naturleg at seinare prioriteringar av tiltak må samsvare med senterstruktur og arealstrategiar, noko som medfører at VLFK og kommunen må ha god dialog og sams forståing for korleis strategiar i RTP/vedteken samfunnsdel skal vera styrande for bruk av midlar. Det er og under arbeid ei kartlegging av tilstand og kapasitet på vatn og avlaupssystem i kommunen, som eit kunnskapsgrunnlag til seinare Kommunedelplan for vatn og avlaup. Kommunen ser det som viktig at slike prosjekt og behov vert godt samordna slik at ein får mest mogleg igjen for brukte ressursar.

Det har pågått eit arbeid i regi av Skyss for å vurdere båtrute frå Øygarden til Bergen sentrum. Konklusjonen så langt er at det ikkje vil vera tenleg å etablere ei slik rute og at eit parallellt kollektivtilbod på veg langt på veg vil vere meir rekningssvarande. Fylket/Skyss skal setje i gang arbeid med ruteplan vest, som gjev rammene for kollektivsystemet etter at Sotrasambandet er ferdigstillt. Kommunen har ei forventning om at VLFK i dette arbeidet ser heile kollektivsystemet i samanheng og at ein ikkje utelukkar sjøvegen som ein viktig framtidig ferdselåre for persontransport.

For at mobilitetstilbodet skal gje mobilitet til alle, krev det at kollektivtilbodet vert supplert med fleksible transporttenester som er meir tilpassa dei som av ulike årsaker ikkje kan nytte det ordinære rutetilbodet. Meir skreddarsydde tilbod kan i større grad bli tilpassa aktivitetar og opningstider for ulike gjeremål. Det er viktig at ein har kunnskap om lokalsamfunnet og målgruppene sine reisebehov før ein set i gang tiltak. God og systematisk samhandling med kommunane er avgjerande for dette arbeidet.

Innan plantema «Finansiering» ser ein på korleis fylket kan sikre meir veg for pengane, både gjennom ulike finansieringsordningar som bompengar, vegprising og spleiselag. Realiteten er at for fylkesvegane vil dei færraste utfordringane løysast gjennom årlege budsjettløyvingar, og målet til fylket er å stoppe veksten i forfallet. Med den standarden mykje av fylkesvegane har i dag vil ei måloppnåing med stans i forfallsvekst framleis bety at ein har ei framtidig forringing av vegtilstand. Det er bra at fylket ønskjer å vurdere alle moglege finansieringsordningar for å forbetre standard på fylkesvegnett og at ein med dette signaliserer ein aktiv rolle inn mot dette utviklingsarbeidet. Det kan og vere tenleg å sjå på høve til standardiserte avvik frå vegnormalar inn mot kostnadsdrivande element. Dette kan gje meir fleksibilitet og smidige løysingar når ressursane er knappe, samstundes som ein må sikre at avvika ikkje går på bekostning av trafikktryggleik.

I merknad til planprogram meldte Øygarden kommune om behov for ei klargjering av ansvar for samhandling mellom stat, fylke, kommune og private partar innan m.a overvasshandtering, drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar, sikring av fjellskrentar, veglys osv. Utviklingstiltaka skildra i handlingsprogrammet tar opp fleire av desse tema og støttar såleis opp under innmeldt behov for avklaringar.

Det er bra at prioriteringar innan drift og vedlikehald av fylkesvegnett skal vurderast ut frå samfunnsnytte tilsvarande at ein for investeringstiltak vil leggje til grunn ei porteføljgjestyring slik ny praksis er i NTP og innan Miljøløftet. Dette vil vere med på å sikre ei meir fleksibel og føreseieleg forvaltning og ressursbruk, og at prioriteringar kan endrast etter kvart som ein får ny kunnskap.

I høyringsmøtet i februar 2021 var kommunen tydleg på at framtidig samfunnsutvikling i kommunen i stor grad er basert på tre drivarar:

- Etablering av nytt Sotrasamband.
- Flytting av godsdelen av Bergen hamn til Ågotnes - og vidare utvikling av næringsområdet på Ågotnes
- Etablering av anlegg for lagring og transport av $CO_2$ i Energiparken.

For kommunen er det viktig å peike på at desse drivarane og vil vere heilt sentrale i ei regional samfunnsutvikling som og støttar opp under hovudmåla i utviklingsplan for Vestland. Øygarden kommune legg til grunn at dette vert synleggjort ved prioriteringar i seinare handlingsprogram.

Det er positiv at fylket gjennom RTP signaliserer eit auka fokus på samarbeid og utvikling for å få meir att for kvar brukte krone, og har forventningar til at RTP vert nytta som eit strategisk vektøy til vidare regional samfunnsutvikling.

Kommunedirektøren meiner høyringsutkast til RTP i all hovudsak tar opp dei framtidige utfordringane innan samferdsle, transport og mobilitet, og meiner det er ein styrke at dokumentet tar utgangspunkt i utviklingsplan til fylket og legg til grunn FN sine bærekraftmål. Det er likevel behov for å ha nokre konkrete merknader til mål/strategiar:

- Planen kunne vore tydlegare på sentrum/perifiri utfordringar og at dette var meir spegla i delmål og strategi for mobilitet og kollektivtransport. Det må koma betre fram kven som oppnår «gevinstar» av desse prioriteringane og korleis dette kan vere med å minske

ulikskap i samfunnet. Det er heller ikkje tydeleg kva ansvarsfordeling VLFK tenkjer kring «større grad av individualisert tilbod»

- Det er sakna refleksjon rundt digitale løysingar og VLFK sitt ansvar for universell utforming, inklusive grupper av brukarar som ikkje har digital kunnskap/tilgang. Dette er og viktig med omsyn til regjeringa si satsing på meir aldersvenlege samfunn.

**Konkrete tiltak**

Første handlingsprogram som skal speile vedteken RTP vil bli behandla i fylkestinget juni 2022. Dette handlingsprogrammet kjem ikkje på høyring, og for kommunen er det difor viktig gjennom denne saka å peike på nokre konkrete tiltak/prosjekt inn mot komande handlingsprogram.

- Fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes – eksisterande trase.

Kommunen har utarbeida eit eige notat for å få oversikt over dei trafikale utfordringane på denne strekninga. (ligg ved saka) Statens vegvesen/VLFK har fremja motsegn til samtlege reguleringsplanar langs strekninga med bakgrunn i trafikktryggleik. Det vert krevd fullkanalisering av kryss på strekninga. I praksis er det bygge- og deleforbod langs denne aksen, så lenge eksisterande kryss langs strekninga ikkje vert utbetra. Det er etablert 7 overgangar med trafikklys på denne aksen, og snarleg vil overgang nr 8 vera på plass. For trafikktryggleik er dette viktige tiltak, men vegutforming og trafikksikringstiltak er lite forenleg med forventa auke i tungtrafikk ved etablering av ny godshamn og anna næringsaktivitet lenger nord i kommunen.

- Ny trase Kolltveit – Ågotnes.

Kommunen har tidlegare gjeve innspel til NTP med argumentasjon om at strekninga burde omklassifiserast til riksveg. Dette med bakgrunn i at etablering av ei så sentral godshamn tilseier at Ågotnes klart må kunne reknast som eit «nasjonalt knutepunkt» der veg fram til knutepunktet bør vere riksveg. I vedteke NTP 2022 – 2033 er det ikkje opna for ei omklassifisering av denne vegstrekninga frå fylkesveg til riksveg. Det vert og vist til «Nasjonal havnestrategi» der Bergen Hamn (Ågotnes etter flytting) er ei av 7 såkalla «utpekte havner». I strategien for utpekte havner heiter det at *«sammen med prioritering av tiltak i farledene og vegene inn mot havneterminalene, er etablering av utpekte havner et signal om hvilke havner staten anser som de mest sentrale knutepunktene i transportnettverket. Med utpekte havner er det dermed trukket et skille mellom havner som har særlig betydning for transportavviklingen, og havner som ikke har en slik funksjon»*

Sjølv om RTP peikar på utviklingstiltak for å sjå på eigarskap til veg, er dette primært for avklare eigarforhold mellom fylke/kommune der vegane ikkje har noko regional funksjon. Slik kommunedirektøren ser det gjev ikkje RTP noko signal om korleis VLFK samla har tenkt å arbeide med strekninga Kolltveit – Ågotnes, fram mot ferdigstilling av Sotrasamband og flytting av Bergen Hamn frå Dokken til Ågotnes. Sjølv om ein i ny NTP opnar for nye tilskotsordningar for fylkesvegar, så vil dette primært gå til å redusere vedlikehaldsetterslep og tunellutbetring. I framlegg til RTP har fylket gjeve signal som gjev lite håp om frie investeringsmidlar til eit slikt stort prosjekt. Som det heiter i RTP under utviklingstiltak for finansiering: *«Ved lokale ønskjer om utbygging av infrastruktur som ikkje lar seg finansiere via andre budsjett, og det det er eit finansieringsgrunnlag, skal brukarfinansiering inngå i finansieringa».* Slik kommunedirektøren vurderer det må VLFK i RTP ta initiativ til å etablere eit utviklingsprosjekt som ser på muligheter for ekstern finanisering (bompengar) av ny trase Kolltveit – Ågotnes (evt. sørover mot Skogsskiftet) type «Øygardspakken. Eit slikt utviklingsprosjekt må og avklare om det er grunnlag for å arbeide for ny veg på andre måtar som spleiselag eller omklassifisering til riksveg, og arbeide for finansiering i seinare NTP. Det bør og

avklarast om det er byggetrinn som kan gjennomførast, før ny hovudtrase dersom ein ser at godshavna vert etablert før hovudtrase er på plass. Til dømes kan dette gjelde Ågotnesområdet og regulerte rundkjøringar/ny tilkomst til industriområdet i nord med tilhøyrande g/s system.

- Reguleringsplanar med rekkefølgjekrav til utbetring av fylkesveg

    - Ny kryssløysing Skogsskiftet. I kommunedelsenteret er det ein pågåande planprosess for å finne løysingar for nedskalerte kryssløysingar. Intensjonen er å inngå utbyggingsavtalar for gjennomføring av tiltaka og fylket er ein naturleg part der tiltak på fylkesveg er omfatta av avtalen.

Kommunen arbeider med å kartfeste alle rekkefølgjekrava i gjeldande og pågåande planar. I tillegg til strekninga Kolltveit/Ågotnes, er det ein heil del utbyggingsprosjekt/reguleringplanar som løyser ut rekkefølgjekrav til tiltak på fylkesveg. I ei tid med knappe ressursar må det gjerast prioriteringar på kvar ein set inn tiltak. RTP nemner dette med auka samarbeid for å nå måla, og det er ei forventning til at fylket i større grad kan medverke til samarbeid kring gjennomføring av tiltak som har rekkefølgjekrav på fylkesveg. Sjølv om prioriteringar må spegle seinare vedteke sentrumstruktur i samfunndel til kommuneplan, ønskjer Øygarden kommune å peike på eitt konkret prosjekt:

- Ny kryssløysing Skogsskiftet. I kommunedelsenteret er det ein pågåande planprosess for å finne løysingar for nedskalerte kryssløysingar. Intensjonen er å inngå utbyggingsavtalar for gjennomføring av tiltaka og fylket er ein naturleg part der tiltak på fylkesveg er omfatta av avtalen.

- Det er tidlegare tatt initiativ til å starte eit mulighetsstudie for å sjå på val av trase for ny fylkesveg 561 Blomvåg/Energiparken, der Dale bru etter kvart kan reknast som ein framtidig flaskehals for tilkomst til/frå Energiparken. Kommunen ønskjer at VLFK prioriterer ressursar til seinare reguleringsprosess når val av trase er landa.

- For kommunen er det viktig å peike på at VLFK må pårekne store komande behov for investering innan kollektiv i kommunen vår, og at dette vert tatt høgde for i seinare budsjett/økonomiplanar jf beskrive utviklingstiltak i handlingsprogrammet om å utarbeide prioritert liste over tiltak på kollektivinfrastruktur. Det skal etablerast ein ny sentral kollektivterminal ved Stovevatnet/Straume i samband med utbygging av Sotrasambandet. I Skogsskiftet er det og konkrete planar om å flytte oppstilling for bussar ut frå sentrum og sør til areal for ny brannstasjon. På Ågotnes er det ikkje avklart kvar ny terminal skal etablerast sidan ny veg er regulert over eksisterande terminal. Kommunen ønskjer i samband med ein komande reguleringsplan å sjå på lokalisering av ny terminal i samanheng med utvikling av sentrum. I kommunedelsenter Rong er det ikkje terminal pr i dag, men dette er regulert i sentrum.

- Me ser endra vanar og behov i forhold til mobilitet. Det er ei forventning til meir individuell tilpassa tenester innan kollektiv, og ein kan etter kvart ikkje forsvare ressursbruk med nær tomme store bussar som går mot utkantane. Det er peikt på naudsynte strategiar kring korleis ein skal utvikla framtidas transporttenester. Kommunen er ofte den som har nærast kunnskap om behov om lokale forhold og ønskjer å vera ein konstruktiv samarbeidspart i eit slikt utviklingsarbeid.

    - Strategi for mjuke trafikantar. VLFK ber om tilbakemelding på ein til to strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikkantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien. (avstand heim/skule/sentrum under 4-5 km, befolkningstettleik,

samfunnsnytte, høgdeskilnad, fartsgrense, trafikkmengde og om anlegget tener fleire daglege gjeremål)

- Fv 5240 Arefjordsvegen. Utbetring i samsvar med pågåande reguleringsplan med utviding av veg med fortau. Strekninga er pr i dag einaste omkøyringsveg for Rv 555 mellom Straume sentrum og Sotrabrua. Halve strekninga er til tider svært smal, utan eit trygt tilbod til mjuke trafikkantar og utan tilfredsstillande belysning. Strekket er skuleveg for elevar til Brattholmen skule i tillegg til fritidsaktivitetar og idrettsområde på Straume. Fartsgrensa er låg, men utan fartsreduserande tiltak. Strekninga frå Brattholmen til Sotrabrua inneheld fleire store byggefelt, skule, barnehage, kulturskule og industri.
- Fv 5242 Vestsidevegen. Kommunen har sett i gang eit moglegheitsstudie for å sjå på etablering av ein ny barneskule i området. Det er eit primært ønskje om utbetring av veg og gang/sykkelveg, men det er og mogleg å starte med utbetring av mindre strekke/flaskehalsar for å betre trafikktryggleik.


- Fv 5240 Arefjordsvegen. Utbetring i samsvar med pågåande reguleringsplan med utviding av veg med fortau. Strekninga er pr i dag einaste omkøyringsveg for Rv 555 mellom Straume sentrum og Sotrabrua. Halve strekninga er til tider svært smal, utan eit trygt tilbod til mjuke trafikkantar og utan tilfredsstillande belysning. Strekket er skuleveg for elevar til Brattholmen skule i tillegg til fritidsaktivitetar og idrettsområde på Straume. Fartsgrensa er låg, men utan fartsreduserande tiltak. Strekninga frå Brattholmen til Sotrabrua inneheld fleire store byggefelt, skule, barnehage, kulturskule og industri.
- Fv 5242 Vestsidevegen. Kommunen har sett i gang eit moglegheitsstudie for å sjå på etablering av ein ny barneskule i området. Det er eit primært ønskje om utbetring av veg og gang/sykkelveg, men det er og mogleg å starte med utbetring av mindre strekke/flaskehalsar for å betre trafikktryggleik.


**Behandling i Råd for personar med funksjonsnedsetjing (RFF) 15.09.2021:**

Sindre Andreassen (SV) hadde merknad til at saka, som er omfattande og kompleks, vart sendt ut altfor seint.

Råd for personar med funksjonsnedsetjing har fått for kort tid til å setje seg inn i saka med 1 dags varsel og saka kan difor ikkje handsamast forsvarleg i møtet.
RFF sluttar seg til kommunedirektøren si innstilling, men peikar på at rådet, pga. sein utsending av sakspapir, ikkje har fått gitt innspel slik vi burde.

Votering:
Kommunedirektøren si innstilling vart samrøystes vedteken.

Desse tok ordet i saka:
Sindre Andreassen (SV), Gunnar Angeltveit (FFO)

**Vedtak i Råd for personar med funksjonsnedsetjing (RFF) - 15.09.2021 - 031/21**
**RFF har slik tilråding til kommunestyret:**

Øygarden kommunestyre meiner høyringsframlegg til Regional transportplan vil verte eit godt styringsverktøy for utvikling av samferdslesektoren i fylket. Det er eit godt grep å knytte plan mot utviklingsplan for Vestland og leggje FN sine bærekraftmål til grunn.

Øygarden kommunestyre har følgjande merknader til høyringsframlegg, for detaljar vert det vist til saksutgreiing og vedlegg til saka:

- Plandokumentet kunne vore enno meir spissa og synleggjort med tanke på korleis Vestland fylkeskommune tenkjer å prioritere tilgjengelege ressursar.

- I komande samfunnsplan for kommunen skal det fastsetjast senterstruktur og ein slik struktur skal vera styrande for seinare prioriteringar inn mot handlingsprogram. Det er forventa at fylket legg kommunen sine overordna strategiar til grunn i vidare arbeid og samordnar slik at ressursane vert brukt på best tenlege måte.

- VLFK må i RTP ta initiativ til å etablere eit utviklingsprosjekt som ser på muligheter for ekstern finanisering (bompengar) av ny trase Kolltveit – Ågotnes (evt. sørover mot Skogsskiftet) type «Øygardspakken. Eit slikt utviklingsprosjekt må og avklare om det er grunnlag for å arbeide for ny veg på andre måtar som spleiselag eller omklassifisering til riksveg, og arbeide for finansiering i seinare NTP. Dette må og sjåast i samanheng med eksisterande trase Kolltveit – Ågotnes der veg og kryssutforming i dag er til hinder for vidare utvikling langs aksen og vil vera ein framtidig flaskehals for godstransport før ny veg er etablert.

- Sjølv om prioriteringar må spegle seinare vedteke sentrumstruktur i samfunndel til kommuneplan, vil Øygarden kommunestyre peike på eitt konkret prosjekt som må prioriterast i første handlingsprogram:
    - Nye krysssløysingar i kommunedelsenter Skogsskiftet. I kommunedelsenteret er det ein pågåande planprosess for å finne ei sameint løysing for nedskalerte krysssløysingar i sentrumsområdet. Kommunen har forventningar til at fylket tar ein aktiv rolle i seinare gjennomføring av løysingane i samarbeid med kommunen og private partar.

- VLFK ber om tilbakemelding på ein til to strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikkantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien. Følgjande strekningar vert meldt inn:

    - Fv 5240 Arefjordvegen – utbetring i samsvar med pågåande reguleringsplan, utviding av veg med fortau
    - Fv 5242 Vestsidevegen – Kommunen ønskjer primært utbetring av veg og gang/sykkelveg, men det er og mogleg å starte med utbetring av mindre strekke/flaskehalsar.

**Behandling i Ungdommens kommunestyre (UKS) 15.09.2021:**

---

**Fellesforslag -**

Ungdommens kommunestyre gjer sekretær fullmakt til å skrive ein uttale basert på følgjande punkt:
Mange unge bur spreidd i kommunen og har ikkje sertifikat. Det er eit reelt behov for kollektivtransport til og frå dei kollektive knutepunkta der bussane korresponderer ofte til sentrum. I fleire område (t.d. Ulveset og Hjelteryggen) er det sjeldent bussar, mange går samtidig.
Korrensponderande bussar
Bestillingstransport for unge er spennande
UKS vil at busstidene skal korrespondere betre med skuletider.
Støttar utbetring på Vestsidevegen, også for mjuke trafikantar.
UKS er positive til bysyklar.

Votering:

Fellesforslaget vart samrøystes vedteke.
Emil Øvretveit forlot møtet 17:50, slik at det var 7 røysteføre under PS 32/21 og PS 32/21.

**Vedtak i Ungdommens kommunestyre (UKS) - 15.09.2021 - 031/21**
Ungdommens kommunestyre (UKS) ynskjer at politikarane skal ha unge innbyggjarar i kommunen i tankane når dei gjer sin uttale til regional transportplan.

Mange unge bur spreidd i kommunen og har ikkje sertifikat. Det er difor mange unge som er særskild avhengige av kollektivtransport for å kome seg dit dei skal – også utanom rushtidene.

Det er eit reelt behov for betre kollektivtransport til og frå dei kollektive knutepunkta. Det er ofte for lang tid mellom bussavgangane frå periferi mot Straume. Samstundes er det somme plasser slik at når det først kjem ein buss, så kjem det fleire bussar samstundes, ettersom dei har ulike endestopp. Det er også viktig at bussane korrensponderar, og at dei er tilpassa skuletidene.

Av andre transportalternativ er UKS spente på bestillingstransport som også omfattar unge, og dessutan bysyklar.

UKS er opptatt av tryggleiken til gåande og syklande, og støttar forslaget om utbetring av Vestsidevegen, også for mjuke trafikantar.

**Behandling i Eldrerådet (ER) 16.09.2021:**

---

**Forslag - Sverre Lorentz Bungum PEN**
Regional transportplan.
Øygarden eldreråd har ikkje hatt høve til å drøfte planen anna enn på møtet og tek difor atterhald om at vi kan ha mistydd eller feiltolka formuleringar.

Eldrerådet vil minne om at ein transportplan ikkje einsidig skal byggje på behovet for transport innan næringsliv og ulik "nyttetransport"
Vi minner om at behovet for kollektivtransport aukar med alder. Øygarden kommune har, også gjennom planarbeid, sagt at heile kommunen skal takast i bruk. Om dette skal bli meir enn ein tom floskel, krevst det gode transporttilbod både for folk og gods.
Eldrerådet i Øygarden er oppteke av dei som bur i utkantane. Dei har rett på dei same tenestene og tilboda som alle andre. Ingen er vel usamd i det, men når kollektivtilboda stadig vert reduserte, tyder dette på at behovet ikkje vert teke på alvor.
Arbeidet med samfunnsdelen i kommuneplanen har fortalt oss at dette er sak nr.1 for utkantane. Og det gjeld store deler av kommunen.
Vi veit at einsemd og isolasjon er ein trussel mot folkehelsa. Transporttilboda må sjåast og utviklast i eit slik vidt perspektiv. Eldrerådet ber om at den regionale transportplanen vert klårare på desse utfordringane.

Transportplanen tek føre seg og finn plass for nokre av flaskehalsane i vegnettet vårt. Litt skuffande at flaskehalsen på Klokkarvik ikkje er nemnd. Utbetring er vedteke og utsett fleire gonger alt. Til tider går deler av trafikken opp kyrkjevegen og gjennom byggefeltet. Dette for å unngå den smale vegen langs sjøen.
Dette er ikkje ei heldig utvikling.

**Forslag - Berit Anita Knudtsen Larsen H**
Eldrerådet er bekymret for de utfordringer som mange eldre i dag har i forhold til kollektivselskapet Skyss.. Dette gjelder spesielt betalingsløsninger og ruteinformasjon som;

Finne løsninger for å kunne betale både med kontanter og bankkort.
Rutetabeller må være tilgjengelig også i papirform, både på transportmidlene og på sentrale busstasjoner, Dette siden det er mange eldre som ikke er på den digitale plattformen.
Av-og påstigning må ha universielle utforming, for å gi eldre den nødvendige tryggheten
All informasjon som gis til passasjerene på offentlige transport, det være seg via skjerm eller høytaler, må være synlig og hørbar for alle passasjerer . Dette enten setet er vendt forover, eller bakover.

Et aldersvennlig lokalsamfunn må legges til grunn i videre planlegging.

Votering:
Det vart votert samla over begge forslaga.
Forslaga frå høvesvis Sverre Bungum (PEN) og Berit Anita Knudtsen Larsen (H) vart samrøystes vedteke.
Denne saka vart behandla før PS 32/21.

**Vedtak i Eldrerådet (ER) - 16.09.2021 - 033/21**
Øygarden eldreråd har ikkje hatt høve til å drøfte planen anna enn på møtet, og tek difor atterhald om at vi kan ha mistydd eller feiltolka formuleringar.

Eldrerådet vil minne om at ein transportplan ikkje einsidig skal byggje på behovet for transport innan næringsliv og ulik "nyttetransport".
Vi minner om at behovet for kollektivtransport aukar med alder. Øygarden kommune har, også gjennom planarbeid, sagt at heile kommunen skal takast i bruk. Om dette skal bli meir enn ein tom floskel, krevst det gode transporttilbod både for folk og gods.
Eldrerådet i Øygarden er oppteke av dei som bur i utkantane. Dei har rett på dei same tenestene og tilboda som alle andre. Ingen er vel usamd i det, men når kollektivtilboda stadig vert reduserte, tyder dette på at behovet ikkje vert teke på alvor.
Arbeidet med samfunnsdelen i kommuneplanen har fortalt oss at dette er sak nr. 1 for utkantane. Og det gjeld store deler av kommunen.
Vi veit at einsemd og isolasjon er ein trussel mot folkehelsa. Transporttilboda må sjåast og utviklast i eit slik vidt perspektiv. Eldrerådet ber om at den regionale transportplanen vert klårare på desse utfordringane.

Transportplanen tek føre seg og finn plass for nokre av flaskehalsane i vegnettet vårt. Litt skuffande at flaskehalsen på Klokkarvik ikkje er nemnd. Utbetring er vedteke og utsett fleire gonger alt. Til tider går deler av trafikken opp kyrkjevegen og gjennom byggefeltet. Dette for å unngå den smale vegen langs sjøen.
Dette er ikkje ei heldig utvikling.

Eldrerådet er uroa over dei utfordringane som mange eldre i dag har i forhold til kollektivselskapet Skyss. Dette gjeld spesielt betalingsløysingar og ruteinformasjon, eksempelvis:

- Finne løysingar for å kunne betale både med kontantar og bankkort.
- Rutetabellar må være tilgjengelege også i papirform, både på transportmidla og på sentrale busstasjonar. Dette fordi det er mange eldre som ikkje er på den digitale plattforma.
- Av-og påstigning må ha universiell utforming, for å gje eldre naudsynt tryggleik.
- All informasjon til passasjerane på offentleg transport, både på skjerm og frå høgtaler, må vere synleg og høyrbar for alle passasjerar. Dette uavhengig om setet er vendt forover eller bakover.

Eit aldersvennleg lokalsamfunn må leggast til grunn i vidare planlegging.

# Årdal kommune

Ordførar

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

| Vår ref. | Dykkar ref. | Sakshandsamar | Direktenr | Arkiv | Dato: |
|---|---|---|---|---|---|
| 20/980-14 | | Hilmar Høl | 90201564 | K2-N10 | 16.09.2021 |

## Uttale - regional transportplan 2022-2033

Årdal kommune har vurdert høyringsframlegget for «Regional transportplan for Vestland 2022-2033».

Årdal kommune støttar innspelet som er sendt frå Sogn regionråd.

I tillegg ynskjer kommunen å fremje innspel som me meiner må utgreiast nærare og takast med i vidare arbeid.

- Det bør kartleggast dekningsgrad for å avdekke manglar i dekning innanfor mobil, naudnett og DAB. God dekning er svært viktig for trafikktryggleik og beredskapsarbeid.

- Vegnettet på Vestlandet er i stor grad i tunellar i fjell. I alle desse tunellane skal det vere mobildekning. Eit eksempel er distansen mellom Årdalstangen og Øvre Årdal er det to tuneller utan dekning. Dette er ei strekke på 10 km der det er svært mykje tungtransport.

- Satsinga på kollektivtilbod i kommunane må følgjast opp med konkrete tiltak. Kollektivtilbodet må generelt aukast og ein må gje tilbod på ettermiddag og helg. Tilbodet må sjåast i samanheng med satsing på miljø. I småkommunar kan klimagassutslepp reduserast dersom ein legg til rette for at folk får eit fungerande kollektivtilbod frå der dei bur til arbeidsplassar, skule, fritidsaktivitetar og butikkar. Alt dette må sjåast i samanheng.

- Fylkesvegnettet bør kartleggjast, og sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar må verte vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaier, og ikkje berre nye vegutbyggingar. Ei slik utgreiing bør vere med og danne grunnlaget for vurderingane og prioriteringane av tiltak for fylkesvegnettet.

Årdal kommune vil melde inn lokale tiltak til utgreiing og som omhandlar rassikring og kollektivtransport.


| Postadr.: | Telefon: | 57 66 50 00 | Bankgiro: | Org.nr | E post: | Heimeside |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Årdal kommune | Telefaks: | 57 66 50 15 | 3730.07.00153 | 954 679 721 | postmottak@ardal.kommune.no | ardal.kommune.no |
| Statsråd Evensensveg 4 | | | | | | |
| 6885 Årdalstangen | | | | | | |

**Tiltak fylkesvegar i Årdal**

| Tiltak/stad | Kommune | Merknad |
|---|---|---|
| Fv 53 Årdalstangen – Naddvik Finnsås- og Kolnostunell | Årdal | Innarbeide og presisere Fv53 Finnsås og Kolnos som eit rassikringsprosjekt (Strekninga Årdalstangen-Naddvik) |
| Fv 5632 Fardalsvegen | Årdal | Utbetre standarden på den fylkeskommunale delen. |

**Sykkel/gangvegar i Årdal**

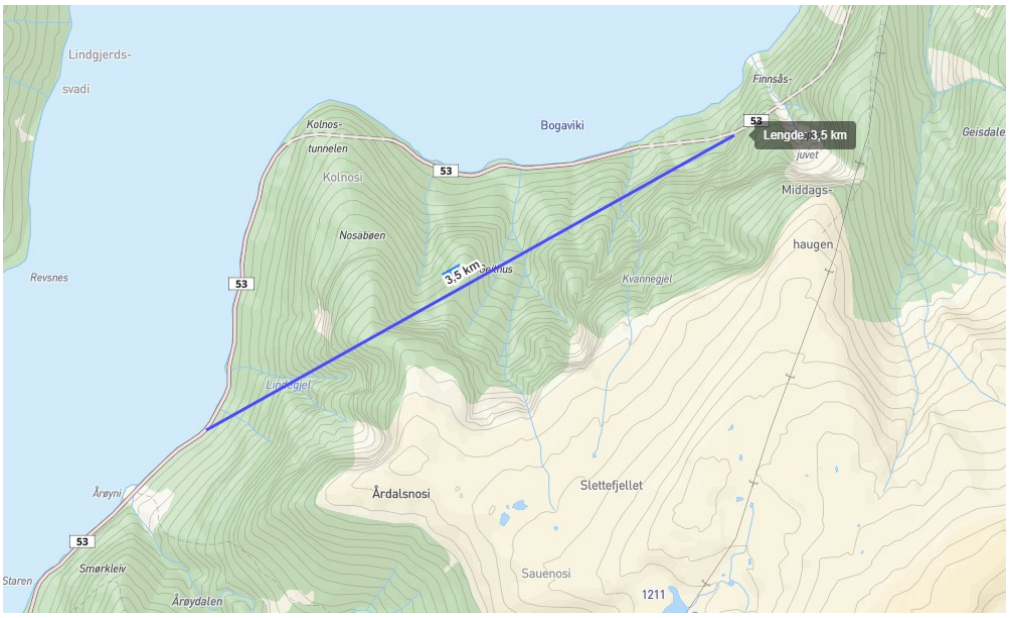
| Tiltak/stad | Kommune | Merknad |
|---|---|---|
| Fv5631 frå skulehuset til Hjelle | Årdal | Tilrettelegging for gang og sykkelveg på FV 5631 frå skulehuset til Hjelle. Dette er viktig for innbyggjarane, da det også er born som har dette som skuleveg. |
| Fv5631 | Årdal | Tryggingstiltak og tilrettelegging ved den trafikkerte skulevegen FV5631. Det er eit behov for bru i Ålmennhagen for å gjere skulevegen trygg for gåande og syklande. |

Årdal kommune forutsetter i tillegg at desse planlagde, vedtekne prosjekta i inneverande RTP vert gjennomført på Fv53 Øvre Årdal – Fodnes:

- Stedjetunellen
- Kolnostunellen
- Finnsåstunellen
- Timreskredtunellen

## 1. Fylkesvegnettet FV53 – rassikring Årdalstangen – Naddvik

Forlenge kun Finnsåstunellen slik at Kolnostunellen blir fjerna.



Når ein køyrer på fylkesveg 53, inn Årdalsfjorden, vil ein like før Årdalstangen køyre gjennom tunellane Kolnos og Finnsås. Ved begge desse tunellane er det ein del ras. Årdalssamfunnet var så seint som i 2018 stengt ute frå omverda grunna ras i dette området og ved fleire høve seinare har vegen vore stengt grunna ras. Vegvesenet har gjort ein del sikringsarbeid i området, men rasfaren er framleis svært stor.

Det er mange som pendlar inn og ut av Årdal i samband med jobb og skule. I tillegg er det kommunen sin raskaste tilkomst til sjukehus. Omkøyring via Årdal-Tyin er lang og denne vegen vert vinterstid ofte stengt på kort varsel. Årdal kan da risikere å verte heilt isolert. Årdal er avhengig av at vegen til Fodnes og Lærdal er open.

Tunnelmassar frå prosjektet bør nyttast for å betre standarden på Fv53 Årdalstangen - Naddvik. Ei generell standardheving av heile Fv53 er påkravd og ynskjeleg. Fleire stadar er ikkje vegen brei nok til gul midtstripe, og ein kurvatur som ikkje er etter dagens standard.

**2. Kollektivtransport – hurtigbåt mellom Bergen - Årdal**
Fram til 1996 hadde Årdal ekspressbåtrute til og frå Bergen. Da ferjesambandet Fodnes – Mannheller opna, mista Årdal ekspressbåtruta og Sogndal vart endestoppestad.
For innbyggarane i Årdal vart ikkje dette eit godt alternativ for å nytte hurtigbåten til Bergen. Med endestopp i Sogndal, manglande korrespondanse frå/til Årdal og da spesielt på retur frå Bergen, vart ikkje dette eit tilbod som vart praktisk å nytte. Ein vart i større grad avhengig av personbiltransport og da vart det lettare å bruke privatbil direkte til Bergen.

Kollektivtilbodet med buss, fram til VY overtok ordninga, har hatt eit tilbod der ein kunne reise nokolunde utan for mykje bytte i mellom bussane. VY sitt tilbod om ekspressbuss er lagt ned og det er no lagt opp til at ein må reise med buss til Voss og resten av strekninga til Bergen vert køyrt med tog. Det er heller ingen garanti for at dette korrensponderer.
Tide Buss AS har starta opp ekspressbussrute som ei konkurrerande ordning der Nor-Way køyrer direkte og det er muleg å komme seg med via «matebuss» frå/til Årdal.

Bergen er no regionssenteret til Årdal. Behovet for å reise til Bergen vil truleg auke. Samtidig har Årdal kommune vedteke at kommunen ynskjer å verte ein av landet fremste miljøkommunar. For å redusere miljøavtrykket er det også behov for å sjå på transporten inn og ut av kommunen.
Kommunen er kjent med at det vert arbeidd aktivt for å utvikle hurtigbåtar med batteridrift som skal nyttast på Vestlandet.
Årdal ynskjer å bli ein del av dette rutenettet for framtidas hurtigbåtar og grunngjev dette mellom anna med:

- Den offentlige transporten mellom Bergen og Årdal er lite utbygd. For mange nyttar privatbilar mellom Bergen og Årdal.
- Hurtigbåten vil bli ein miljøvennleg og komfortabel løysing.
- Hurtigbåtsamband vil i tillegg lette transporten i hele Sognefjorden for dei som skal til/frå Årdal frå/til andre tettstader langs fjorden.
- Årdalstangen kan tilby gode hamneefasilitetar - med stort kaiareal, venterom og stor straumkapasitet til lading av hurtigbåt.
- Både Vestland fylke og Telemarksforskning har slått fast at Årdal er landets mest sårbare kommune. Dette vert forklart med stor avhengigheit til få store næringsaktørar.
  Årdal skal fortsatt vere blant landets fremste industrikommunar, men for å redusere

sårbarheita vert det arbeidd med fleire næringsområde. Hurtigbåtsamband vil kunne styrke Årdal som reiselivskommune.

- Årdal kommune har fleire gonger blitt stengt inne grunna på fylkesveg 53. Hurtigbåtsamband vil i ein krisesituasjon vere ei god alternativ løysing for passasjertransport inn/ut til Årdal. Mange av nøkkelpersonellet til fabrikkane til Norsun og Hydro pendlar inn til Årdal.
- Tilstrekkelig antall avganger med fly til/fra Oslo og Bergen.

Dei konkrete innspela er viktige for Årdalssamfunnet. Årdal er ein Trafikksikker kommune og organiseringa gjennom Årdal tenkt tryggleik må seiast å vere unik i landet. Førebyggande arbeid også i planar er sentralt i trafikktryggingsarbeidet. Sikring av ferdselsårene til og frå bygda for våre innbyggarar er difor eit prioritert arbeidsområde.

Med helsing
Hilmar Høl
Ordførar

Hardangerrådet iks

Hardanger

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
post@vlfk.no

# Uttale frå HR vedr. Regional Transportplan 2022-2033, hoveddokument.

Generelt om planen:
Hardangerrådet meiner planen tek opp i seg dei verkeleg store utfordringane i tilstrekkjeleg grad. Det er spesielt bra at det vert peikt på den aukande klimaendringsrisikoen som vegane våre er utsette for. Alt tilseier aukande nedbør og aukande ekstremnedbør i fylket vårt. Dette er noko som i Vestland vil vera ein faktor som aukar fleire av dei andre hovudutfordringane våre.

Mål og strategiar – her er samanhengen god. Hardangerrådet meiner at dei rette kriteria stort sett er lagde til grunn. Når det gjeld å vektleggja ÅDT ved prioritering av skredpunkt, så veit vi at det er kontroversielt. Men det må vera rett å prioritera høgast dei prosjekta der det er størst sjans for å bli treft av ras, eller der flest vert råka dersom ras stengjer vegen. Her bitest hestane. Me skulle gått i flokk.

Når det gjeld utviklingspunkt som bør inn i handlingsprogrammet til RTP – det er gjort ein grundig jobb. Eg ser ikkje omkøyringsvegar nemnt der, men tek for gitt at det er ein del av samfunnsnytte-vurderinga. Eg ser heller ikkje gjengroing og vegetasjon langs vegen nemnt – dette aukar med eit varmare klima, og utgjer både ei trafikkfare og eit hinder for utsikt over natur.

Prognosane for folketalsutvikling i Hardangerregionen er dyster lesnad. Regionen vil mista over 15% av innbyggjarane sine i løpet av dei neste 25 åra.

Vegane våre er ei av drivarane for denne utviklinga. Eller rettare: Tilstanden deira utgjer ein manglande drivar for utvikling i regionen. Rekruttering til verksemder og etablering av ny næring vert hindra av vegar som er smale og utrygge, og som medfører store tidstap for dei som ferdast der. Vegane i heile regionen  er prega av høg rasfare, hyppige stengningar og generelt dårleg standard.

Regionen vår har to større sentra – Odda i Ullensvang og Øystese/Norheimsund-området i Kvam. Bergen, Voss og det sentrale Kvinnherad  er dei næraste større sentra.
Internt i Hardanger er reiseavstandane store. Ikkje berre i luftline, men i tid det tek å koma seg mellom. Det same gjeld avstandane frå regionen vår mot Voss, Bergen og Kvinnherad.
Dette fører til at det er vanskeleg for verksemdene våre å henta ut synergiar i samkvem med andre regionar, og intern i vår eigen region. Dette er eit alvorleg problem både for rekruttering til større bedrifter og for etablering av ny verksemd. Det utgjer også ei utfordring for kvardagslivet – dei smale vegstripene er også vegen til skular og barnehagar, til fritidstilbod, til sjukehus og lege, til

handlesentrum og til arbeidsplassen. Desse kvardagsutfordringane reduserer i sin tur attraktiviteten ved det å bu i Hardanger. I dag er Hardanger meir eit dialekt- og landskapsområde enn det er ein arbeidsmarknad.

Når det gjeld innanlandsturisme i åra som kjem vert Hardanger halde fram saman med Lofoten som den mest attraktive regionen å reisa til.Men også her er vegstandarden ei utfordring som avgrensar i kva grad me kan utnytta dette potensialet. Det er er grenser for kor sjarmerande austlendingar tykkjer det er å stå fast i kø på rasfarlege vegar i Sørfjorden og andre stader i Hardanger.

**Plantema 1 – Fylkesvegnettet**

Det viktigaste er sikre og opne vegar. Til sjukehus, skule og arbeid. Hardangerrådet meiner at det bør gjelda det same i vegpolitikken som det gjeld i sosialpolitikken. Alle må sikrast ein akseptabel standard før ein gjer det endå betre der det frå før er best. Alle skal ha brød før nokon få kake. Me krev ikkje firefeltsveg gjennom heile Hardanger. Me krev ikkje ein gong to felt eller gul stripe på alle vegane våre. Men me meiner at dei vegane me har skal vera framkomelege og trygge. Det må kunne regna og storma utan at vegane våre stengjer på grunn av rasfare. Det må kunne vera møteplassar slik at turisttilstrøyming eller omkøyring p.g.a stengd E16 ikkje fører til total stillstand og kork. Trafikkork og rasfare er ein dårleg kombinasjon

**Så: Trygge og rassikre vegar er viktigast for oss.**

- Fylkesvegen frå Samnanger til Norheimsund gjennom Tokagjelet og vidare innover fjorden er viktig for oss Det er viktig for oss at dette rassikringsprosjektet framleis har topp-prioritet hjå Vestland Fylke.
  Dette punktet har i dag høg rasfaktor. I tillegg er vegen også truga av utrasing av sjølve vegbana. Me meiner at utrasningsfare er ein så vesentleg fare på mange vegar at det bør inn som eit eige punkt i planprogrammet – og vektleggjast når ein prioriterer mellom skredpunkt som treng utbetring. Det er utvilsomt ein del av farebiletet.

- Tanken om korridorvise utgreiingar er god. Vegen mellom Folgefonnstunnelen og Jondalstunnelen, Fv 49 er eit hinder for ein slik korridor hjå oss. Aksen Norheimsund – Odda vart for nokre år sidan trekt fram av Victor Norman som den viktigaste i regionen vår. Den har stort potensial til å knyta arbeidsmarknader og næringsklynger saman. Eg vil leggja til ein strek til på aksen mot Kvinnherad. Å få på plass raskare og sikrare veg mellom sentra i Kvam, Kvinnherad og Ullensvang (industritriangelet) vil føra desse tettare saman og skapa synergiar.

- Beredskap ved vegstenging bør inn som eige punkt i planen. Det tek ofte lang tid å opna vegar etter rashendingar. Dette bør gå fortare. Me har ofte ikkje gode alternativ når vegen stengjer.

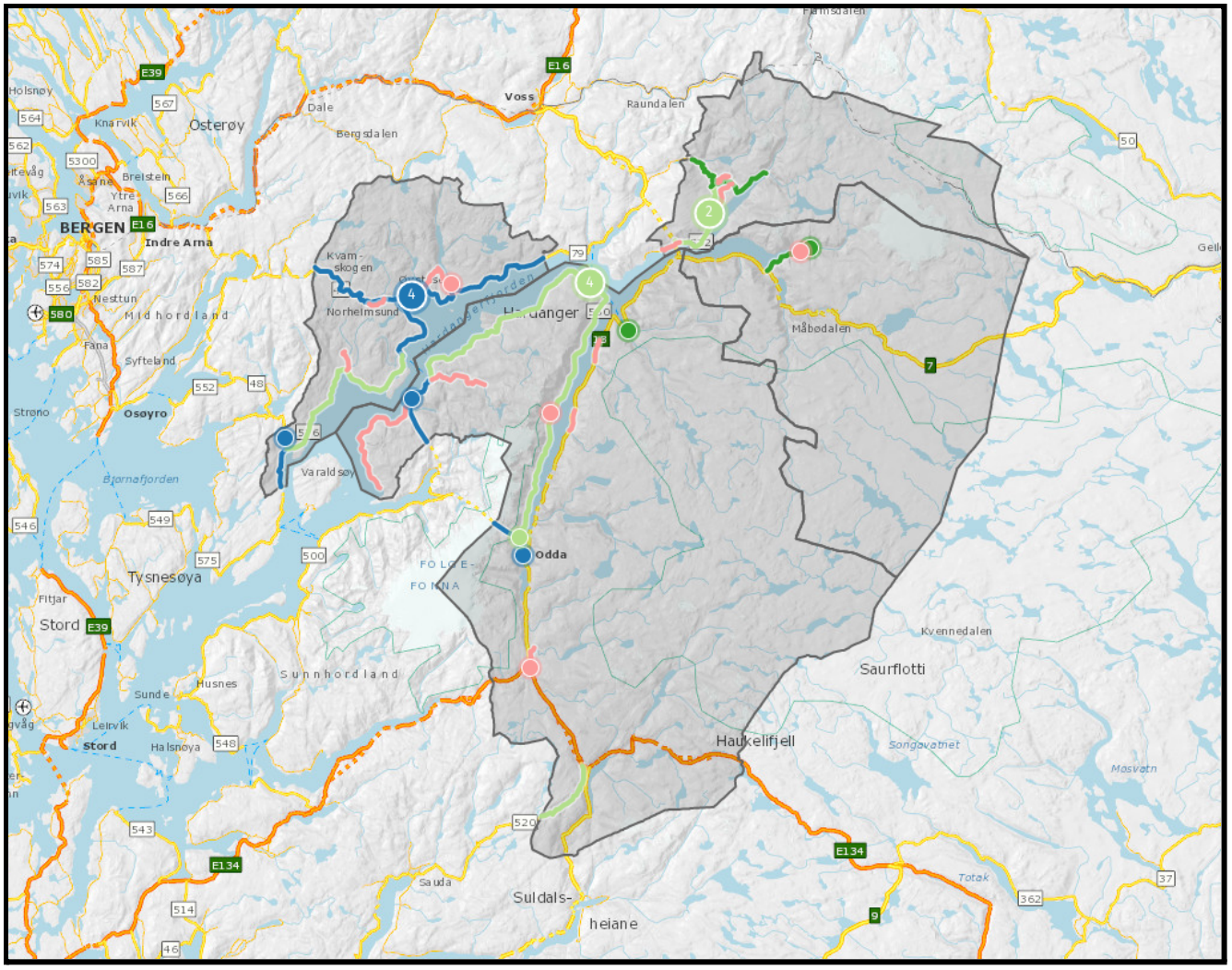
- Temaene trafikktryggleik og kapasitet ved ferjekaiane bør takast hand om i planprogrammet.

- Punktvise utbetringar bør inn som eige tema, med oversikt over kvar små utbetringar kan gje størst nytte. Vi nemner særskilt fylkeskommunen sitt eige fokus på Fv 79. Her ligg det inne midlar i økonomiplanen om å nytta mange millioner til dette formålet.

- Godt nok! Nye vegar *må* ikkje byggjast med absolutt beste standard. *Godt nok* er betre enn at det ikkje skjer noko!

- Elles vil Hardangerrådet på nytt minna om kva som pregar fylkesvegnettet i vår region:
    - Betydeleg vedlikehaldsetterslep. Smale vegar der trafikken korkar seg ved stor sesongtrafikk.
    - Stor rasfare på  alle regionale hovudvegar (klasse B)  48, 49 og 79. Felles for dei er tidvise store ras – og eit stort rassikringsbehov.
    - Stor rasfare også på dei fleste lokale hovudvegar og lokale samlevegar. Dette gjeld alle kommunane i Hardanger.
- Arbeid og næringsliv
    - Turistane strøymer til regionen vår. Infrastrukturen er ein flaskehals for innovasjon i reiselivet.
    - Det er planlagt tunge investeringar i industrien. Odda og Tyssedal har fått og får milliardinvesteringar. Industrien vil få store rekrutteringsutfordringar dei næraste åra. Betre kommunikasjonar er heilt avgjerande, særleg fordi mykje av rekrutteringa truleg føreset pendling.
    - Investeringane i vegnettet i regionen vår står ikkje på nokon måte forhold til potensialet i industri og reiseliv.
    - Det er ofte snakk om at ein vil ha gul midtstripe, eit fenomen me observerer når me køyrer ut av regionen vår. Det er usannsynleg med samanhengande gul stripe på vegnettet vårt. Skal ein prioritera er sikker veg viktigare.  Fleire møteplassar og sikkerheit for at ein i det heile kjem fram.

Fylkesvegar i Hardanger




Sjå vedlagte liste for prioriterte tiltak på fylkesvegnettet i Hardanger.

**Plantema 2 – Mobilitet og kollektivtransport**

- Betre kollektivtilbod: Det bør særleg betrast inn og ut til og frå kommunesentra og ikkje minst regionsentra. Det meste av persontransporten i regionen vår i dag skjer med privatbil. Det gjeld både arbeidsreiser og reiser til fritidsaktivitetar. Skal andelen som tek buss opp, må det vera bussruter. I dag er tilbodet for det meste svakt i heile regionen.

- Ladestasjonar: Det er nokså tynt med ladestasjonar på fylkesvegane våre. Skal målet om å vera eit klimavenleg Vestland oppnåast, så må det verta tettare mellom lademoglegheitene. Det vil også vera eit stort pre når me skal ta mot aukande mengder med klimamedvitne turistar.

- Breibanddekning: Tilgang på breiband i heile Hardanger er avgjerande for at heile distriktet skal kunne takast i bruk. I ei tid der heimekontorløysingar vinn terreng er dette meir viktig

enn nokon gong. Med god tilgang på nett stig attraktiviteten til distriktet, og det vil meir la seg gjera å både bu og arbeida i eit distrikt som er tiltrekkjande for mange.

- Gang og sykkelvegar. I store delar av regionen er det lite gang og sykkelvegar. Ein får gjerne høyra at det er for låg ÅDT til å forsvara investeringane. Hardangerrådet vil spela inn eit anna moment som bør vektleggjast: Klimavenleg turisme. Tilgang på sykkelstiar vil auka attraktiviteten til Hardanger som reisemål, og gjera turismen meir berekraftig og klimavenleg.

**Plantema 3 – Miljøløftet**

Her vil me kort nemna at god innfartsparkering er viktig både for byen og for distrikta.

**Plantema 4 – Finansiering**

- Det bør vera eit prinsipp at rassikring ikkje skal finansierast med bompengar, dersom prosjektet ikkje har vesentleg forkortande/trafikkutløysande verknad. Underfinansieringa er skrikande. Fylka ER nøydde til å få auka rammer til skredsikring, omkøyringsvegar for riksveg, vedlikehald, gang- og sykkelstiar og tunnelsikring. Når me fremjar regionane våre sine rettmessige behov, så veit me alle at om vårt prosjekt eller vegstubb vert prioritert fyrst, så er det andre med høgst reelle behov som ikkje får oppfylt sine. Alternativt så må næringsliv og andre vegfarande betala bompengar for å oppnå ein standard som andre stader i landet vert teke for sjølvsagt er gratis.
- Bompengar er trafikkregulerande. Det er bra det, dersom ein vil hindra trafikk, t.d i byane der bilar kan vera eit problem, og der ein kan velja kollektivløysingar.
- I distriktet har me som regel ikkje anna val enn å bruka bil. Vert bompengar for høge, risikerer ein avvisningseffektar, vert dei for mange risikerer ein at færre besøkjer oss. I alle tilfelle er det betydelege ekstrakostnader for bedrifter som har mykje transport. Pendlarar risikerer også å få incitament til å flytta dersom for stor del av disponeibel inntekt vert teke av bomavgifter. Det kan slik vera hinder for ynskt utvikling i sårbare distriktskommunar. Hardangerrådet meiner difor at rein rassikring ikkje skal finansierast med bompengar.

**Plantema 5 – Nasjonale ansvarsområde**

- Fylket sine neste innspel til NTP er til rulleringa i 2026. Fylket må framleis vera klar, på at trygge, rassikre vegar har fyrsteprioritet.
  Regionen er også fornøgd med at Vestland fylke har løfta fram fylkesvegane sin funksjon som omkøyringsveg for riksveg  i innspela til NTP.

Kinsarvik  12.09.2021

Med fruktbar helsing
frå Hardangerrådet

Torgeir Næss
rådsordførar
Hardangerrådet iks signerar digitalt

Jostein Eitrheim
dagleg leiar

Vedlegg 1: Prioriterte tiltak for fylkesvegar i Hardanger
Vedlegg 2: Skredsikringsbehov fylkesvegar, Statens vegvesen 2019

**Regionrådet Nordhordland**
Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden,
Modalen, Osterøy, Vaksdal

**Vestland fylkeskommune**
post@vlfk.no

Knarvik, 10. september 2021

## Høyring til Regional transportplan Hordaland 2022-2033

Regionrådet Nordhordland viser til invitasjon til å koma med innspel til Regional transportplan 2022 - 2033. Me viser også til tidlegare innsendte merknadar til planprogrammet datert 8. juli 2020.

Framlegget til RTP 2022 – 2033 har mange gode utgreiingar og intensjonar som plangrunnlag og styringsverktøy for korleis Vestland fylkeskommunen ynskjer at samferdsleområdet skal utvikla seg åra framover. Regionrådet synest planen og plantema dekkjer det utfordringsbiletet ein har innanfor samferdslesektoren i Vestland.

For kommunane vert plangrunnlaget oppfatta som svært omfattande og generelt, og blir derfor gjerne lite føreseieleg for kommunane som fyrst og fremst er opptatt av konkrete resultat (tiltak). Regionrådet ønskjer tryggleik for at fylket sine midlar også kjem områda lengst frå Bergen / senter til gode. Fylket må ha tett dialog med Regionråd / kommunane når liste over investeringar på einskildprosjekt skal utarbeidast. Me viser til at dei fleste kommunar saman med politi, vegstyresmakter brukar mykje ressursar på å utarbeida trafikksikringsplanar i kommunane. Desse må forplikta fylkeskommunen meir, og det må vera betre dialog og samkøyring.

Regionrådet vil rå til at somme strategiar og mål vert meir tydeleg formulert for at tiltak vert meir treffande, og at evaluering av tiltaka i ettertid kan verta meir presis. Me ser og at det hadde vore nyttig med ei forenkla og praktisk framstilling av planen, gjerne på nokre få sider som summerer opp planen og vedlegg.

Regionrådet registrerer at det vert jobba for å få modulvogntog på Vestlandet. Me ynskjer å stilla spørsmål til dette med tanke på trafikktryggleik og kvaliteten på mange av vegane.

### Prioritering av vedlikehald av eksisterande vegar

Regionrådet er veldig positiv til strategien om å «sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritera vedlikehald og utbetring av eksisterande vegar framfor nybygging», og ser fram til forbetring av tilstanden på dei mange fylkesvegane. Det er noko Regionrådet har peika på i tidlegare uttalar både i denne RTP-perioden og tidlegare. Samstundes har regionen to nye og konkrete prosjekt me meiner er nødvendig for den vidare utviklinga av heile regionen, ny bru i Alversund og Masfjordbrua. Viser her til eigne punkt seinare i dokumentet.

**Meir veg for pengane**
Regionrådet støttar fullt ut det som vert skrive i 4.4.3.1 «Meir veg for pengane» om mogleg arbeid for etablering av standardiserte fråvik frå vegnormalane. Me ynskjer at RTP-en vert meir konkret når det gjeld tekst, delmål og strategi, dette gjeld både vegutbetringar og G/S-vegar.
Det er behov for G/S-vegar også i distrikta, men der må me kunne finna mykje enklare, smartare og billigare løysingar enn i Bergen og sentrumsnære strøk. Mange prosjekt er gryteklare og vil kunne nytta ledige massar frå andre prosjekt. Viktig å fokusera på utbetring av flaskehalsar - små utbetringar kan auka verdien av heile strekningar. Dett er kanskje den mest effektive måten for å skapa meir veg for pengane.

Regionrådet vil vera tydeleg på at me ynskjer at dette allereie vert prøvd ut og gjennomført i dei ulike prosjekta i **Nordhordlandspakken** slik at me kan få bygd flest mogeleg av prosjekta som ligg i pakken.

Me har stor tru på at her kan fylket finna smarte, gode og langt billigare løysingar saman med kommunane, Døme er Nordhordlandspakken og prosjekta som er gjennomført i Masfjorden og Modalen.

**Rekkjefølgjekrav**
Rekkefølgjetiltak er viktige for å sikra betre vegar og gang- og sykkelvegar, men mange av desse er svært tyngande og står i vegen for utvikling av lokalsamfunn og næringsretta aktivitet m.v. Prinsipp for rekkjefølgjekrav må vera at dei er fornuftige. Det må vera ein god og tett dialog og godt samarbeid mellom utbyggjar – kommune – fylke/vegvesenet i tidleg fase for saman å finna gode løysingar. Rekkjefølgjekrav vil i stor grad bli godtatt dersom dei er fornuftige og forståeleg. Her må fylket sitja i førarsetet for å finna gode løysingar og modellar ein kan bruka ved rekkjefølgjekrav i framtida. Me har sett positive signal på dette området etter at fylket fekk totalansvar for fylkesvegane.

## Utviklingstiltak som er viktig for Region Nordhordland framover

**Alversund bru**
Alversund bru er ein svært viktig del av fylkesvegnettet i Nordhordland som hovudveg mellom Knarvik og Manger/Radøy og nordre delar av Nordhordland som Austrheim og Fedje. Me er glade for at planarbeidet med ny bru er i gang. Brua var ferdig i 1958 og er i dårleg teknisk stand. Brua har > 6200 ÅDT, er einvegskøyrt og lysregulert. Med bygging av ny veg på Radøy som del av Nordhordlandspakken vil trafikken bli aukande til/frå nordre delar. Her vil ikkje vedlikehald og utbetring av eksisterande brua vera godt nok over tid, og det må derfor byggjast ny bru for å tilfredsstilla funksjonaliteten.

**Ferjeavløysingsprosjekt – Masfjordbrua**
Regionrådet viser til at RTP skal vera med å sikra samfunnsutvikling også i distrikta.
Ferjeavløysingsprosjektet Masfjordbrua er eit særs viktig prosjekt for nærings- og samfunnsutvikling i indre og nordlege delar av regionen. Dette står både kommunane og næringslivet samla om. Vegen er i tillegg viktig som omkøyringsveg når E39 er stengt, eller ferja Leirvåg-Sløvåg står.
Prosjektet må visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter, jf. fylkestingsvedtak i sak 111/2017. Temaet ferjeavløysing

og finansiering av desse bør omtalast og koma med i den strategiske delen i kap. 2 i handlingsprogrammet.
Regionrådet ber om at stat, fylke og kommune finn ei endeleg løysing på finansieringsmodell for dette prosjektet.

Regionrådet vil vera tydeleg på at dei to bruprosjekta Alversund bru og Masfjordbrua ikkje må setjast opp mot kvarandre. Desse skal i stor grad løyast av to ulike «pengesekkar».

**Nasjonale ansvarsområde – statleg infrastruktur**
Fylkestinget har tidlegare prioritert vegstrekninga E39 Eikefet – Romarheim og E16/E39 Arna – Vågsbotn – Klauvaneset. Regionrådet er fornøgd med at fylkestinget har vedtatt at det er særleg viktig å få starta opp ny veg på delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn, ei strekning med høg ÅDT, låg standard og mange trafikkulukker. Regionrådet ynskjer at fylkeskommunen har påtrykk overfor staten når det gjeld budsjettering og praktisk gjennomføring.

Det er i praksis ikkje omkøyringsalternativ dersom Nordhordlandsbrua eller E39 Klauvaneset – Vågsbotn vert stengt. Det inneber at all trafikk mellom Nordhordland og Bergen vert stansa, noko som vil vera svært alvorleg med omsyn til å koma seg fram og i forhold til tryggleik- og beredskapsomsyn.

**Fylkesvegane – vedlikehald og rassikring**

- **Fv569 – Vaksdal/Dalseid – Modalen – og mot resten av Nordhordland** har som kjent ein særs dårleg vegstandard. Vegen er viktig for å løysa ut samfunns- og næringsutvikling i aksen Vaksdal – Modalen – resten av Nordhordland. Vegen slik den er no hemmar all utvikling i indre strøk. Vegen fungerer også som omkøyringsveg for E16-E39. Me ber om rassikring, punktutbetringar og møteplassar som kan vera med å heva kvaliteten på vegen.

- **Fv57 Knarvik og nordover**. Her er det viktig med oppgradering av delar av vegen som går til Norges største hamn i Fensfjordområdet og vidare nordover som omkøyringsveg for stengt E39.

- **Ras- og skredsikring basert på fagleg grunnlag.**
  Det er viktig å prioritera sikring av vegstrekningar som er særs utsette for ras og steinsprang. Ein må starta arbeidet med å få eit samla og oppdatert fagleg grunnlag over desse strekningane. Særskilte strekningar i vår region er t.d. Bruvikvegen, Fv539 Vaksdal/Dalseid – Modalen, Austfjordvegen, Brekke-Instefjord.

- Det er behov for oppgradera nokre strekkjer fylkesvegar til **overordna fylkesvegar**

**Eigarskap fylkesvegar**
I framlegget til RTP er det foreslått å avklare føremålstenleg eigarskap til fylkesvegane. Regionrådet vil nok ein gong peika på at Fv57 Knarvik – Mongstad må omklassifiserast til Rv. Fensfjordområdet er Norges største hamn. Vegen er også omkøyringsveg for E39. Gjennom GreenSpot Mongstad m.m. skal Mongstad vera leiande i arbeidet med grøn omstilling, og det er heilt avgjerande med god utvikling og nasjonalt ansvar for vegen. Dersom fylkesvegar skal omklassifisering (nedgraderast) og overførast til kommunane, er det eit krav at vegane må setjast i god nok stand og det må fylgja med midlar.

**Strategiar for mobilitet og kollektivtilbodet**

Regionrådet er einig i at ein må ha særskilt fokus på miljøvennlege reiser i kvardagen, men vil peika på at det er eit skilje mellom bynære strøk og distrikta. Utfordringane i fylket har store forskjellar og dermed heilt ulike løysingar på korleis transportbehovet kan løysast. I byane og bynære strøk (Bergen og dei næraste kommunesentera) vil det vera utfordringar med omsyn til kapasitet, framkome og luftkvalitet. Der vil satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåande vera ein stor del av svaret. For store delar av resten av Vestland vil bilen vera viktigaste framkomstmiddel. Med elbilar forsvinn også forureininga i stor grad og det er plass på vegane til å nytte bilen. Bilen er derfor ein viktig premiss for at distrikta skal kunne utvikla seg framover også. Det er ikkje realistisk at ein stor del av transportbehovet i distrikta skal kunne løysast med kollektiv transport.

Eit godt kollektivtilbod med gode kollektivknutepunkt for reisande frå alle kommunar i Nordhordland er viktig for regionen, og det gjeld både eit godt buss- og båttilbod. Me skjønar at me ikkje kan ha same tilbod i distrikta som i Bergen og mellom Bergen og regionsenteret Knarvik. Men fylket må finna gode løysingar som gir god korrespondanse mellom bussane, mellom buss og ferjer, mellom bussar og båt. Korrespondansen mellom buss og tog Arna – Bergen må bli betre.

Regionrådet viser til punkt f) og o) og meiner RTP tek for lite omsyn til eldre brukarar, eller andre grupper som har problem med digitalisering og innføring av ny teknologi. Samfunnsreforma «Leve heile livet» må vera eit verktøy i alle strategiane i RTP, men er særs viktig i dette kapittelet. Det må finnast alternativ til kjøp av billettar til kollektivtransport for dei som ikkje, av ulike årsaker, meistrar digitale verktøy.

- **Bestillingsruter**
  Regionrådet støtter at det må satsast meir på «Skreddarsydde reisetilbod». Ved å bruka teknologiske løysingar så ligg det betre til rette for å få til det. Ressursane som nyttast til kollektivtransporten må nyttast på ein smartare måte enn i dag. Ordninga med bestilling av busstransport i staden for tradisjonell rutekøyring bør testast ut på fleire ruter i Nordhordland med svært lave passasjertal. Kollektiv transport i distrikta er vanskeleg, og har ikkje funne ei god løysing. Regionrådet ser det som viktig at kollektivtransporten i distrikta skal utviklast i dialog med Regionråd / kommunane for å utvikla saman riktig kollektivtiltak i distrikta. Me kjenner til at mange bussar går til dels tomme på enkelte tidspunkt i regionen, her vil me gjerne invitera Skyss til tettare dialog slik at me kan unngå slike ruter.

- **Billetteringssystem og -satsar** mellom buss, båt og tog må samkøyrast, og me ser fram til vidareutvikling av gjennomgåande billetteringssystem.

- **Innfartsparkering**
  Ein må finna gode løysingar slik at ein reduserer biltrafikken inn mot regionsenter og vidare inn mot Bergen. Me ber her om at fylket tar dialog med Regionrådet / aktuelle kommunar for å finna gode og økonomisk gjennomførbare løysingar.

- **Hurtigbåten Bergen-Knarvik/Frekhaug**
  Hurtigbåten mellom Knarvik/Frekhaug og Bergen er viktig for oss og tilbodet må utviklast vidare. Det vil gå mange år før ny E39 gjennom Åsane er klar til bruk. Sjøen og fjordane våre vert med nullutsleppteknologi ein framtidsretta og miljøvenleg ferdsleveg. Båttransport må i Vestland fylke derfor verta eit viktig supplement i kollektivtilbodet i framtida. Utviding av rutetilbodet,

oppgradering av kaiar, innfasing av miljøvennleg drivstoff og ikkje minst innlemming i takstregulativet tilsvarande Askøybåten er klare føresetnader frå Regionrådet. Det handlar om Sone A og likebehandling, begge båtsambanda ligg faktisk i byvekstområde.

- **Snøggbåten Bergen – til/frå Selje/Sogndal**
  Snøggbåten Bergen – til/frå Selje/Sogndal er viktig for både pendlarar og andre. Desse har i dag stopp på Vardetangen i Austrheim kommune og stopp nordover i Gulen. I tillegg stoppar den på Lygra ved bestilling. Regionrådet ber fylkeskommunen vurdera om ikkje båten kunne hatt stopp også i Knarvik på vegen nord- og sørover. I dag er det mange i sørlege delar av regionen som enten må køyra til Vardetangen eller til Bergen for å ta båten. Eit ekspressbåtstopp i Knarvik vil avlasta trafikken på smale vegar i regionen og t.d. vil innbyggarane i Gulen kunne nytta Knarvik meir som eit regionsenter, i dag er det stort sett Bergen som er alternativet om ein ikkje har eigen bil. Det er mange samarbeidspunkt/ knutepunkt i Knarvik, felles stopp vil gi betre transportmønster enn kva som ligg der i dag. Dette gir ingen auka miljøbelastning, tvert i mot dersom ein får ned biltrafikken.
  Snøggbåtkaien på Vardetangen i Austrheim kommune må få eit venterom med ein akseptabel standard.

  Regionrådet ber fylket sjå nærare på dette – og me stiller gjerne opp i dialog og møte.

**Ferjesamband:**

- **Valestrand-Breistein**
  Regionen ber fylket om betre og rettferdige ordningar når det gjeld korleis fylket betalar for kollektiv reisande (buss) på sambandet Valestrand-Breistein. Dette sambandet er særs viktig for kollektivtrafikken på Osterøy (aksen Fotlandsvåg-Lonevåg-Hauge- Valestrand(inkludert Hamre/Raknes/Hjellvik)) og inn mot Bergen nord / Bergen sentrum og også mot Nordhordland. Ferja er også viktig for biltrafikken for dei som bur Hauge-Valestrand / Hamre/ Raknes/Hjellvik og ikkje minst for næringslivet som har eit tett samarbeid mot resten av regionen. Vegen er den viktigast vegen mellom industrimiljøet på Osterøy og resten av Nordhordland .

- **Leirvåg-Sløvåg**
  Regionen viser til tidlegare ynskje om 2 ferjer over sambandet Leirvåg – Sløvåg (identisk med Fedjebjørn). Frekvensen vil då bli betre og ein vil ha reserveferje til sambandet Sævrøy-Fedje
  I tillegg er erfaringa i vegstengingsperioder med to ferjer at tryggleiken vert betre og det blir meir jamn trafikk, og større fleksibilitet for næringsliv og arbeidstakarar.

- **Sævrøy-Fedje**
  Regionen står samla bak at sambandet Sævrøy-Fedje får ei ekstra rute kl. 23:00 slik at folk kan koma seg heim frå skiftarbeid. Ferja har vore utsett for stenging i samband med tåke om morgonen. Dette er særs uheldig då folk ikkje kjem seg på jobb på Mongstad eller andre stadar. Kommunen melder tilbake at dei har missa innbyggjarar av denne grunn, og det er kritisk for ein liten kommune.

- **Korrespondanse mellom buss og ferjer** må bli betre. Bussen kan ikkje køyra frå siste ferja eller omvendt pga. fylket sitt krav om punktlegheit og trussel om bot. Punktlegheit er viktig i dei store kollektivområda rundt Bergen, men i distriktet er framkomelegheit det viktigaste. Her må fylket bruka skjøn og finna gode løysingar.

**1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune**

Fylket har særskilt bedt om tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien: Regionrådet tar ei samleliste med her:

| | |
|---|---|
| Alver | ▪ Tilrettelegging av skulevegane for Seim skule<br>▪ Ostereidet skule og senter |
| Austrheim | ▪ G/S-veg på Fv. 565 frå Mastrevik til Fonnes<br>▪ Litlelindås til Austrheim kyrkje |
| Fedje | ▪ Utbetring langs sentrum Fedje Fv 5510 |
| Gulen | ▪ G/S-veg gjennom Brekke sentrum til skulen<br>▪ G/S-veg gjennom Eivindvik sentrum til skulen |
| Masfjorden | ▪ Fortau langs fylkesveg 570 (Austfjordvegen) strekninga Kvamme – Sandnes ferjekai<br>▪ Fortau langs fylkesveg 379 (Masfjordvegen) på strekninga Reknes – Mollandseid |
| Modalen | ▪ Tilretteleggjing for gåande langs 569 ved Otterstad (vestsida av Mo sentrum)<br>▪ Strekninga Otterstad – Grønhaug langs 569, ca. 700 m |
| Osterøy | ▪ G/S-veg strekkja Loftås - Hauge<br>▪ Gjennomgåande fortau i sentrum i kommunesenteret Lonevåg |
| Vaksdal | ▪ Utbetringar Fv.569<br>▪ Skuleveg til og frå Stamnes oppveksttun |

Med venleg helsing

Karstein Totland
Leiar
Regionrådet Nordhordland

Rune Heradstveit
Dagleg leiar
Region Nordhordland IKS

Kopi: Kommunane i Region Nordhordland

Jnr. 1086.21
MHBE/thm

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen
Ref. 2021/21417

**HØYRINGSFRÅSEGN TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR VESTLAND 2022-2033**

Framlagt regional plan for transport (RTP) består av eit omfattande kunnskapsgrunnlag, to konkrete strategiar (for mjuketrafikantar og berekraftig mobilitet), eit hovuddokument og ein handlingsplan som førebels ikkje inneheld prosjektportefølje og konkrete tiltak. Samarbeidsrådet for Sunnhordland IKS har fylgjande innspel:

**Næringsvegar:**
RTP må i større grad byggje på og fylgje opp nasjonal transportplan, utviklingsplan for Vestland og regional plan for innovasjon og næringsutvikling. Dette inneber m.a. at:

- Vestland fylkeskommune må arbeide aktivt for utbygging av E39 Ådland-Svegatjørn. Fylkeskommunen må ikkje ha lågare ambisjonsnivå enn kva som er lagt til grunn i NTP, som har gitt prioritet til både E39 Ådland-Svegatjørn, E16 Arna – Voss inkl. jernbane og E134.
- RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak som forstørrar dei regionale bu- og arbeidsmarknadsregionane.
- RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak på viktige næringsvegar.

Planforslaget har ei målsetting om at «Vestland fylkeskommune legg vekt på at liv og helse skal prioriterast fyrst». Samarbeidsrådet for Sunnhordland meiner at denne målsettinga må endrast til at RTP skal medverka til å oppfylla dei ulike overordna måla i NTP. Det må ikkje vere tvil om at alle element i den samla samfunnsnytta vert utgreidd på same nivå.

RTP må peike ut strekningar for vidare utgreiing og vurdering som oppfyller desse nemnde viktige kriteria i nasjonal transportplan. Dette må inkludere prosjekta SunnFast og arm frå E134 mot Bergen som det er sett i gang KVU-arbeid for. Fylkeskommunen må vere aktiv pådrivar i dette KVU-arbeidet. Samarbeidsrådet for Sunnhordland meiner at rett traseval av denne vil kunne oppfylle intensjonane bak Sunnfast-prosjektet som det allereie er utarbeidd ein moglegheitsstudie for, og som vil knyte Kvinnherad til E39. Ikkje minst vil prosjektet forstørre Sunnhordland som bu- og arbeidsmarknadsregion, det vil knyte indre- og ytre del av sørfylket tettare saman og samstundes kople regionen tettare til Bergen. Endeleg vil det kunne utløyse eit verdiskapingspotensiale i det

aktive næringslivet i regionen. Samarbeidsrådet for Sunnhordland stør uttalen frå Sunnfast AS til RTP.

**Fylkesvegnettet:**

- Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet slik at målsettinga i hovudmåla til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet blir gjenspegla i vegens funksjonsklasse.
- Funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) er lågaste funksjonsklasse som skal nyttast på vegstrekk som bind saman kommunesenter og regionsenter, og for viktige næringsvegar.
- For vegar med funksjonklasse C (lokale hovudvegar) må det i tillegg til «punktutbetring og strekningsutbetring» leggjast opp til «strekningsvise standardhevingstiltak».
- Ferjetilbodet skal utviklast i tråd med transportbehovet til innbyggjarar og næringslivet. Rutetilbodet og sambandets opningstid skal mellom anna vurderast på bakgrunn av årsdøgntrafikk og om det finst alternative omkøyringsmoglegheiter.
- Til kommunar som ikkje har annan omkøyringsmoglegheit skal det minst vere éin nattavgang i dei største fylkesferjesambanda.
- Det må opprusting og godt planverk til for fylkesvegar som må bli nytta som omkøyringsveg for europavegar i beredskapssituasjonar. Til dømes ved stengt Bømlafjordtunnel, er det fylkesveg over Bømlo som vært nytta, og fylkesveg via Skånevik om E134 vert stengt i Stordalen/Etne.
- Samarbeidsrådet for Sunnhordland meiner Vestland må vera offensive i å leggja til rette for ferjeavløysingsprosjekt, og er usikre på om nyttekriteria som Vestland fylke legg til grunn i tilstrekkeleg grad vektlegg kor avgjerande døgnopen veg for utvikling av trygge lokalsamfunn inkludert tilgongen på akutt medisinsk hjelp.
- Samarbeidsrådet for Sunnhordland ber om at handlingsprogrammet og investeringsprogrammet ved neste revisjon vert sendt på ordinær høyring til kommunane. Ein samferdselskonferanse til våren er ikkje tilstrekkeleg når framlagt handlingsprogram ikkje inneheld prosjektportefølje eller prioritering av denne, for planperioden.
- På fylkesvegar som går gjennom kommunesentrum skal vegmynde og kommunen leggja til rette for tettstadsutvikling.
- Ein avviser forslaget om ei utgreiing om omklassifisering av delar av fylkesvegnettet til kommunale vegar ( pkt 4.2 i HP)

**Mobilitet og kollektivtransport:**

- Lokalbåtrutene skal sikre størst mogleg mobilitet for innbyggjarane i fylket, vere tilpassa transportbehov og vere sikra korrespondanse med anna kollektivtilbod.
- Billettprisar på båtruter skal harmoniserast for å rette opp i prisskilnadene som i dag er mellom dei ulike båtrutene.
- Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som turistruter, for å bidra til å utvikle reiselivsnæringa og sørge for fleire betalande reisande på båtsambanda.
- Etablering av nye busslommer og utbetring av eksisterande skal prioriterast og det skal setjast opp busskur på busslommer og båt- og ferjekaiar som skulebarn nyttar seg av.
- Det skal sikrast korrespondanse mellom kollektivtilbod for å oppnå hovudmål i RTP om at det skal vere enkelt å velje klima- og miljøvenleg alternativ.

- Samarbeidsrådet for Sunnhordland oppmodar Vestland fylkeskommune til arbeide for like takstsoner mellom fylka.
- Når det gjeld Stord Lufthamn så ser Samarbeidsrådet for Sunnhordland at det vil ta tid å opparbeida ein god kabinfaktor på ruta, etter covid-19 og med kortsiktig driftsavtale slik den føreligg pr. i dag. Me ber såleis staten om at flyruta Stord-Oslo på lik linje med flyrutene Stokmarknes-Bodø, Stokmarknes-Tromsø, Ørsta-Volda-Oslo og Florø-Oslo no vert lyst ut som ei FOT-rute for perioden 01. januar 2022 til 31. mars 2024. Ein førespurnad me vonar fylkeskommunen støttar.
- Ein forventar at Vestland fylkeskommune innarbeider strategi og utviklingstiltak for veglause bygder.

Me ser fram til vidare samarbeid med dykk!

Sunnhordland, 08. september 2021

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim
styreleiar

Tora Haslum Myklebust
dagleg leiar

*Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

SOGN REGIONRÅD

Sakshandsamar:
Karina Nerland
Tlf: 57 65 25 60
Vår ref.
20/4990-32

Dato
10.09.2021

Vestland fylkeskommune

**Regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033 - innspel frå Sogn regionråd**

Rådet viser til to uttalar undervegs i prosessen; 26. februar og 26. april 2021. Her kjem rådet sine innspel til sjølve planen slik den no er lagt ut.

Vi gjer merksam på at dette er ei samrøystes prioritering frå kommunane i Sogn. I tillegg kjem kvar av kommunane med sine meir detaljerte innspel direkte til fylkeskommunen.

**Føreseieleg prosess og kontinuitet i planlegginga?**

Dette er fyrste RTP etter at dei to fylka vart slegne saman. Det er difor overraskande at planen - for Sogn sin del - i så liten grad tek med seg føringar frå den førre regionale transportplanen, slik den vart vedteke av fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2017.

Vi ser at både prosess, oppbygging og involvering er noko annleis. Løysinga med strategiar på sentrale planområde og utviklingstiltak i ein eigen handlingsplan er god. Likeins målsettinga om «meir veg for pengane», med porteføljestyring. På sikt vil det nok gje ein betre plan.

Men det haltar noko no i starten. Eit døme er at vi med ein handlingsplan utan eit konkret investeringsprogram denne gongen ikkje får ein heilskapleg plan.

Vi meiner samstundes at det hadde vore naturleg å starte planarbeidet for nye Vestland med utgangspunkt i dei to tidlegare fylka sine planverk. Dette vil nok kome meir tydeleg fram når vi kjem til sjølve investeringsprogrammet og dei konkrete tiltaka der. Eit døme er skredsikring av fv. 5600 Vik – Arnafjorden som var høgast på marginallista i førre plan, men som no – med endra modellar og kriterium – kan vere på veg til å falle heilt ut.

Det er òg skuffande at vi i planen - slik den no ligg føre - nesten ikkje finn att dei innspela vi har kome med undervegs i planarbeidet. Dette kjem vi nærare inn på i våre svar på høyringsspørsmåla.

Vi vil likevel her i innleiinga trekke fram nokre av desse poenga henta frå våre to tidlegare innspel:

«Rassikring

- *Modellen for skredfaktor som Statens vegvesen utarbeider må leggjast til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar. Fylkeskommunen bør ikkje ta inn andre kriteria eller vekta annleis enn det som ligg i skredfaktormodellen.*
- *Prioriteringslista over skredsikringstiltak frå dei to fylka må vidareførast inn i den nye regionale transportplanen.*
- *Fylkeskommunen bør setja av ein pott til mindre rassikringstiltak i påvente av større investeringar.*
- *Fylkeskommunen bør ta i bruk varsla skredutløysing på fleire rasutsette strekningar*

Fylkesveg

- *Fylkeskommunen bør retta fokus på sikker framkome, mellom anna gjennom utbetring av bruer og flaskehalsar.*
- *….*
- *I påvente av større opprustingsprosjekt bør ressursinnsatsen aukast for nokre utsette punkt. Mindre investeringar vil kunne gje store effektar for framkome og trafikktryggleik.*
- *….*

Mobilitet og kollektivtransport

- *Kollektivtransport må bli reelle alternativ til bil også i distrikta slik at vi kan få fleire reisande over på kollektivtilbodet. Skreddarsydde tilbod gjennom bruk av ny teknologi vil gje gode løysingar for blant anna ungdommar.*
- *Sogn har stort tal turistar samanlikna med talet på fastbuande. Transport- og infrastrukturtiltak må leggje til rette for å styrking av heilårsreiseliv. Her vil vi spesielt peike på båten Sogn-Bergen som avgjerande for at reiselivsprodukta i regionen vår kan utviklast vidare.*
- *…..*
- *Elfly- teknologien er ei spennande utvikling og Sogndal lufthamn Haukåsen er mogleg testpilot for elfly. ….»*

**Sogn har særeigne utfordringar**

For Sogn sin del er dessutan dei store utfordringane slik dei er omtalt i våre to innspel:

> *«Sogn har særeigne utfordringar innan samferdsle. Vi har mange og lange tunnelar. Vegane er av dei mest rasutsette i landet. Dei mange fjellovergangane ut og inn av regionen er krevjande, særleg på vinterstid. I tillegg gjer Sognefjorden oss ofte avhengig av båt og ferje. Dette gjer oss sårbare. Ved skred og dårleg vêr. Ved ulukker, tunnelbrannar, havari og tekniske problem. Men òg ved større vedlikehaldsprosjekt. Og ofte har vi ikkje omkøyringsalternativ. Eller dei er få og tek urimeleg lang tid.»*

**Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?**

Den største utfordringa i det nye fylket er sentrum – periferi. Samferdsle er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å jamne ut denne motsetnaden og sikre ei positiv utvikling i næringsliv og busetting også i distrikta.
Utfordringane er heilt ulike for område i fylket med vegar med under 50 ÅTD - som vi har mange av i Sogn - til dei mest trafikkerte strekningane i Bergen med 25 000 ÅTD. I planen har samferdsla i og rundt Bergen fått stor plass og rikeleg med gode mål og strategiar.
Utfordringane og problema i distrikta i mindre grad omhandla. Døme er:

- *Ras og skred er nesten ikkje omtalt, og då mest som eit statleg ansvar. Og det på trass av at fylkeskommunen mottek midlar til rassikring av fylkesvegar gjennom inntektssystemet.*
- *Vintervedlikehald av fylkeskommunal fjellovergangar og omkøyringsalternativ ved stengt veg, tunnelvedlikehald mm. får heller ikkje særleg merksemd.*
- *Ferje/hurtigbåt har sentrale samanbindingsfunksjonar mellom kommunane i Sogn og inn/ut av området og eit viktig kollektivtilbod. Det har heller ikkje fått særleg plass i planen. Fleire av flyplassane er dessutan godt egna som testpilot for elfly.*

Rådet stør elles det arbeidet fylkeskommunen og Nasjonal rassikringsgruppe gjer for å auke løyvinga til fylkeskommunen innan rassikring.

**Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket? Er det god samanheng mellom mål og strategiar?**

Når utfordringane for Sogn ikkje kjem godt fram eller i liten grad er tekne omsyn til får det sjølvsagt òg følgjer for målsettingane og strategiane.

Kvifor kjem ikkje investeringsprogrammet no?

I tillegg hadde rådet venta at det vart laga eit investeringsprogram no. Det er ikkje tilfredsstillande at det ikkje kjem på plass før tidlegast våren neste år. Utfordringar, mål og strategiar er viktig, men det er fyrst når investeringsprogrammet ligg føre at det er mogeleg å sjå dei konkrete følgjande og verknadane av både prosessen og kriteriebruken.

Det er dessutan vanskeleg å forstå kvifor det alt no er lagt så mykje arbeid i prioriteringskriteria og kostnadsoverslag utan å sluttføre dette arbeidet i eit investeringsprogram med konkret porteføljeoversyn.

Rådet har i sine to innspel gjort greie for dei konkrete tiltaka og prioriteringane for Sogn i eit framtidig investeringsprogram. Desse står ved lag.

Kvifor prioritere på rv. 13 før Nye Veier AS har starta sitt arbeid?

Samstundes inneheld planen klår porteføljeprioritering av Nye Veier AS sitt arbeid med riksveg 13. Rådet vil her minne om vårt innspel av 26. april i år:

> *«Sogn regionråd er i dialog med Hardangerrådet for å drøfta ein samordna, felles utbyggingsstrategi. Vi føreset at fylkeskommunen stør opp under eit slikt samarbeid.»*

At det heilt på tampen av planarbeidet no er kome inn ynskje om prioritering av to strekningar i Hardanger på rv. 13, utan nokon form for prosess og dialog, er sjølvsagt uakseptabelt. Dette vert understreka av at Nye Veier AS knapt hadde fått oppdraget med rv. 13 og ennå ikkje starta sitt planarbeid for strekninga då den konkrete prioriteringa kom inn i planutkastet til Vestland! Dette er heilt uforståeleg.

«Meir veg for pengane»

Sogn regionråd støttar arbeidet med forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for fylkesvegane, jf. «meir veg for pengane».

**Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?**

Sogn regionråd sin hovudprioritering er utbetring av fylkesveg 55 Vadheim-grense Innlandet. Den er sentral for næringsliv og busetting i Sogn. Vegen er dessutan ikkje dimensjonert for å ta ekstra trafikk når riksvegane er stengde og det er behov for omkøyringsalternativ. Stengde vegar har store konsekvensar for bygdesamfunn som ofte er utan reelle omkøyrings-moglegheiter.

Rådet er difor tilfreds med at fylkesveg 55 er med blant dei strekningsvise utbetringane. Samstundes vil rådet minne om at det vert naudsynt å sjå utbetringane på fv. 55 i samanheng med planane til Nye Veier AS, særleg på strekninga Hella - Sogndal.

Kvifor er kriteria endra?

Fleire av kriteria er justert frå tidlegare plan. Gjennomgåande er det slik at endringane favoriserer sentrum og at distrikta kjem dårlegare ut. Nedafor er nokre av dei kommenterte.

*Skredsikring*

Delvis utbetra og vinterstengte vegar er ikkje lengre med i prioriteringsoversynet. Det får følgjer m.a. for både Sognefjellet, Gaularfjellet og fv. 5442 Stordalen - Matre.

Når ikkje SVV sin skredsikringsmodell lengre vert fullt ut styrande for prioriteringane kan trafikkmengd og skredfare få høgare vekt. I tillegg er det seint i prosessen kome inn eit nytt skjønselement for mjuke trafikantar i modellarbeidet og prioriteringa. Fleir av desse endringane vil no kunne gje skifte frå distrikt til sentrum når investeringsprogrammet vert klart.

Samstundes har Stortinget i samband med NTP'en vedteke at det skal lagast ein nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesvegar med høg eller middels skredfaktor. Rådet vil åtvare mot å gå inn på eit avvik frå SVV sin modell, med favorisering av høg ÅTD og mjuke trafikantar. I nasjonal samanheng vil Vestland sannsynlegvis tape på ei slik kriterieendring, om den vert ført vidare inn i det nasjonale planarbeidet. Rådet vil minne om at Vestland i dag har ein stor del av den nasjonale skredsikringspotten og særs mange skredpunkt med høg eller middels skredfaktor.

Rådet vil dessutan åtvare mot å utsetje eller trappe ned skredsikringsarbeidet på grunn av at det no kjem ei nasjonal plan, som òg vil omfatte fylkesvegar. Det gjer det m.a. naudsynt å avklare om den regionale planen vert styrande eller ikkje.

*Tunneloppgradering*

Rådet stør framlegget i planen om å kombinere A + B ved tunneloppgradering, dvs. gjennomføre både tiltak som er naudsynt pga. tunnelføresegna (A) og tiltak som er fornuftige når arbeidet fyrst er i gang (B).

Kriteriekravet om minst 300 ÅTD får store følgjer for Sogn. T.d. fell tunnelane på fv. 50 Aurland – Hol ut. Rådet vil difor be om at fylkesvegen vert tekne med blant dei strekningsvise utbetringane.

**Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?**

Ei naturleg følgje av satsinga på fylkesveg 55 er ei konseptutgreiing (KVU) for Sognefjellstunnelane. Det er til no sett på som eit statleg ansvar. I samband med NTP 2014 – 2023 var departementet innstilt på å lage ei KVU. Dette vart aldri gjennomført. No ligg alle mogelege innslagspunkt på fylkesvegar og det gjer det naturleg å ta det inn i planen som eit fylkeskommunalt ansvar.

Omkøyringsvegar ved vegvedlikehald og liknande er òg ei stor utfordring for næringslivet, både internt i regionen og mellom aust og vest jf. t.d. nattestenging av Lærdalstunnelen. Det blir viktig å ha ei god oversikt over omkøyringsalternativ og dessutan fjerne flaskehalsar før vedlikehaldet startar.

Med helsing

Hilmar Høl
leiar i Sogn regionråd

*Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift*

**Fra:** Østerbø, Linn (linn.osterbo@ullensvang.kommune.no)
**Sendt:** 09.09.2021 09:21:47
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:** John Ove Rørnes

**Emne:** Ullensvang Eldreråd - Høyringsuttale til regional transportplan - Dykkar ref. 2021/21417
**Vedlegg:**

**Ullensvang eldreråd vedtok i møte 30.08.21 å senda fylgjande høyringuttale til Regional transportplan for 2022-2022.**

*Eldrerådet i Ullensvang sluttar seg til uttalen frå fylkeseldrerådet i Vestland og vil presisera følgande:*
*• Kollektivtilbodet i distrikta må verte betre.*
*• Reisande må kunne bruke alle lovlege former for betaling ved løysing av billett, som bankkort og kontantar.*
*• Gul stripe på alle viktige fylkesvegar.*
*• Viktig med godt vedlikehald og framkommelighet på tilkomstvegane.*

*30. august 2021*
*Ullensvang Eldreråd*
*v/leiar Ola Torbjørn Sekse*

Helsing
Ullensvang kommune

Linn Østerbø
Konsulent
Innbyggjar- og internservice
Politisk sekretariat
+47 482 15 984
www.ullensvang.kommune.no

Fellesforbundet

Vår dato
25.08.2021

Vår referanse
21/3694-2/FF-008 EISV

Vår saksbehandler
Eirik Svensson, tlf. 971 91 724

Deres dato

Deres referanse

Vestland Fylkeskommune

**Høringsbrev Regional Transportplan fra Fellesforbundet Vestnorsk Transportarbeiderforening og Sogn og Fjordane Transportarbeiderforening**

INNLEDNING

Vestnorsk Transportarbeiderforening og Sogn og Fjordane Transportarbeiderforening er selvstendige fagforeninger under Fellesforbundets paraply. Til sammen organiserer Vestnorsk og Sogn og Fjordane Transportarbeiderforening like over 2100 yrkesaktive transportarbeidere i gamle Hordaland, på Haugalandet og Sogn og Fjordane. Vi organiserer i bransjer som buss, godstransport, lager, drosjesjåfører, havnearbeidere, miljøbedrifter m.m. Som representanter for de ansatte i den organiserte delen av transportbransjen er vi opptatt av liv og helse først i prioriteringsrekkefølgen.

I Vestland fylke er det mange rasutsatte strekk og spesielt i gamle Sogn og Fjordane er det mange trange og farlige passasjer. Spesielt i Sogn og Fjordane kan rv15 strynefjellstunnelene nevnes. Bilbrannen 17. august kunne fått fatale følger i et hvilket som helst normalår, da tunnelene ville vært fulle med turistbusser på det tidspunktet brannen oppstod. Dette er problematisk for våre sjåfører som risikerer liv og helse på arbeidsplassen sin, som er veiene våre.

TEKNISK

Transportbransjen er både en samfunnskritisk bransje, og en bransje i endring. Spesielt det teknologiske skiftet vi er inne i nå vil ha stor betydning for transportbransjen og dens produktivitet i fremtiden. Likevel er det en utfordring for dette skiftet at spesielt godstransport, drosje og havnenæringen bygger på fragmenterte driftsformer, og at det er en kjent utfordring for omstillingsdyktigheten når en sektor betjenes i for stor grad av mange og små bedrifter. I Nasjonal Transportplan defineres "mer for pengene" som et hovedmål. Skal dette være mulig å oppnå mener vi at det er helt nødvendig å sikre omstillingsdyktighet i form av stordrift i godssektoren. Vi vil derfor oppfordre fylket til å bidra til konsolideringer i disse næringene spesielt. Mulige virkemidler kan være at tildeling av transportløyver kun gis i et høyere antall som 5 eller 10 og at det kreves aktiv bruk av alle løyvene. For drosjesektoren mener vi at aktiv bruk av enerettsmuligheten er eneste vei for å kunne sørge for et tilstrekkelig tilbud i distriktene.

Vestnorsk Transportarbeiderforenign og Sogn og fjordane Transportarbeiderforening er generelt sett opptatt av gode rammevilkår for næringene vi jobber i. Det er derfor verdt å nevne at Bergen Havn sin fremtidige flytting til Ågotnes må sikres riktige vilkår også fra fylket. Vi mener derfor at det er viktig at fylket prioriterer utbedring av eksisterende vei fra Straume til Ågotnes for å kunne håndtere det fremtidige transportvolumet. Per i dag flyter gods fra Bergen Havn i hovedsak til Kokstad/Sandsli, Minde, Sandviken og Åsane. Det betyr at på denne strekningen skal det flyte ca 700 000 tonn gods, eller tilsvarende 17 500

**Postmottak**
Fellesforbundet
Vestnorsk
Transportarbeiderfor
ening
Lars Hilles gate 19
5008 BERGEN

avd011.vtf@fellesfor
bundet.org

**Telefon**
908 12 998

**Telefaks**

**Besøksadresse**

**Foretaksregisteret**
971075228

**Bankkonto**
3208.20.45677

lastebiler, i året. Det er derfor ekstremt viktig å sørge for et veistrekke som tilfredsstiller denne typen trafikk.

Regional Transportplan legger opp til en prioritering av veistrekk basert på årsdøgnstrafikk. Utfordringen med denne modellen er at strekninger med høy ÅDT som regel ligger bynært og derfor har større trafikk. Mens en utvikling med mer og større veibygging inn mot byene er i strid med byvekstavtalene vil i tillegg en slik fordeling av midler kanalisere midler fra distriktene og inn til de større byene. Våre sjåfører kjører på både fylkesveger, riksveger og europaveger, og mange fylkesveger og riksveger er både i dårlig forfatning og rasutsatte. Vestnorsk Transportarbeiderforening og Sogn og Fjordane Transportarbeiderforening mener derfor at man må se fylket under ett og sikre at også veier utenfor bynære strøk blir sikret midler til å trygges. I Sogn- og fjordane er det også europaveger som mangler noe så enkelt som gul midstripe, som burde utbedres.

## Rekruttering

Vi er opptatt av rekruttering til bransjen, og det er ingen hemmelighet at bransjen sliter med dette. Det er estimert at vi mangler vel 1000 godssjåfører, og 1000 bussjåfører i året. I Storbritannia er det nå blitt varemangel i butikkene på grunn av sjåførmangelen, og Fellesforbundet har tidligere uttalt i media at vi frykter på sikt at også her kan sjåførmangelen gi utslag. Vi mener at rekruttering, lønn og vilkår henger tett sammen, men også at det er forskjellige løsninger i hver av bransjene som må til for å sikre rekruttering til fagene. Samtidig er det verdt å påpeke at snittalderen i bussjåføryrket har passert 50 år og at situasjonen med det kommer til å forverres kraftig i løpet av få år.

I bussbransjen driver man med nærtransport, slik sett kan bussbransjen være en attraktiv arbeidsplass spesielt for yrkessjåfører i familieetableringsfasen. I motsetning til langtransportsjåfører tillater et liv som bussjåfør å reise hjem hver dag til familie og barn. Dessverre er bransjen slik den er nå lagt opp med uholdbart lange arbeidsdager. Eksempelvis har enkelte rutepakker veldig høy andel delte skift, som gjør at bussjåføren må jobbe 2-6 timer på morgenen, ha 2-6 timer ubetalt pause midt på dagen og deretter jobbe på på ettermiddag. Med andre ord strekker arbeidsdagen seg gjerne over 12 timer når man inkluderer pausen i midten, mange har heller ikke anledning til å reise hjem eller gjøre andre ting i deltskiftpausen. Andre rutepakker har lange skift på 10-12 timer kjøring, med turnusfri. Dette gjør at det er tilnærmet umulig å kombinere familieliv med jobben som bussjåfør, da blir også arbeidsplassen mindre attraktiv, spesielt i kombinasjon med lav lønn. Fylket ved Skyss sitter som bestiller av tjenestene og lager dermed rammevilkårene til bussjåførene, slik at om disse utfordringene skal adresseres må det politisk vilje til. Vi mener blant annet at det burde være lærlingekrav i kontraktene til Skyss, slik at problemstillingen også blir relevant for etaten som lager rammevilkårene i bransjen.

I godstransport er tilstanden på vegen, og tryggheten til sjåføren på jobb en viktig faktor for rekruttering. Vi mener at det er viktig at ikke sjåførene sitter med hjertet i halsen på jobb for at det også skal være attraktivt å jobbe i næringen. Da er veivedlikehold og -utbedring, rassikring og trafikksikkerhetstiltak det klart viktigste for oss. I tillegg er lønn ekstremt viktig for rekruttering til bransjen. Lønn er i utgangspunktet partene i arbeidslivet sitt ansvar, men bransjeforhold og organisasjonsforhold påvirker prosessen. Grunnlønna i bransjen er relativt lav som følge av blant annet bransjeforhold. Ettersom godsbransjen er spredt på mange og små bedrifter klarer ikke næringen å høste stordriftsfordeler, og fortjenesten i bransjen er lav. I tillegg er det et stort press på lønnsvilkår fra utenlands kabotasjekjøring og bransjeaktører som bevisst kun benytter enkeltmannsforetak/énbilseiere for å kunne presse vilkår ytterligere. Vi mener derfor at statsforvaltningen bør bidra til konsolideringer i bransjen for å sikre en seriøs bransje med tilstrekkelige marginer til både omstilling og tilfredsstillende lønnsnivå.

## Kollektivtrafikk

Bussjåførene i Vestland er en gruppe på ca 1250 yrkesutøvere som befinner seg i fylkets transportsystem kanskje 30timer i uken i snitt. Det blir grovtregnet 1.8millioner timer i året i kollektivtrafikk på fylkets veier, sammen med gående, syklende, kjørende og passasjerer. Vi kjører kanskje 40 millioner kilometer i året i Vestland fylke. Vi ser, hører og opplever en del ting som planleggere og ikke minst de politiske myndigheter trolig kunne hatt nytte av å vite. Mye av det vi reagerer på forteller vi våre arbeidsgivere. På mange områder får de en helhetlig oversikt over våre inntrykk. Vi tror de fleste delene av

planen burde kunne dra nytte av å konferere med representanter for ulike deler av bransjene i kollektivtrafikken.

Det ville sikkert ofte styrke innholdet i planen, fordi teori og praksis har noenlunde likt syn. Noen ganger ville kanskje teorien måtte justeres noe i møte med erfaringer fra det praktiske liv. Vi ser innsparingsmuligheter. Vi snakker med passasjerer og får med oss deres behov for korrespondanser som i dag ikke finnes, men lett kan løses. Vi ser hvor motorsyklistene tar sjanser og utgjør en risiko for seg selv og andre. Vi ser hvor humper i veien fører til at biler tar unnamanøvre og skaper trafikkfarlige situasjoner. Vi vet hvor innsnevringer fører til daglige nestenulykker og hvor de skaper ufarlige forsinkelser. Vi vet litt om hvor «snikkjøring» foregår i rushtrafikken til fare for andre gjerne myke trafikanter. Vi ser også hvor slik kjøring fører til forsinkelser for andre trafikanter. Vi vet hvordan med relativt enkle grep kunne redusert antall busser uten å redusere tilbudet.

Halvannen million timer i året utgjør en betydelig kunnskapsbase, som vi mener at er dårlig utnyttet i dag .

Dessuten er det fylkeskommunen som gjennom sine politiske vedtaket i realiteten bestemmer sjåførenes arbeidsdag. Det slår veldig ulikt ut på de enkelte ruteområdene. Vi vet at i sentrum er det et problem at arbeidsdagene blir lange og på grensen til uforsvarlig. I for eksempel rutepakke Vest gir bestillingen alt for korte arbeidsøkter og tvinger sjåførene til å gå på jobb to ganger hver dag. Med enkle grep er det mulig å utjevne slik uheldige utslag. Men da må det inn i de politiske føringene.

Busstilbudet er på et par tiår endret i og med innføring av anbud under de kriterier man i dag bruker. Noe er blitt bedre. Noe er blitt dårligere. Transportøkonomisk Institutt utarbeidet ganske tidlig en oversikt som viste at andelen tomkjøring (kjøring uten passasjerer med skyss.no i skiltkassen) økte med 40% ved innføring av anbud. Utnytting av materiell gikk ned. En god del busser brukes kun i de mest travle rushtidene og går mindre enn 1000 km i måneden. Kommunikasjon mellom trafikkledelse og buss er borte. Med det er også muligheten til å holde igjen en buss i påvente av omstigende passasjerer blitt redusert. Rutetilbudet er i distriktene tilpasset skoleelever og arbeidsfolk. Og da bare med tilbud i et kortest mulig tidsintervall. Folk i distriktene som ønsker mulighet til å benytte flexitidsordninger på arbeidsplassen, har mindre valgmuligheter enn nødvendig. Oppdeling i rutepakker har skapt nokså tette skott mellom ulike linjer det kunne vært naturlig å korrespondere med.

Statens veivesen ser i Vestland ut til å bygge og rehabilitere traseer og holdeplasser uten å samhandle med noen deler av bussbransjen. Det fører til at vi får holdeplasser det er trafikkfarlig å benytte. Holdeplasser som ikke bygget i henhold til SVV sine egne håndbøker, og som fører til mye skader på bussmateriellet. Vi får holdeplasser og traseer som i praksis bygger ned fremkommeligheten for bussen og øker reisetiden for passasjerene.

Før Koronapandemien forgikk mange daglige reiser i fylket med løsninger som allerede da var underdimensjonerte. Vi kjørte enkelte bussavganger med folk stående helt frem i frontruten og passasjerene stod bokstavelig talt som sild i tønne. Bussene ble kjørt på veier med alt for stor årsdøgntrafikk, og sto og stampet i kø med privatbilene i alle retninger ut av byen. Det er mye som tyder på at de anslagsvis 20% som ikke lenger reiser kollektivt, nå kjører egen bil. På veldig mange måter er det bra. Det reduserer trykket på kollektivtrafikken og dermedkanskje også sjansene for smitte. Det gir en noe mer komfortabel transport. Det øker imidlertid årsdøgntrafikken betydelig. Første ukene etter at skolene har begynt igjen er køene enda mer saktegående enn de var før pandemien.

Vi mener at antall bussavganger bør økes for å bedre kapasiteten til et nivå som kan friste de 20% tilbake til buss og bane – også i distriktet. Vi tror frekvensen på avganger mellom rushperiodene må økes for å gi arbeidsfolk fleksibilitet i transporttilbudet, slik at de kan utnytte flexitidsordningene på arbeidsplassen. Vi mener økt frekvens vil utvide rushtiden i lengde og redusere rushtrafikkbelastningen på vei og kollektivmateriell.

Ved relativt små justeringer på skolers åpningstider vil behovet for antall busser til skoleskyss kraftig reduseres. Det er snakk om noen få minutter på enkelte skoler, og bidrar kraftig til å øke andelen deltskift i

bransjen. Vi tror at ved å gjøre en mindre justering vil vi kunne frigjøre vogn-og sjåførressurser som vi igjen vil kunne bruke til å øke frekvensen mellom rushtidsperiodene.

GODSTRANSPORT

Kort sagt er vi opptatt av liv og helse først, og å prioritere strekningene mellom fjorden fremfor over fjorden. I Vestland fylke er det flere dårlige eller farlige og rasutsatte strekninger hvor næringslivet trenger transport hver eneste dag. Vedlikeholdsetterslepet i Vestland fylke er estimert til 15 mrd. kroner, mens Hordfast har en kostnadsramme på rundt 34 mrd. kroner, statens bidrag til Hordfast alene ville kunnet nullstilt vedlikeholdsetterslepet i fylket.

Sjåførene i Vestnorsk Transportarbeiderforening og Sogn og Fjordane Transportarbeiderforening vil understreke viktigheten av hvilen de får på fergestrekkene. I et arbeidsliv som stadig presser for mer produktiv tid fungerer fergene som en sårt etterlengtet hvil. Alternativet er mer effektiv kjøretid og mer utslitte sjåfører på vegene. Å kjøre et kjøretøy på 40 tonn på dårlige veger kan kreve sitt både for konsentrasjon og nerver. Vi mener derfor at det er viktigere å prioritere strekkene mellom fergene enn over fjorden.

I den grad næringslivet ellers er opptatt av effektiv kjøretid vil vi peke på andre løsninger, som å sikre omkjøringsveger og å redusere vedlikeholdsetterslepet på utsatte strekk eller endre på arbeidsmetodikk. Eksempelvis står strekningen E39 Romarheim – Eikangervåg uten tilfredsstillende omkjøringsmuligheter. I tillegg er nattestengingen av Gudvangatunnelen som har pågått i mange år – og Lærdalstunnelen som skal nattestenges de kommende 5 årene – en stor kilde til frustrasjon for mange sjåfører og vareeiere.

Ellers vil vi påpeke viktigheten av jernbanedelen av K5-alternativet Arna-Voss. Dette jernbanestrekket har forholdsvis mange nedstengninger og er kritisk at utbedres både for næringslivet og for de ansatte i godstransport, lager og spedisjon. Når togene er forsinket så ofte som de nå er bidrar dette med mye usikkerhet og overtid for ansatte og utgifter for næringslivet.

Med vennlig hilsen
Fellesforbundet Vestnorsk Transportarbeiderforening

Eirik Svensson
*(sign.)*

**FIRDA SETTEFISK ARNAFJORD AS**
Org. Nr. 911 942 429
Kalvøyna 79
5870 Byrknesøy – NORWAY

Til
Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen – NORWAY

Kalvøyna 75, 12.09.2021

## Firda Seafood Group - Innspill høring om Regional transportplan for Vestland (2022-2033) (RTP) – Rassikring av Fv.5600 Vik-Arnafjorden

### Bakgrunn:

Firda Seafood Group AS ønsker å komme med innspill i sammenheng med høring om regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP). Firda sitt datterselskap, Firda Settefisk Arnafjord AS, ligger lokalisert i Arnafjorden og er direkte berørt av den nåværende tilstanden til Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi ønsker derfor å understreke viktigheten av å få tildelt ras-midler til å etablere en fungerende rassikring av veistrekningen, for både næringslivet og lokalsamfunnet i Arnafjorden.




**Figur 1:** *Firda Settefisk Arnafjord AS (A) før oppstart av modernisering og utbygging, (B) under modernisering og utbygging – etablert åtte betongkar (17,4x4,5m), (C) sin beliggenhet i Arnafjorden.*

**Om Firda Seafood Group AS:**
Firda Seafood Group (herunder «Firda») er et familie-eid vestlandsbasert oppdrettskonsern som ble etablert i 1986. Konsernet driver i dag en fullintegrert akvakulturproduksjon, samt shipping og salg av atlantisk laks (*Salmo salar*) og regnbueørret (*Oncorhynchus mykiss*). Vi har i dag 150 fast ansatte fordelt på fire settefiskanlegg, 13 matfiskanlegg og et pakkeri (SF 364). Vi er ute i distriktene der verdiene skapes, og vi ansetter fra lokalbefolkningen der vi er etablert.

**Om Firda Settefisk Arnafjord AS:**
Firda Settefisk Arnafjord er ett datterselskap av Firda, som er lokalisert i Arnafjorden, sørvest i Vik kommune. Selskapet driver landbasert settefiskproduksjon av yngel (~5g) frem til utsett på matfiskanlegg i sjø. Settefiskanlegget i Arnafjord var først etablert i 1986, hvorav Firda overtok anlegget i 2013 fra forrige eier som konkursbo. Etter eierskifte ble anlegget tørrlagt i tre år for å rette opp i mangler (bl.a. fiskesperre og avløpsrensing) iht. nåværende krav og lovgivning. Firda sin smoltproduksjon ved lokaliteten startet først i 2016. I 2020 vedtok Firda å modernisere og utvide Firda Arnafjord for å øke produksjonskapasiteten og for å kunne starte med postsmolt produksjon (>500g). Postsmolt produksjon krever en lengre produksjonstid på land, og reduserer oppholdstiden i sjøen, noe som dermed reduserer risikoene assosiert ved produksjon i åpne merder.

Utvidelsen er pr. i dag i fullgang (fig. 1B), hvorav den totale investeringen på anlegget er over 90 mill. NOK. Dette er den største investeringen innen settefiskanlegg gjennomført av Firda i nyere tid. For å realisere dette utbyggingsprosjektet, har vi bevist gått inn for å benytte lokale bedrifter i Arnafjorden og Vik, da vi mener det er viktig å støtte det lokalsamfunnet vi driver i, og sett fra et klimaperspektiv. Firda Arnafjord har i dag en konsesjon på 2,5 millioner smolt årlig, hvorav vi er i en søknadsprosess for å øke produksjonskapasiteten. Firda har med andre ord gått inn for å gjør Firda Arnafjord om til konsernets ledende settefiskanlegg, med ett langvarig produksjon perspektiv. Vår investeringsvilje i Arnafjord er basert både på anleggets naturlige beliggenhet nærme sjøen med god ferskvannstilgang, samt troen på lokalsamfunnets og dets utvikling. Vi er positive til fremtidige investeringer i settefiskanlegget – hvorav vi allerede har påbegynt nye spennende pilotprosjekt.

**Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - Firda Settefisk Arnafjord:**
Det er i dag kun en vei som fører inn til Firda Settefisk Arnafjord, og det er Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Denne strekningen har vist seg å være svært utfordrende i forhold til vår produksjon og pågående utvidelse, med hyppige ras og tilhørende stengt vei. Strekningen er preget av å være rasutsatt, hvorav den nåværende punktvise rassikringen har begrenset effekt, gitt at veien består av en ca. 6 km sammenhengende rassone (Eitrestordi). Det eksisterer ingen omkjøringsmuligheter her. Nå under byggeperioden, har vi opptil 30 lasebilder/betongbiler som kjører tur-retur daglig på Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Totalt sett har vi siden oppstart i 2020 hatt 700-800 lastebiler inne på anlegget. Kombinasjonen av høy rasfare og stor trafikk er bekymringsfylt. Utvidelsesprosjektet har ved flere anledninger blitt forsinket grunnet ras og periodevis stengt fylkesvei da vi ikke har kunnet motta varene eller tjenestene nødvendig for progresjon (Fig. 2). Dette har i seg selv økt kostnadene ved prosjektet, da eksempelvis innleid arbeidskraft står ledig på anlegget uten utstyr til å kunne gjør jobben som de er innleid til å gjøre.



**Figur 2:** *Nyhetsartikkel om skred Fv.5600 Vik-Arnafjorden, publisert i BT (Bergens Tidene) 31.03.21.*

En rasutsatt og periodevis stengt fylkesvei har derimot ikke bare konsekvenser for byggearbeidet ved Firda Settefisk Arnafjord. Som settefiskanlegg er en helt avhengig av veibasert mottak av produksjonsessensielt utstyr slik som eksempelvis fôr og oksygen til fisken, samt mottak av yngel og for ansatte å komme på jobb.

Fôrlevering: Pr. i dag har vi en fôrleveringer i uken, hvorav vi forventer at dette vil øke til minimum to leveringer etter ferdigstilling av ny avdeling og full produksjon. Ved steinskred kan den eneste veien inn til anlegget være stengt i opp til en uke. Konsekvensen av å ikke motta fôr vil være at fisken blir sultet unødvendig. Over korte perioder så er dette ikke farlig for fisken, men vi som settefiskprodusent taper både tilvekst og biomasse, noe som igjen øker produksjonstiden og produksjonskostnadene våre.

Oksygenlevering: Regnbueørret er en art som krever mye oksygen for å kunne produseres, men til gjengjeld er den rasktvoksende. For å opprettholde oksygennivået i karene våre, så er vi avhengig av å få levert flere vogntog med flytende oksygen i uken. Dersom vi ikke kan få levert oksygen ved behov grunnet en ras-stengt Fv.5600 Vik-Arnafjorden, så har det potensialet til å medføre katastrofale følger med økt dødelighet. Det verst tenkelige scenarioet her er at alt av fisk i anlegget lider en sakte død grunnet oksygenmangel.

Yngelmottak: Dersom vi kommer i den situasjonen der vi har kjøpt yngel og veien blir stengt grunnet steinras, vil det kunne medføre at en hel fiskegenerasjon faller bort grunnet for lang oppholdstid i transportenheten. Ved for lang tid i transportenheten blir vannkvaliteten ugunstig, og kan om det får utspille seg lenge nok, ta liv av hele beholdningen.

Nøkkelpersoner: Videre så er nøkkelpersoner slik som ansatte ved Firda Settefisk Arnafjord avhengig av en trygg og sikret vei for å komme seg til og fra jobb døgnet rundt. Går det eksempelvis en alarm på anlegget midt på natten, må den som har vakt kunne komme seg til anlegget for å utbedre feilen som utløste alarmen. Avhengig av type alarm, så kan en stengt vei kunne ha negative følger for vår produksjon.

Elektrisitet: Ved steinras på strekningen, har det vært tilfeller der strømlinjen har røket med. Dette har tatt strømforbindelsen til Arnafjorden og Firda Settefisk Arnafjord. Et settefiskanlegg trenger tilgang på elektrisitet for å fungere, i forhold til distribuering av oksygen, fôring, alarmsystemer, etc. Selv om anlegget har aggregat, så kan forbindelsen vært brutt over flere dager, noe som ikke er en gunstig situasjon for driften vår.

Ett annet punkt er det menneskelige. Det er ikke holdbart at våre ansatte, partnere, leverandører, samt lokalbefolkning, må benytte Fv.5600 Vik-Arnafjorden i viten om risikoen som tas når det ikke eksisterer omkjøringsveier. Strekningen bærer risiko for liv og helse, noe som ikke kan aksepteres.

Dette er bare noen av eksemplene på hvordan Firda Settefisk Arnafjord er produksjonsmessig avhengig av en trygg, stabil og åpen Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Det at konkurransekraften vår blir komprimert av en næringsekstern faktor slik som en fylkesvei er ikke heldig, spesielt gitt våre investeringer i området.

På en om lag 6km rasutsatt distanse fungerer ikke punktvise rassikringer. En slik form for sikring vil aldri kunne fungere god nok, da ras kan forekomme hvor som helst, når som helst. Da det ikke er noen form for omkjøringsvei for Arnafjorden, så er det helt essensielt at det kommer en god og trygg løsning her. Det fortjener distriktet med de som har valgt å investere, jobbe og bosette seg her. Fv.5600 Vik-Arnafjorden er ikke i akseptabel stand slik som den er nå. En bør ikke bruke kostbare løsninger som i realiteten ikke vil fungere i den grad som er nødvendig. Fylkeskommunen har etter veitrafikkloven §40a. et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket, og Fv.5600 Vik-Arnafjorden er absolutt en vei som må prioriteres. Det har tidligere vært optimisme i denne saken, da strekningen lå øverst på marginallisten, men etter at den nye modellen ble iverksatt står vi i fare for å falle helt ut, noe som vil være ødeleggende for Arnafjorden. Med de nye satsingene som er gjort i Arnafjord, vet vi at Arnafjorden vil levere store verdier tilbake til storsamfunnet. Nysatsinger står for tur i distriktet, men skal dette lykkes fult ut, må Fv.5600 Vik-Arnafjord prioriteres nå.

**Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - lokalsamfunnet:**
Arnafjorden er en fjordarm av Sognefjorden bestående av bygdene Framfjorden, Indrefjorden, og Arnafjord (Nese). Fjordarmen representerer et allsidig næringsliv, som inkluderer sand-steintak, landbruk, turisme og reiseliv, og fiskeoppdrett. Dette er næringer med store satsinger og fremdriftsplaner. Det er pr. i dag bosatt 150 mennesker i Arnafjorden, hvorav mange jobber innen de lokale næringene eller pendler tur-retur til Vik for arbeid og grunnskolegang. Om påsken og gjennom vår-sommer halvåret mangedobler folketallet seg grunnet feriehus og utleiehytter, noe som øker trafikkbelastningen på fylkesveien betraktelig. Både innbyggere og næringsliv i Arnafjorden er helt avhengig av en trygg og stabil fylkesvei for å kunne ha et gunstig bygdesamfunn der en kan bo, leve og drive. Uforutsigbarhet og konstant rasfare i en bebyggelse som ikke har omkjøringsmuligheter er uforsvarlig, og går på kompromiss med dem som har valgt å etablere seg her.

Bjarne Engum fra Arnafjord bygdelag uttalte på høringsmøtet i Skei (25.09.21): «*en av de største utfordringene i norske bygdesamfunn er kampen om arbeidskraft,*

*kampen om de skarpe hodene og flinke hendene, og kampen om å få ungdommen til å flytte til bygda med sin utdanning og kompetanse.*». Engum har helt rett i dette utsagnet - disse tingene er en forutsetning for å kunne drifte og beholde samfunnene våre, samt for å kunne utvikle dem og ha en forutsigbar logistikk. Her stiller Arnafjorden seg bak i køen, dette mye grunnet at Fv.5600 Vik-Arnafjorden er dårlig, usikker og preget av å være rasutsatt. Det skal mye til å overtale noen til å flytte ut og drive i distriktet, spesielt når den eneste veien inn er rasutsatt med lange perioder der man er isolert grunnet at strekningen er stengt for fri ferdsel.

Det norske bygdesamfunn er i dag preget av fraflytting pga. et samfunn som ikke er tilrettelagt familiene, med nedleggelser av barnehager, skoler og arbeidsplasser. Samfunnene bærer preg av manglende utvikling og investeringsvilje. Hvorfor skal en ville bo, drive, utvikle og investere i et samfunn når kvaliteten på det mest elementære i samfunnet slik som dets eneste inngang er rasutsatt og under forfall?

I fjor ble Arnafjorden skole nedlagt, hvorav lokalsamfunnets neste generasjon nå må ta risikoen ved å pendle tur-retur Fv.5600 Vik-Arnafjord daglig for å gjennomføre grunnleggende skolegang. Dette er en alvorlig risiko som barna utsettes for, for å få grunnleggende skoleopplæring. Våren 2021 var katastrofen nær. Da gikk det ett steinras på fylkesveien rett før bussen som normalt går med skoleelever skulle passere (Fig. 3). Uken før skolestart høsten 2021 var det et nytt steinskred på strekningen, men da i et område der det ikke har vært planlagt eller gjennomført noen form for rassikring. Dette er ikke en holdbar situasjon.




**Figur 3:** *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av Sognavis publisert våren 2021.*

Steinras på denne strekningen utfordrer beredskapsnettet i området. Dette kom tydelig frem da ett av rasene tok med seg telefon- og strømlinje inn til Arnafjorden (Fig. 4). Dette isolerte Arnafjorden fra omverdenen, noe som ikke skal kunne skje i et såpass sentralt distrikt i Norge. Slike steinras koster samfunnet store summer årlig, i forhold til omfattende vedlikehold og reparasjoner, samt økonomiske tap for næringslivet. Midlene brukt til vedlikehold og reparasjoner av fylkesveien kunne blitt benyttet til andre hensiktsmessige formål enn å opprettholde en vei med hyppige skred og konstant rasfare. Skal vi tro klimaprognosene, så vil ikke forholdene legge til rette for færre steinras i fremtiden. Dersom det ikke iverksettes en god og varig løsning her, vil samfunnet kaste bort store verdier videre inn i fremtiden, samtidig som lokalsamfunnet i Arnafjorden vil fortsette å lide.




**Figur 3:** *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av NRK (Norsk Rikskringkasting) 24.02.14.*

Dagens rassikring svarer ikke på behovet til området. Sett summen av det hele, så er det klart at noe må gjøres for å sikre Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Dette må gjøres før det fatale skjer, før innbyggerne i Arnafjorden ser seg lei av den konstante risikoen og fraflytter, og før næringslivet ikke greier å drive konkurransedyktig og avvikles grunnet manglende stabilitet. Rasstyringsmidler må prioriteres til de veiene der det er stor fare, hvor innvirkningen har store konsekvenser for lokalsamfunn og næringsliv. Tiden er inne for å legge til rette for det levende bygdesamfunnet, og gi beboerne og næringslivet i Arnafjorden en trygg og forutsigbar vei og fremtid.

Representant for Arnafjorden bygdelag, Bjarne Engum, og representant for Vik kommune, Roy Egil Stadheim, fremmet på høringsmøtet i Skei nødvendigheten av å etablere en rassikringstunell - dette som en endelig løsning på problemet som er dagens Fv.5600 Vik-Arnafjord. Firda stiller oss bak lokalsamfunnets og dets representanters misnøye, og råd om etablering av en rassikringstunell.

- *La oss fortsette å skape, bygge, og bo.*

Best regards / Vennlig hilsen

| | | |
|---|---|---|
| Ola Braanaas<br>Adm. Dir., Firda Settefisk Arnafjord AS<br>CEO Firda Seafood Group AS | Markus F. Braanaas<br>Biologisk controller, Firda Settefisk Arnafjord AS | Geir Otterskred<br>Driftsleder, Firda Settefisk Arnafjord AS |

**FIRDA SEAFOOD GROUP AS**

Passion for Firda Fjord Trout

**VI SKAPER VERDIER PÅ KYSTEN**

**Fra:** Odd Ivar Øvregård (Odd.Ivar.Ovregard@raadogdaad.onmicrosoft.com)
**Sendt:** 12.09.2021 17:40:28
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:** Marianne Nordhus; Ove Lemicka; Synnøve Solbakken; Vegard Bjørnevik

**Emne:** HØYRINGSUTTALE TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033
**Vedlegg:**

## HØYRINGSUTTALE TIL RTP FRÅ STYRET I FJELBERGSAMBANDET AS.

Styret er svært positiv til den opne og dialogbaserte prosessen som er lagt til grunn for RTP for Vestland fylkeskommune.

I dei framlagde dokumenta er svært mykje teke med. Styret finn likevel grunn til å påpeike føljande:

### FERJEAVLØYSINGSORDNINGA:

Den er etter vår meining lite omhandla og den er også i liten grad handsama offensivt og positivt. Styret vil påpeike at det er mykje som tyder på at ferjeavløysing med t.d. bru kan dette gi eit positivt miljøregnskap.

### AVKLARING AV FRAMDRIFT PÅ PROSJEKT SOM IKKJE TRENG PRIORITERAST I HØVE AVGRENSA MIDLAR.

Fjelbergsambandet er eit prosjekt som kan byggast no, - bør byggast no, - ja må prioriterast no, parallelt med RTP. Prosjekt som Fjelbergsambandet, som ikkje vert ein del av prioritering av midlar, er ikkje omtala. Det bør kome tydeleg fram at desse prosjekta skal ha framdrift utan omsyn til handsaming av t.d. RTP sin tiltaksdel. Styret meiner at det ikkje er teke tilstrekkeleg omsyn til samrøystes vedtak i Vestland fylkeskommune i september i fjor. Vedtaket var:

«Fylkesutvalet ber administrasjonen om arbeida for realisering av ferjeavløysingsprosjekt i Vestland som klarar finansieringa utan fylkeskommunale midlar. Dette med sikte på raskast mogleg oppstart av desse prosjekta. Dette arbeidet må gå parallelt med prosessen med ny RTP.»

### INNOVASJON, REGIONAL NÆRINGSUTVIKLING OG TEKNOLOGISKE NYVINNINGAR.

Styret i Fjelbergsambandet AS har gjennomført eit omfattande arbeid for å finne innovative løysingar og ved det skape og realisere innovasjon. Det har vorte investert mykje ressursar på ein dialog med næringslivet med tanke på å finne nye, betre og billigare løysingar for fjordkryssing. Dette er eit svært viktig arbeid i omstilling av samfunnet og ein mest mogleg berekraftig utvikling innan samferdsle.

Arbeidet med RTP bør take opp i seg denne erfaringa. Regional transportplan kan brukast som eit viktig og potent verktøy for å få til innovasjon m.m. Denne innovasjonen kan skape nye og viktige arbeidsplassar og kompetansemiljø i regionen og nasjonal. Her er det ønskjeleg at Vestland Fylkeskommune er ein vesentleg pådrivar.

For
Styret for Fjelbergsambandet AS
v/ Marianne Nordhus
Leiar

Odd Ivar Øvregård
Sekretær / rådgjevar

# Lengde og vektbegrensing på Laukelandsvegen FV 5678

Eg med fleire av grunneigarane i området støter på stadige problem med ein redusert lovelg framkommleghet på vegen, både på lengde og vekt.

Vegen frå Eidevika til Sveene er 19,50m og T8 40 tonn, restrenade er 12,4m med same vektklasse. Vegen er lang og har komunale vegar mot Kvame og opp Brekka, den i Kvame er godkjent for 19,5 og bk 10, 50 tonn. Den opp Brekka er 12,4 men med bk 10, 50 tonn på vinterstid.
Det ligg til saman ei mil med skogsbilvegar på Laukeland, Kleppe og Kvame som held krav 19,5m og 10 tonns akseltrykk. Det er og veg under bygging på Berge/Sæle og planar om veg på Kapstad, som alle blir skadelidande av redusert framkomst på den offentlege vegen.
Ut frå Transportøkonomisk institutt sin rapport om «samfunnsøkonomisk nytte av å fjerne flaskehalsane i tømmertransport på kommunale vegar» Er det i fyrste rapport sett på som ei brutto nytte ved å sette opp klassen på 2,5 millionar, og der er nok ikkje kommunale vegar knyta til FV tatt med. FV 5678 nemnt som ein av få FV med stort potensiale for oppskriving av flaskehalsane for tømmer og anna nyttetransport her på Vestlandet.
Totalt er det bort mot 100 000m3 skog som kan takast ut på FV 5678 dei neste 40 år. Med dagens vegstandar vil det bli ca 14 000 lass, med 19,5 og bk 10 vil det bli 3 000 lass.
Kostnad av nytte i rapporten er nok tatt utganspunkt i standard kippesats på 32kr/m3 men de satsen går kunn ut til 3 km. Skal det hentast tømmer lengre vekke vil den nok bli atskilleg høgare, eg har vert borte i 90kr/m3 og vil tru det kan bli reelt på ytterkantane av den vegen her.
Det betyr at om snittprisen for kipping på vegen blir ca 50kr vil det bli reine utgifter på 5 millionar på kipping. Det medfører veldig stor belastning på veg, trafikksikkerhet og klima.
Vegen har blitt køyrt med semi og lange køyretøy utan problem mange ganger, vegen er ein blindveg med lite trafikk. Det har vert utbetra fleire parti siste 20 år, som fleire møteplassar og betre sving kurvatur.
Fyrste delen frå Eidevika til Sveene har blitt køyrt med utallige tunge lass med 50 tonns vogntog i den tida meieriet var i drift og tålte det fint. Gamle Kårstadterminalen låg på Bruahuagen litt lengre ut på vegen, der det og vart køyrt mykje store, lange og tunge køyretøy uten noko nevneverdig teng til problem. Ved ein oppskriving i dag, vil det ikkje medøfre noko økning i trafikk men ein redusert trafikk med enkle lastebilar. Eg lurer difor på kva som skal til for at ein kan få oppskrev vegen ut til Laukeland?
Vi er mange grunneigarar som er veldig ivrige for å få det til, og det vil bety ein enklare kvardag, ikkje berre med tanke på hogst, men all anna transport som må vere lengre ein 12,4m. Eg skjenner vegen godt og har sjølv køyrt der med lastebil sjølv, og veit at vegen der er vel so framkommeleg med 19,5m som mange andre vegar med den lovlege langda. Dei fleste grunneigarar er meir ein villig til å sjå på løysninger for å få til ei oppskriving av vegen.

Håper å høyre frå dykk.

MVH: Tom Kristian Hestad Kårstad

*Flyplassutvalet for Førde lufthamn*

# Høyring – Regional transportplan Vestland 2022 – 2033

## Bakgrunn og invitasjon

Vestland fylkeskommune har sendt Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (RTP) ut på høyring med frist 12. september 2021. RTP er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024». Der står det at planen skal famne om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring.

## Uttale frå flyplassutvalet i Sunnfjord

Flyplassutvalet for Førde lufthamn ønskjer å presentere ein eigen uttale til RTP. Utvalet består av representantar frå regionalt næringsliv og ordførarane i kommunane Høyanger, Fjaler, Askvoll, Hyllestad og Sunnfjord. Jenny Følling, varaordførar i Sunnfjord kommune, er leier for utvalet.

## Utfordringane

Flyplassutvalet meiner det er gjort eit grundig arbeid i RTP med å vise mobilitetsutfordringane vi har på Vestlandet. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande, og for våre kommunar er det avgjerande med trygge og framkomelege vegar og godt kollektivtilbod på sentrale og lokale ruter.

## Regionalt samfunns- og næringsliv i endring

Det er stor aktivitet Sunnfjordregionen og mange planar framover med tanke på nye etableringar. Med eit samfunns- og næringsliv med høge krav til omstilling og utvikling, er vi heilt avhengig av gode samband til Oslo, Bergen og utlandet. Rutetilbodet ved Førde lufthamn er saman med regulære flyruter derfor heilt avgjerande.

Regionen har i dag eit nærings- og arbeidsliv med høg kompetanse og stor endringsvilje. For m.a. Hydro Aluminium i Høyanger, Hansen Technologies i Fjaler, Sub Aqua i Askvoll, verftet i Hyllestad (Havyard Ship technology AS) og dei større institusjonane i regionsenteret Førde, med Helse Førde, Høgskulen på Vestlandet (HVL), Vestland fylkeskommune, NRK Vestland, statlege direktorat – sist med flytting av Norec til Førde -, er det viktig å sikre god frekvens på flyrutene. Bygg- og anleggsbransjen, handel, og PEAK Sunnfjord (eit moderne og dynamisk kontorfellesskap for gründerar, oppstartsselskap, teknologibedrifter, verkemiddelapparat), m fl opplever òg svært spennande tider.

Førde har lenge spelt ei rolle som regional transportknutepunkt for bil, buss og fly mellom Bergen, Oslo og Trondheim. Denne rolla er særs sentral i nytt fylke, og må utviklast vidare.

## Flyruta mellom Oslo og Førde er svært viktig

1. Flyplassutvalet meiner flyruta mellom Førde og Oslo må oppretthaldast som FOT-rute med minimum dagens frekvens. Det vil seie minst fem daglege avgangar. Næringslivet er heilt avhengig av godt flytilbod til Oslo. På grunn av situasjonen med covid 19 har vi berre fire avgangar dagleg no.

2. Flyplassutvalet meiner at flyruta mellom Bergen og Førde må tilbake som FOT-rute. Med nedlegging av FOT-ruta mellom Bergen og Førde, vart kommunikasjonen på Vestlandet sterkt redusert. Paradoksalt nok skjedde dette samtidig med etableringa av nytt fylke, noko som set krav til betre offentleg kommunikasjon mellom Bergen og Førde/Sunnfjord, ikkje svekka fly- og bussruter. Utvalet vil likevel peike på at ei satsing på el-fly vil kunne vere med å løyse noko utfordringane og vise vei for miljøvenleg flytrafikk, sjå under.

## El-flypilot for dagpendling mellom Bergen og Førde

Flyplassutvalet ønskjer å ta ei leiande rolle for å utvikle el-fly på kortbanenettet. Dette kan gjerast gjennom ein el-flypilot mellom Førde – Bergen. Det er berre 140 km i luftlinje frå Førde til Bergen lufthamn. Denne korte strekninga vil vere svært godt eigna for utprøving av el-fly på kortbanenettet på Vestlandet.

BKK har teke initiativ til å greie ut dette, og har i sommar utarbeidd ein eigen rapport – «*Analyse av elektriske fly i fergedrift mellom Flesland mog Bringeland».* Med ferjedrift meiner ein her at det er trong for å utvikle nye rutesystem med hyppige avgangar heile dagen slik at det blir eit attraktivt og fleksibelt flytilbod. «Ferjedrift» av el-fly vil kunne skape muligheiter for dagpendling mellom dei to byane.  Ei slik løysing vil gjere reising i Vestland langt enklare og raskare.

Flyplassutvalet vil invitere Vestland fylkeskommune, Avinor og BKK til å etablere eit felles prosjekt på å prøve ut el-fly på kortbanenettet på strekninga Førde-Bergen.

Førde 6. september 2021

Jenny Følling

Leiar i flyplassutvalet

Mottaker Vestland fylkeskommune

post@vlfk.no

Eva.margaretha.ormen.vinjevoll@vlfk.no

Leikanger 17.09.2021

Dette brevet sendes på vegne av DNT Sogn og Fjordane Turlag, Fjordane Friluftsråd, Forbundet Kysten ved Kystlaget Hornelen, Fortidsminneforeningen avd. Sogn og Fjordane, Gloppen Padleklubb, Klatreklubbene ved Sogndal klatreklubb, Naturvernforbundet Sogn og Fjordane, Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) Sogn og Fjordane, Norsk Ornitologisk Forening avd. Sogn og Fjordane, Sogn og Fjordane krets av Norges Speiderforbund, Sogndal dykkarklubb, Sognefjorden Vel

# Regional transportplan
## Høringsuttalelse FNF Sogn og Fjordane

## Innledning

Vi takker for muligheten til å komme med innspill til Vestland fylke sin regionale transportplan. Vi vil innledningsvis si at vi er enig i de hovedmålene og de delmålene som er definert i planen, men vi skulle helst sett at de var mer konkrete og ambisiøse når det gjelder klimatiltak og hensynet til naturen. Planen har altså mange gode hensikter, men vi er redd den blir for tannløs og dermed ikke kraftig nok – sett i lys av de endringene vi faktisk må foreta oss som samfunn. Vi har derfor valgt å trekke frem noen forhold som vi mener bør komme tydeligere frem i planen.

## Hovedmomenter

### Arealbruk

Planens hovedmål (side 9 i hoveddokumentet):
**"Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling "**

- **Vi mener begrepet "klima- og miljøvenleg" bør også inkludere arealbruk.**

Klimahensyn og utslipp er mye omtalt, men arealbruk har ikke fått tilstrekkelig fokus i planen. Vi vet at arealendringer er den viktigste grunnen til at arter forsvinner og at det store naturtapet er en like stor trussel mot leveforholdene på jorda, som det klima er. I vegutbygginger er det både det arealet som bygges ned, men også barriereeffekten som stykker opp leveområder og dermed reduserer livsgrunnlaget for mange arter. Nye store veiprosjekter utløser dessuten normalt ytterligere nedbygging langs veiene til næring, boliger, hytter mv. Skal vi stanse artsutryddelsen må man ta større hensyn til naturverdier når man bygger veier.
Naturen sin egenverdi fremkommer ikke i regnestykkene for en vegutbygging. Det er grunneier som får en erstatning for sitt økonomiske tap. Samfunnet for øvrig får ingen kompensasjon for tapet av økosystemtjenestene som naturen leverer (ref. naturkrisen) og de enorme mengdene klimagasser som den binder (ref. klimakrisen). Vi har hatt en forestilling om at vi har så mye natur i Norge og at det er så lite som er berørt og ødelagt. Naturindeksen for Norge[1] viser at det er en illusjon. Vi mener det er på tide med både arealregnskap og en definert målsetting om arealnøytralitet innen en tidsperiode.

Vi mener det må innføres en naturavgift som skal betales for hver m2 intakt natur som bygges ned. Denne avgiften må minst gjenspeile kostnaden det er ved å restaurere ødelagt natur (for eksempel gammel veggrunn) tilbake til opprinnelig naturtype med tilsvarende økosystemtjenester. På den måten vil vi se hvor kostbart det er for oss å ødelegge natur og regnestykkene for kost/nytte vil bli mer realistiske enn de er i dag. På denne bakgrunnen vil vi utfordre Vestland fylkeskommune til å:

- **Ta inn en naturavgift i sine kalkyler over nye vegpsosjekter.**
- **Føre et arealregnskap.**

I kapittel 4.1.4 (side 21) har man en liste over strategier, blant annet står det under punkt f) "Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt". Vi mener denne strategien er alt for vag og at punkt f) bør omformuleres til:

- **"Så langt det er mulig skal vi unngå å ødelegge naturområdet som er viktige for biologisk mangfold og friluftsliv"**.

Strandsonen

Strandsonen er under et særlig press fra boliger, hytter og næringsaktivitet. Samtidig er en intakt strandsone spesielt viktig for både biologisk mangfold og friluftsliv. Strandsonen bygges oftest ned bit for bit, mens nye veier kan ødelegge lengre strekninger i en og samme sak. Vi mener:

- **Vestland fylkeskommune bør ha som mål å ikke legger nye veier i strandsonen.**

Naturrestaurering

I tillegg mener vi Vestland fylkeskommune bør:

- **Dersom det ikke er mulig unngå naturødeleggelse, bør fylkeskommunen pålegge seg selv å restaurere et annet område med tilsvarende naturkvaliteter og økosystemtjenester.**

Dette må ikke bli en sovepute, men bare være en nødløsning. Det er krevende å restaurere natur og det tar lang tid før den restaurerte naturen får de naturverdier den ødelagte naturen hadde, - om den noensinne får det. Det beste er derfor å ikke ødelegge naturområdene.

Deponier

I kapittel 4.3.1.9 er utfordringene knyttet til massehåndtering omtalt, men ikke på en tilfredsstillende måte. Vi mener dette er et svært kritisk punkt som går litt "under radaren". Et deponi kan høres

uskyldig ut, men faktum er at det ødelegger økosystem og kan slippe ut betydelige mengder forurensing. Såkalte "rene masser" kan være steinmasser som gir avrenning med tungmetaller som kan skade vannkvalitet og leveforhold i vassdrag. For å unngå klimautslipp kan det være fristende å deponere masser lokalt, men her er det helt avgjørende at det brukes en naturavgift for å belyse de reelle kostnadene.

Vannforskriften

Vestland fylkeskommune har gjort et stort arbeid med vannforskriften. Den sier at alle vannforekomster skal klassifiseres etter økologisk status og stiller minstekrav på økologien. For å komme dit er det planlagt et stort antall tiltak. Samtidig planlegges det kontinuerlig nye inngrep og utbygginger som forringer tilstanden. Vi mener at Vestland fylkeskommune må:

- **Utrede hvordan måloppnåelsen av vannforskriften blir påvirket av alle nye inngrep/tiltak som planlegges.**

Her kan vi nevne at det vil være viktig å stille krav til entreprenør og valg av entreprenør ved nye utbygginger med tanke på å hindre spreiing av plast og annet til naturen. Krav må og inkludere en plan for å hindre, rydde opp i og å handtere avfall.

I rydderapporter og statistikkgrunnlag jfr. Hold Norge Rent anno 2021 – er sprengtråd på topp i funn som er gjort under strandrydding i Vestland fylke. Når for eksempel Stad Skipstunnel skal realiseres vil det trulig gå med svært store mengder med sprengtråd.

Fiskevandringshinder

Bekker som er lagt i rør utgjør ofte fiskehindre. Veiene våre krysser enormt mange bekker og stikkrennene forhindrer normal fiskevandring. Mange av disse kulvertene/rørgjennomføringene kan med relativt enkle midler og innsats endres slik at fisken kan vandre oppover i vassdraget og på den måten gyte og bekkene kan gjenopprette sin økologiske tilstand. Dette er viktig for hele økosystemene rundt våre vassdrag. Elver og små bekker kan være av stor betydning. Vi mener Vestland fylkeskommune må:

- **Kartlegge kulverter/stikkrenner og utbedre de som er fiskehindre.**

## Utbedre og vedlikeholde fremfor nye veger

Vi er enige i delmålene for fylkesvegnettet, spesielt

- ***"Forsvarleg og berekraftig forvaltning av fylkesvegnettet krev at vi i større grad utbetrar og tek vare på det eksisterande vegnettet, i staden for å bygge nytt."***

Forhåpentligvis kan bedre kollektivtilbud og høyere andel myke trafikanter gjøre at man noen steder ikke trenger ny vei. Dessverre er det slik at nye veier genererer mer bilbruk – og dermed kan behovet for ny vei det bli en selvoppfyllende profeti. Det er viktig at vi ikke bruker gamle

fremskrivingsmodeller for å anslå fremtidens behov for nye veier. Vi står i et vippepunkt hvor det er en helt ny tenkemåte som må gjelde. Da er det viktig å legge gammel statistikk til side og være åpen for nye konklusjoner. Det er i dag vi bestemmer morgendagens reisevaner

## Gang- og sykkelveger

Plenen gjenspeiler godt betydningen av å tilrettelegge for myke trafikanter. Samtidig peker den på det åpenbare dilemmaet:
*"Viktige samfunnsmål om å få fleire til å sykle og gå, vil truleg medføre fleire skadde om ikkje tiltak vert sett i verk for å gi auka sikkerheit for desse trafikantane."*

Det er derfor helt avgjørende at sikkerheten til myke trafikanter må prioriteres. Ulykkestallene er høye og dersom en skal nå det nasjonale målet om nærmest en halvering av antallet ulykker ref i dag (44 i 2030), må det kraftige tiltak til. Vestland fylke er imidlertid et krevende fylke å trafikksikre. Mange steder er det utopisk å etablere g/s-veger som er i henhold til vegnormene.

- **Vi mener normene bør fravikes i større grad slik at det kan bli en liten forbedring.**

En bredere vegskulder, god skilting og redusert fart er tross alt en bedring i forhold til ingen tilrettelegging i det hele tatt.

Strategi for fylkesvegnettet har en velmenende hensikt:
*"r) Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur"* (side 21)
Utbyggingstakten for g/s-veg i Sogn og Fjordane har vært kritisk lav. Bare 30% av fylkesvegene har et tilbud til de gående og bare 20% av fylkesvegene har et tilbud til de syklende (Strategi for mjuke trafikantar, side 8).

- **Vi mener planen bør tallfeste et konkret antall kilometer med tilrettelegging per år i planperioden.**

Det bør differensieres mellom ulike tilpasninger som nevnt ovenfor – g/s-veger, bredere vegskulder osv.

I handlingsprogrammet kapittel 2.2 (side 10) står det *"I strategi for mjuke trafikantar er det satt opp kriterium for bygging av ny infrastruktur til gåande og syklande. Barn og unge har hovudfokus, og skuleveg i ein radius på 4 km frå skular skal prioriterast"*. Dette er vel og bra, men det er ikke konkret nok. Vi savner en uttalt målsetting og mener Vestland fylkeskommune skal:

- **Etablere en form for g/s-veg i en radius på 4 km rundt alle skoler i løpet av planperioden.**

I by- og tettstadnære områder trengs det sammenhengende sykkelveger for å få effekt. Dessverre har det ofte under detaljplanleggingen vist seg å bli vanskelig å få plass til g/s-veger og da har de forvitret bort i byggefasen. Når vi skal nå våre ambisiøse klimamål må dette endres og mye trafikantene må prioriteres i alle prosjekter.

Det bør bygges sykkelskur ved busstopp slik at sykler står tørre og beskytta mot uvær.

Mange barn og unge kjøper seg elsparkesykler. Disse koster fra kr 1000,- og er lett tilgjengelig. Disse kombinerer de ofte med kollektivtilbud, fordi de er så lette å ta med seg. Disse gjør at folkehelseeffekten av å gå og sykle vesentlig reduseres. Førerne har stor skaderisiko bla. fordi de færreste bruker hjelm. Brukerne av ulike slike fremkomstmidler kan gi behov for ladepunkter ved skoler. Det som står om mobilitetspunkt på side 21 (strategi for mjuke trafikantar) er etter vår mening ikke nok. Vi tror dette vil få et svært stort omfang og mener derfor at planen bør være mer konkret på dette temaet.

Mange voksne og unge voksne investerer i elsykler som er svært kostbare. Disse trenger bedre sykkelparkering, som både reduserer muligheten for tyveri og som beskytter sykkelen mot uvær og holder den tørr. Vi tror elsykkelen har stor betydning for å få flere til å sykle. Vi mener det bør være en god sykkelparkering ved velbrukte busstopp, kaier og i sentra.

Her er bilder av enkle sykkelgarasjer som er plassert ved fortau i Oslo. En fleksibel løsning som krever minimalt med grunnarbeid og som kjapt kan brukes av beboerne i området. Hva med å ha slike på kaikanten ved hurtigbåtene våre eller ved mye brukte busstopp?






## Folkehelse

Vi mener man ikke tar opp de positive sidene ved at flere sykler og går i tilstrekkelig grad. At det er bra for folkehelsen nevnes så vidt. Selv om folkehelsen generelt sett har blitt bedre har forskjellene mellom de grupper som allerede hadde bra helse og de med dårligere helse økt. En grunn kan være at de fleste tiltak for å få folk å bevege seg mer når framfor alt de som allerede er i bevegelse. Å gå på tur i naturen er sammen med å gå og sykle blant tiltak som når alle aldre og sosiale grupper.

## Kollektivtilbudet

Planen har gode intensjoner for kollektivtilbudet. Vi har imidlertid følgende konkrete innspill som vi mener er viktige for en god utvikling av tilbudet:

- Prisene på tog og buss bør harmoneres slik at togprisene senkes ned mot nivået for buss.
- Et felles billettsystem hvor reisende kan veksle mellom både tog, buss og båt på samme billett.

- Store soner - unngå at folk må fintelle for å finne pris på reisen, heller ha store og oversiktlige inndelinger som gir rimelige lange reiser.
- Hurtigbåter basert på el og hydrogen er et miljøvennlig, fleksibelt og effektivt kollektivtilbud som bør brukes i mye større grad for innbyggere og reiselivet.
- Reiselivsundersøkelser viser at fremtidens turister ikke vil fly som før. Det vil være en gruppe reisende som vil trenge at kollektivtilbudene går fra sentrum til sentrum.
- Økt bruk av minibuss/shuttle på interntransporten rundt bygdesentraene.
- Bedre tilkopling mellom hovedsentraene via hovedveiene.
- Innføre verdikort ala autopass som gir for eksempel 40% rabatt på gjeldende takster fremfor månedskort. Mange vil bruke hjemmekontor i kombinasjon med jobbreiser. Det må lages et mer fleksibelt betalingssystem som ikke fordrer jobbreiser 4-5 dager per uke.
- Ha et busser, ferger, vogner (materiell) som har plass til sykler. Ofte trenger en sykkel i begge ender av reisen – og da må den kunne bli med. Hvis ikke den kan det, vil gjerne bilen blir valgt istedenfor kollektiv løsning.
- Vi frykter at betalt innfartsparkering (handlingsplan for RTP, side 34) kan gjøre at bilen heller brukes på hele reisen, og da reduseres andelen kollektivreiser.

Vi applauderer Strategier for Miljøløftet i kapittel 4.3.4 (side 45) og mener strategien for Bergensbanen på side 59 er helt korrekt:
*"For Vestland er det viktig å utbetre Bergensbanen, og at reisetida mellom Bergen og Oslo vert vesentleg redusert, då ned mot 4 timar. Realisering av K5 med parallell utbygging av E16 og Vossebanen heile vegen mellom Arna og Voss, samt Ringeriksbanen er særleg viktige prosjekt for å kunne realisere dette. Vinterregulariteten på Bergensbanen må også betrast, og det må byggjast fleire og lenger kryssingsspor for å få meir av godstrafikken frå veg til bane."*

## Finansiering

Når all vekst i persontrafikk i Bergen skal tas med gange, sykkel og kollektivt, må vi vektlegge tiltak som løser klimakrisen og legge bort gamle beregningsmetoder basert på historiske data. Vi står med begge beina i et vippepunkt. Gamle lønnsomhetsmodeller gir oss ulønnsomme prosjekter dersom vi løses med omstillingen fra bil til kollektivt. Nye prosjekter må ha nye finansieringsmodeller som fremmer denne omstillingen – ikke modeller som fjerner finansieringen når vi lykkes.

## Innspill til kommuneplaner

Arealbruken har stor innvirkning på transporter. Det er kommunen, ikke fylkeskommunen, som har ansvar for arealforvaltningen. Fylkeskommunen har likevel innflytelse over arealbruken som en viktig høringspart. Fylkeskommunen må gi høringsinnspill til kommuneplaner for fremme mindre bruk av bil.

**Vi ønsker dere lykke til videre i arbeidet med en veldig viktig plan.**

Vennlig hilsen

**Forum for natur og friluftsliv Sogn og Fjordane**

_____

Elisabeth Dahle
Koordinator
FNF Sogn og Fjordane

**Harald Ekroll** sette fram slikt forslag**;**

**«Fylkeseldrerådet vil kome med følgjande uttale til høyringsutkastet til regional transportplan 2022 – 2033:**

Høyringsutkastet til regional transportplan for 2022-2033 med tilhøyrande utgreiingar gjev eit godt oversyn over dei utfordringane som Vestland fylkeskommune står ovanfor i åra som kjem.

**Først nokre overordna føringar og synspunkt.**
Rådet vil presisere at transportplanen må vere i samsvar med andre planar for utvikling av fylket vårt, og ikkje minst ta omsyn til dei store utfordringane klimaendringane vil gi når det gjeld infrastruktur og førebygging av skader.

Dette vil krevje både større fagkompetanse i kommunane når det gjeld planlegging og implementering av alt som må til for å sikre liv, helse og levekår.

Transport er ein viktig del av gjennomføringa om vi skal nå klimamåla vi har forplikta oss til. Difor må dette vere ein premiss for all transportinfrastruktur og val av transportløysingar. Dette, ved sidan av at det skal vere mogeleg å bu og arbeide over heile fylket, må vere grunnpilaren i også denne planen.

Ein veksande eldre del av folkesetnaden i fylket, må synleggjerast gjennom planar som tek omsyn til denne store gruppa sine behov, slik det er vist til.

**Avdeling for mobilitet og kollektivtransport ønskjer innspel på 5 spørsmål.**

Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkelig grad?
Kommunane i fylket burde i planarbeidet ta omsyn til dei områda som er aktuelle for utbygging slik at ikkje planverket i kommunen fører til vanskar.

Trygge vegar for barn og unge er viktig og det er også godt for alle aldersgrupper. Planen må betre ivareta « leve heile livet reforma», premissane for eit aldersvenleg lokalsamfunn og universell utforming.

Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
Med visse unnatak. Den store utfordringa blir å få politikarane til å løyve meir pengar til vedlikehald, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Løyvingane til desse oppgåvene er pr. dato alt for små, og etterslepet når det gjeld vedlikehald berre aukar og blir snart uhandterbart innanfor dei budsjettmidlane som er avsett. Løyvingane frå sentrale styresmakter må aukast.

Det må leggast meir vekt på grøne område langs fylkesvegane med benkar i uterom langs sykkel og gangstiar.

Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
Svaret på det trur vi må vere ja, men måla bør kanskje aukast? Det må gjerast meir på utbetring, rasssikring og bygging av gang- og sykkelveg. Som tidligare nevnt må politikarane løyve meir til dette arbeidet samstundes som ein må påverke sentralt for å få større, gjerne øyremerka løyvingar, til desse oppgåvene.

Eit aldersvenleg lokalsamfunn må leggjast til grunn i vidare planlegging.

Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
Vi meinar dette stort sett er greit, men prioritere meir bygging av gang- og sykkelveg og samstundes legge til grunn eit aldersvenleg lokalsamfunn.

Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?
Vi er oppteken av at kommunane gjer eit godt arbeid i planarbeidet i høve til å få på plass areal for framtidig utbygging av gang- og sykkelveg. Når det er på plass kan ein raskt kunne inngå samarbeid om bygging når forhold ligg til rette for det. Kanskje fylkeskommunen burde løyve ei pott som kunne brukast til slike tiltak.

Generelt er vi oppteken av at det vert fleire eldre som skal bu lenger heime, om den demografiske utviklinga vert som forventa. Bestillingstransport må bli leggast opp til i heile fylket og den transporten må vere fleksibel slik at brukarane kan nytte han tilpassa opningstider og arrangement, som dei ønskjer å delta på. I samband med slik transport må det kunne stillast krav om at ein nyttar utslepsfrie kjøyrety. Det kan kanskje vere gunstig å samarbeide med drosjenæringa i enkelte område. På den måten kan ein styrke drosjenæringa sitt næringsgrunnlag.

**TT-ordninga er viktig å oppretthalde.**
I samband med ruteplanlegging må det leggast opp til gjennomgåande opplegg ,slik at den som skal kjøpe reiser, enkelt kan få kjøpt reiser frå A til Å. I bussar og på haldeplassar må det vere opplysningar om stoppestader, ruter og rutetider m.v. både verbalt og i skrift, slik at alle kan få med seg turvande opplysningar. På store haldeplassar må det vere personar som kan hjelpe dei reisande til rette. Haldeplassar og transportmateriell må vere universelt utforma. Gode overgangar mellom ulike transportmiddel , gode avstinging- og påstigingslommer som er universelt utforma.

På trafikk-knutepunkt og i byar må det byggast sykkelparkeringsanlegg under tak med tilgang til toalett. Behovet for ladeordningar for el.syklar m.v. må vurderast.

NTP har eit overordna mål om eit effektivt og miljøvenleg tungtrafikksystem. Dette passar godt sammen med måla om eit aldersvenleg lokalsamfunn. For å kunne fortsette å vere aktive i samfunnet, er eldre mennesker avhengig av gode transportløysingar. Kollektive transportsystem må vere universelt utforma. Det er framleis svært mange eldre som ikkje nyttar digitale verkty, og kollektiveløysingane må ivareta dette, slik at vi ikkje får utanforskap og straff for denne gruppa. Dette gjeld også biletteringsløysingar som må tilpassast alle brukarar.

Når det gjeld finansiering av utbyggingar er det viktig å gå i samarbeid med andre, der det er fornuftig. Ved bygging av veg må det også byggast gang- og sykkelveg. Staten må overføre meir midlar til fylka og kommunane og gjerne øyremerke dei ymse tiltaka.

**Forskjellane i samfunnet må utjamnast mest mogeleg.**
Drift av gang- og sykkelvegar må halde lik standard uavhengig av vegeigar. Drift om vinteren må ein ha eit spesielt fokus på. Dette er ikkje godt nok i dag.

Det er viktig å drive haldningsskapande arbeid for alle aldersgrupper. Verdien for folkehelsa ved bruk av sykkel og gange må kome tydeleg fram.

Til slutt ei viktig presisering. «Leve heile livet» reforma, grunnlaget for eit aldersvenleg samfunn og universell utforming over alt, må vere førande i alt planarbeid.»

## Avrøysting

**Harald Ekroll** sitt forslag vart samrøystes vedteke

## Vedtak

**«Fylkeseldrerådet vil kome med følgjande uttale til høyringsutkastet til regional transportplan 2022 – 2033:**

Høyringsutkastet til regional transportplan for 2022-2033 med tilhøyrande utgreiingar gjev eit godt oversyn over dei utfordringane som Vestland fylkeskommune står ovanfor i åra som kjem.

**Først nokre overordna føringar og synspunkt.**
Rådet vil presisere at transportplanen må vere i samsvar med andre planar for utvikling av fylket vårt, og ikkje minst ta omsyn til dei store utfordringane klimaendringane vil gi når det gjeld infrastruktur og førebygging av skader.

Dette vil krevje både større fagkompetanse i kommunane når det gjeld planlegging og implementering av alt som må til for å sikre liv, helse og levekår.

Transport er ein viktig del av gjennomføringa om vi skal nå klimamåla vi har forplikta oss til. Difor må dette vere ein premiss for all transportinfrastruktur og val av transportløysingar. Dette, ved sidan av at det skal vere mogeleg å bu og arbeide over heile fylket, må vere grunnpilaren i også denne planen.

Ein veksande eldre del av folkesetnaden i fylket, må synleggjerast gjennom planar som tek omsyn til denne store gruppa sine behov, slik det er vist til.

**Avdeling for mobilitet og kollektivtransport ønskjer innspel på 5 spørsmål.**

Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkelig grad?
Kommunane i fylket burde i planarbeidet ta omsyn til dei områda som er aktuelle for utbygging slik at ikkje planverket i kommunen fører til vanskar.

Trygge vegar for barn og unge er viktig og det er også godt for alle aldersgrupper. Planen må betre ivareta « leve heile livet reforma», premissane for eit aldersvenleg lokalsamfunn og universell utforming.

Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
Med visse unnatak. Den store utfordringa blir å få politikarane til å løyve meir pengar til vedlikehald, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Løyvingane til desse oppgåvene er pr. dato alt for små, og etterslepet når det gjeld vedlikehald berre aukar og blir snart uhandterbart innanfor dei budsjettmidlane som er avsett. Løyvingane frå sentrale styresmakter må aukast.

Det må leggast meir vekt på grøne område langs fylkesvegane med benkar i uterom langs sykkel og gangstiar.

Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
Svaret på det trur vi må vere ja, men måla bør kanskje aukast? Det må gjerast meir på utbetring, rasssikring og bygging av gang- og sykkelveg. Som tidligare nevnt må politikarane løyve meir til dette arbeidet samstundes som ein må påverke sentralt for å få større, gjerne øyremerka løyvingar, til desse oppgåvene.

Eit aldersvenleg lokalsamfunn må leggjast til grunn i vidare planlegging.

Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
Vi meinar dette stort sett er greit, men prioritere meir bygging av gang- og sykkelveg og samstundes legge til grunn eit aldersvenleg lokalsamfunn.

Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?
Vi er oppteken av at kommunane gjer eit godt arbeid i planarbeidet i høve til å få på plass areal for framtidig utbygging av gang- og sykkelveg. Når det er på plass kan ein raskt kunne inngå samarbeid om bygging når forhold ligg til rette for det. Kanskje fylkeskommunen burde løyve ei pott som kunne brukast til slike tiltak.

Generelt er vi oppteken av at det vert fleire eldre som skal bu lenger heime, om den demografiske utviklinga vert som forventa. Bestillingstransport må bli leggast opp til i heile fylket og den

transporten må vere fleksibel slik at brukarane kan nytte han tilpassa opningstider og arrangement, som dei ønskjer å delta på. I samband med slik transport må det kunne stillast krav om at ein nyttar utslepsfrie kjøyrety. Det kan kanskje vere gunstig å samarbeide med drosjenæringa i enkelte område. På den måten kan ein styrke drosjenæringa sitt næringsgrunnlag.

**TT-ordninga er viktig å oppretthalde.**
I samband med ruteplanlegging må det leggast opp til gjennomgåande opplegg ,slik at den som skal kjøpe reiser, enkelt kan få kjøpt reiser frå A til Å. I bussar og på haldeplassar må det vere opplysningar om stoppestader, ruter og rutetider m.v. både verbalt og i skrift, slik at alle kan få med seg turvande opplysningar. På store haldeplassar må det vere personar som kan hjelpe dei reisande til rette. Haldeplassar og transportmateriell må vere universelt utforma. Gode overgangar mellom ulike transportmiddel , gode avstinging- og påstigingslommer som er universelt utforma.

På trafikk-knutepunkt og i byar må det byggast sykkelparkeringsanlegg under tak med tilgang til toalett. Behovet for ladeordningar for el.syklar m.v. må vurderast.

NTP har eit overordna mål om eit effektivt og miljøvenleg tungtrafikksystem. Dette passar godt sammen med måla om eit aldersvenleg lokalsamfunn. For å kunne fortsette å vere aktive i samfunnet, er eldre mennesker avhengig av gode transportløysingar. Kollektive transportsystem må vere universelt utforma. Det er framleis svært mange eldre som ikkje nyttar digitale verkty, og kollektiveløysingane må ivareta dette, slik at vi ikkje får utanforskap og straff for denne gruppa. Dette gjeld også biletteringsløysingar som må tilpassast alle brukarar.

Når det gjeld finansiering av utbyggingar er det viktig å gå i samarbeid med andre, der det er fornuftig. Ved bygging av veg må det også byggast gang- og sykkelveg. Staten må overføre meir midlar til fylka og kommunane og gjerne øyremerke dei ymse tiltaka.

**Forskjellane i samfunnet må utjamnast mest mogeleg.**
Drift av gang- og sykkelvegar må halde lik standard uavhengig av vegeigar. Drift om vinteren må ein ha eit spesielt fokus på. Dette er ikkje godt nok i dag.

Det er viktig å drive haldningsskapande arbeid for alle aldersgrupper. Verdien for folkehelsa ved bruk av sykkel og gange må kome tydeleg fram.

Til slutt ei viktig presisering. «Leve heile livet» reforma, grunnlaget for eit aldersvenleg samfunn og universell utforming over alt, må vere førande i alt planarbeid.»

Hardanger Industri

Vår dato 11.09.2021

# Høyringsinnspel til Regional transportplan 2022-2033

## Vestland Fylkeskommune, att: Matti Torgersen

Hardanger Industri er næringsforeining for 80 bedrifter og samarbeidspartner for Ullensvang Kommune, tilstøytane kommunar og respektive næringsforeiningar.

Under RTP 2022-33 er spesielt tre viktige moment som treng spesiell prioritering, og som alle har godt samsvar med den overordna RTP målsettinga om at *Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.*

Bedriftene i Hardanger samhandlar med bedrifter frå kysten i både vest og syd av landet, samt frå Notodden til svenske grensa, med tilhøyrande frakt av varer inn og ut av landet på alle sydgåande grensestasjonar.

Me jobbar derfor for ein utvikling av samhandlingsmønsteret mellom Europavegar, riksvegar og fylkes vegar. Felles for alle desse er behovet for betre sikkerheit og framkomelegheit for all transport, og då spesielt modulvogntog, dette må bakast inn som føresetnad i alle punkta nedanfor.

Me er sjølvsagt ikkje berre opptatt av næringstrafikk, industri er også folk. Me vil ha medarbeidarar, barn på skulane og besøkande trygt til og frå regionen. I dag har industrien kundar som ikkje får lov å køyra til Odda med eigen bil av omsyn til risikovurderinga for regionen.

- Vår viktigaste fylkesveg, og dermed høgast prioritet innan RTP, er RV49 der behovet for tunnel mellom austre- og nordre- pollen på strekka til Jondal er mest presserande med tanke på både rassikring og breidding av vegen. Strekka som bør avløysast med tunnel har spesielt rasfarlege område med potensielt høgt nedfall rett i vegbane.
- Strekka frå Jondalstunnelen til Jondal ferjekai må utbetrast med breidding og gang/sykkelsti, sikkerheita for mjuke trafikantar er katastrofal.
- Regularitet på ferjesambandet Jondal - Tørvikbygd må aukast til to avgangar i timen.
- Tokagjelet i Kvam må utbetrast.

Generelt skulle me gjerne sett at fylket hadde meir fokus på E134 og RV13 som viktige næringsvegar i fylket, då begge vegane har stor betyding for verdiskapinga i indre strøk. Ei verdiskaping som stadig er i utvikling og med ein god Hordalandsdiagonal vil få ein stor betyding også for dei kystnære miljøa.

Øst-vest utredninga utarbeida av Statens vegvesen i 2015 slår fast at det er et stort behov for effektiv opp kopling av Bergensområdet mot E134, og at det er svært stor samfunnsnytte i dette.

KVU -arbeidet med Hordalandsdiagonalen må koordinerast med RTP arbeidet og me ber om at det vært sett ned eit kontaktutval i fylket med representantar frå næringslivet, slik det er gjort i andre prosjekt. Me ber og om at fylket er ein aktiv medspelar i KVU arbeidet.

Ingvald Torblå

Styreleiar
Hardanger Industri
+4791359028
it@oddatechnology.no

**Hordalandsdiagonalen AS – innspill til Regional Transportplan 2022-33.**

Øst-vest utredningen utarbeidet av Statens vegvesen i 2015 slår fast at det er et stort behov for effektiv oppkobling av Bergensområdet mot E134, og at det er svært stor samfunnsnytte i dette.

Under RTP 2022-33 er spesielt tre viktige moment som trenger spesiell prioritering, og som alle har godt samsvar med den overordnede RTP målsettingen om at *Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.*

**Fv49 Nordrepollen -Austrepollen (strekningen mellom Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen).**

Helt siden åpning av Jondalstunnelen har det vært stor undring over hvorfor dette veistykket ikke ble tatt med det samme, og hvordan det fortsatt kan bestå som en høyrisiko flaskehals. Dette veistykket skiller seg ut, og ny løsning må gis høy prioritet. Fire forhold må nevnes:

- **Sikkerhet.** Det raser jevnt og trutt. Nedfall av stein viser med all nødvendig tydelighet at fjellet over ikke er å spøke med.
- **Trafikk i sterk økning**. Jondalstunnelen/Folgefonntunnelen er en suksess, nåværende løsning står på ingen måte i forhold til trafikken
- **Framkommelighet er svært dårlig**, vanskelig for alle, spesielt store kjøretøy
- **Trafikkavvisningseffekt** dette gir er negativt for sambandet. Betyr at trafikken kjører omveier med alle sine negative effekter for tid, kostnader, forbruk og miljø

Dette vegstykket kan ikke være slik, vi ber om at ny løsning må bli gitt høy prioritet i RTP.

**Fv49 Jondal - Tørvikbygd**

Avgangsfrekvensen var før ca 50 min, men er nå med elektrisk ferge økt til 1 time. Som nevnt over er FV 49 etter hvert et svært viktig samband, og trafikken øker.

Avgangsfrekvensen betyr i realiteten at trafikkflyten, når en kommer til Hardangerfjorden, er helt stengt på timesbasis hele dagen gjennom. I prinsippet er dette som en lede-bil-kolonne situasjon hvor det kun går en kolonne hver time, ellers stengt. Situasjonen er ikke midlertidig, men en permanent situasjon hver eneste dag, året rundt, og år etter år.

Dette sambandet er for viktig til å ha ei slik løsning. For noen år siden laget vi et regnestykke på hva en løsning med to mindre ferger kunne bety, da med diesel. Dette vise at avgangsfrekvensen ville kunne reduseres fra 50 min til 21 min, og at antallet avganger kunne gå fra 19 da til i størrelsesorden 49. Dette samtidig som antall biler på oppstillingsplassen kunne bli redusert til under det halve.

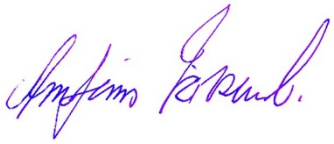
Regneeksempelet var med diesel, med elektrisk er avgangsfrekvensen nå altså på 1 time og en har kun 18 avganger pr dag.

Åpning en gang i timen har opplagt stor trafikkavvisende effekt, På et så viktig samband kan vi ikke ha det slik, og vi ber om at dette sambandet under RTP blir endret til et to-ferjesamband.

**Modulvogntog**

Modulvogntog kommer nå. Vi kan ikke stå på utsiden når det gjelder utvikling av kjøretøy. Modulvogntog og tilsvarende høyere nyttelast må legges til grunn for Fv49 i RTP.

Med vennlig hilsen



Arnfinn Førsund

Hordalandsdiagonalen AS
Postboks 433
5750 Odda
Mob: 950 25 515
Epost: arnfinn.forsund@lindum.no

Hordfast

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Bergen, 10. september 2021

## Høyringsinnspel til Regional transportplan(RTP) for Vestland fylkeskommune.

Vi viser til Høyringsframlegg til plandokument og Høyringsutkast til planprogram, for ny Regional transport plan 2022-2033.

Som ein er kjend med arbeider Hordfast AS for å realisera ny E39 mellom Stord og Os i tråd med vedtekne planar så snart som mogeleg. Prosjektet vil ha stor betydning for næringslivet sin konkurransesituasjon, samt attraktivitet og moglegheiter for befolkninga i vår landsdel i framtida.

Prosjektet vil også gi store moglegheiter for nye tilknytingsvegar til E39 Stord-Os (Hordfast), som ein ikkje har i dag. Slike framtidige tilknytingar vil også ha betydning for det samla trafikkgrunnlaget for E39 Stord -Os. Også prosjekta på E39 nord og sør for Hordfast er det viktig å få løyst på ein framtidsretta måte.

Styret i Hordfast AS har difor bestemt at selskapet skal engasjere seg i nye aktuelle fylkesvegprosjekt som vil ha betydning, eller også direkte verknad for finansieringsgrunnlaget, for Hordfast prosjektet.

I tråd med dette har styret peikt på:

1. Nytt samband mellom Kvinnherad-Huglo og ny E39/Tysnes (Sunnfast)

2. Nytt samband mellom Huftarøy- ny E39/Reksteren

3. Ny E39 Ringveg- Øst, Fjøsanger- Arna – Klauvaneset (erstatter bl a dagens Fv587)

I denne samanhang er det særleg dei to første som er viktig å peike på. Vi er difor glade for at ein i høringsutkastet til Handlingsprogram under, omtaler begge desse prosjekta som prosjekt med framtidige tilknytning til E39 Stord-Os:

**Pkt 4.2. under Utviklingstiltak:**

*Avklare framtidige moglegheiter for fylkesvegtilknyting til E39 for Austevoll og Kvinnherad.*

*Ny E39 mellom Stord og Os (Hordfast) endrar infrastrukturen på strekninga, og mogleggjer andre tilknytingar til E39 frå områda rundt. Som innspel til arbeidet med statleg reguleringsplan er det behov for å vurdere moglegheit for nytt ferjesamband mellom Reksteren i Tysnes kommune og Huftarøy i Austevoll kommune. Det er også behov for å korte inn sambandet Ranavik Skjersholmane. Ny E39 vil kunne føre til endra moglegheiter for innkorting av ferjesambandet. Det skal utarbeidast moglegheitsstudie for tilknyting til både Austevoll og Kvinnherad til ny E39.*

Hordfast

Vi er imidlertid kjend med at det nå arbeides for ein ferjefri tilknyting mellom Kvinnherad og Tysnes/E39 (Sunnfast). Dette er eit prosjekt som vil ha stor betydning for E39 Stord-Os, og vi vil derfor anbefale at dette prosjektet tas inn i Handlingsprogrammet som er referert over.

Vi vil også anbefale at ein så snart som mogeleg tar til med planprosessar for både Austevoll- og Kvinnherad tilknytingsvegane, og at ein i nært samarbeid med Statens Vegvesen(SVV) sørger for at det vert innarbeid hensiktsmessige detaljar for tilknyting og krysssløysingar i det reguleringsplanarbeidet for E39 Stord-Os som SVV er i gang med.

Desse to viktige tilknytingsvegane til E39 vi også ha betydning for finansieringa av både sjølve tilknytingsvegane og E39 Stord-Os. Derfor bør det i nært samarbeid med SVV utarbeidast heilheitlege trafikkprognosar og finansieringsgrunnlag i tråd med finansieringsmogelegheiter som føreligg.

Når det gjeld ny E39 Ringveg-Øst som erstatning for dagens Fv 587, meiner styret i Hordfast As at dette er eit svært viktig prosjekt for å ivareta ein heilheitleg og framtidsretta løysing for E39, som også har betydning for Hordfast og vice versa. Som det står i plandokumentet, er dette den viktigaste transportåra gjennom Vestland fylkeskommune. Prosjektet vil også ha stor positiv betydning for Bergen sentrum mht trafikkbelastning og utslepp.

Til slutt gjer vi merksam på at E39 Stord-Os ikkje er med i tabellen over Store riksvegprosjekt på side 57 i plandokumentet. Me reknar med at dette er ein inkurie og at det vert retta.

Med Venleg helsing
For styret i Hordfast AS

Lars Solberg
Styreleiar

Øyvind Halleraker
Dagleg leiar

Vestland fylkeskommune
Avdeling for Transport

Merk 2021/21417

8. september 2021

# Regional plan for transport – Vestland -forslag til planprogram – Høringsuttalelse fra Invest in Bergen.

Vi viser til framlagt høringsforslag for planforslag– «Regional plan for transport med høringsfrist 12. september.

Invest in Bergen (IiB) vil med utgangspunkt i vårt mandat, gjeldende handlingsplan for 2021 og våre generelle erfaringer gi våre merknader til forslag til planforslag.

Invest in Bergen gav høringsuttalelse til forslag til Regional plan for innovasjon og næringsutvikling – Vestland, hvor målsettingen er at Vestland skal være det ledende verdiskapingsfylket og **næringsarealutvikling** er et sentralt tema i planen. Ett av tiltakene for å nå målet er å utarbeide planer og retningslinjer for arealutvikling som er skal legge til rette for virksomheter og for sysselsettingen.

IIB har i sin uttalelse gitt sin støtte til argumentasjonen for å sette arealbruk som eget tema i planen. Tema er i seg selv vesentlig for næringsutvikling, og vi også klart at fylkeskommunen for sin egen del trenger planverktøy der viktige næringsareal er fanget opp og gjør det mulig å vekte disse opp mot annen konkurrerende bruk eller vern. Fram til i dag har dette vært I mangelfullt og i noen tilfeller betyr dette at fylkeskommunen vil mangle argumentasjon og plangrunnlag for å kunne støtte næringsinteressene og verdiskapings-potensialet i aktuelle saker. I kjølvannet av denne planen inkl. utarbeidelse av Handlingsprogram vil imøtegå dette.

Uttalelsen til regional næringsplan fanger også opp problemstillingen areal til næring opp mot sektorplan for samferdsel.

Invest in Bergen har de siste fire årene behandlet mange henvendelser angående behov for større arealer, og har opparbeidet en svært god kunnskap og oversikt over større næringsarealer i Bergensregionen. For å nå målsettingen om å være et attraktivt fylke og region å etablere seg i for større virksomheter, er det å ha de riktige arealene med god infrastruktur helt avgjørende.

Det jobbes nå i mange regionen for å få på plass ny industri som både er bærekraftig og som er opptatt av sirkulærøkonomi. For å være med i den internasjonale konkurransen, må regionen sørge for å tilrettelegge for nok næringsareal. Arealene må i det minste være avsatt til næring i kommuneplanens arealdel og aller helst regulert til næring. **Å tilrettelegge med god og moderne infrastruktur er også nødvendig.** God fiberforbindelse er ett eksempel på moderne infrastruktur som må være på plass.

Skal vår region fremstå som en attraktiv havby eller havregion, må vi og sørge for at vi har gode næringsareal til sjø. Dette er mangelvare i dag, og svært vanskelig å finne. Det er nesten uten unntak ikke regulert, noe som innebærer at virksomheter som ønsker å etablere seg her med oppdrett på land, algebearbeiding eller andre havrelaterte næringer, må vente i flere år før en tomt er klar for utbygging. Det er ikke godt nok, og har vi ikke denne type arealer tilgjengelig, mister vi interessante satsinger. Også ifht slike arealer er det avgjørende å legge til rette for god og moderne infrastruktur.

Når fylkeskommunen nå skal lage retningslinjer for en langsiktig og balansert utnytting av arealressursene er det avgjørende at regelverket ikke gjør det vanskeligere eller mer utfordrende for kommunene å tilrettelegge for ny næring og ny industriutvikling. Regionen trenger en positiv holdning og tilnærming til hvordan avsette riktige arealer til ny næringsvirksomhet – arealer som er attraktive for næringslivet og som ikke har for utfordrende rekkefølgekrav knyttet til seg som kompliserer mulige næringsetableringer. Det er i dag normalt å legge rekkefølgekrav opp mot vedtatte reguleringsplaner, noe som også gjelder for flere av de større arealene i Bergensregionen. For noen av disse er disse bestemmelsene svært kostnadskrevende og vil i noen tilfeller være reelle hindre for å realisere planene. I noen tilfeller betyr dette at arealene blir liggende ubenyttet, og i noen tilfeller blir dette brukt mot kommunen (fra Statsforvalteren) når en ved revisjon av KPA ønsker å legge inn nye næringsarealer. Meldingen til kommunen blir da at kommunen må først «bruke opp» de arealene som er avsatt til formålet før en får adgang til å legge inn nye i KPA.

*-Invest in Bergen har oversikt over næringsarealene*
Næringsarealer er døråpneren for større nærings- og industrietableringer i regionen. Derfor er det essensielt å ha oversikt over regionens næringsarealer og hvilke attributter det enkelte areal har. For å få en god oversikt over næringsarealer og for å være i posisjon til å markedsføre næringsarealer i regionen, har vi kjøpt oss inn i verktøyet Arealguiden (www.arealguiden.no), som er en oversikt over næringsarealer i regionen.

For å trekke ut de største og viktigste av disse fra aktuell database utarbeidet vi før sommeren 21 en oversikt over de største arealene i regionen, med tilhørende kriterier for hvert areal. Oversikten presenterer 17 slike arealer i dag av en viss størrelse, med de ferdig regulerte arealene i Mongstad Industrial Park som absolutt de største.



For å bli sett internasjonalt med mål om å få større nyetableringer i regionen, må vi promotere de interessante arealene vi har. Ved å ta ut de største og mest ferdige (det vil si de som er avsatt til næring i kommuneplanens arealdel eller aller helst ferdig regulert), kan vi starte på en lang posisjoneringsvei frem mot større etableringer i vår region, og på den måten bidra til å skape nytt næringsliv og flere arbeidsplasser.

Vi legger ved lenke til «brosjyren» med en presentasjon av Bergensregionens viktigste næringsarealer som et innspill fra vår side. https://info.investinbergen.com/industrial-and-commercial-parks-in-greater-bergen
Legger også ved dokumentet som vedlegg.

Vi vil gjerne trekke fram et par tre ekstra næringsområder som ikke er omtalt i vår brosjyre; som vi mener er svært viktige arealer.

Næringsarealbrosjyren har som mål å bidra til markedsføring av ledige arealer eller bygg på de aktuelle arealene. For to næringsområder på Askøy er dette av ulike grunner foreløpig ikke aktuelt

**Hanøytangen** er et viktig nærings- og utviklingsområde. Vi har ikke dette med i brosjyren fordi aktørene som disponerer arealene ikke ønsker å markedsføre disse for salg eller leie for andre, men de vil svært gjerne vokse selv der! En revidert reguleringsplan for området har fremdeles et rekkefølgekrav som kan vanskeliggjøre ønsket vekst.

Det samme gjelder for **Horsøy** – der One Subsea / Schlumberger har et stort område – som de også ønsker å tilby andre – men som også her er «rammet av rekkefølgekrav».

En ekstra utfordring er at Statsforvalteren vil si at kommunen ikke kan legge ut nye områder i ny KPA – før de viser at de får brukt de næringsområdene som alt er vedtatt – herunder på Horsøy. Litt folkelig kan en si at en etablerer en form for «catch 22»?

Vi vil avslutningsvis også trekke fram **Bømoen på Voss.** Dette er et av de største tilgjengelige næringsområdene i regionen med tanke på framtidig næringsutvikling. Tilgang til arbeidsmarkedet på Voss kan gjøre dette attraktivt for eksterne etableringer. Tilgang til større mengder elkraft fra nettet er foreløpig litt uavklart. Voss kommune er derfor i dialog med BKK om hva som skal til for å få fram mer elkraft i nettet dit. Annen infrastruktur inkludert overordnet veinett vil også være av stor betydning for framtidig utvikling av næringsområdet.

Som en generell merknad bør det i all planlegging fra samferdselsmyndighetene sin side også vurdere tett elkraftnettet og leverandørene av dette sine kommende planer for videre utvikling. I vår regionen er de aktuelle aktørene Statnett og de regionale / lokale nettselskapene.

Kommentarer fra RPIN – våre merknader til denne – samt vedtatt RPIN omkring tema næringsareal som RPT bør bite merke i.

INVEST IN BERGEN

Vennlig hilsen/
Regards



Vidar Totland

INVEST IN BERGEN

M: +47 959 12 970
vidar@investinbergen.no

www.investinbergen.no

Vedlegg: Brosjyre viktige næringsarealer i Bergensregionen. Invest in Bergen 2021

Jernbane-
direktoratet

Vestland Fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Dato: 12.09.2021
Saksref.: 202000750-8
Dykkar ref.: 2021/21417-1

Att: Eva Vinjevoll

## Høyringsinnspel Regional transportplan for Vestland frå Jernbanedirektoratet

Vi viser til brev datert 11.06.21 om høyring av Regional transportplan Vestland 2022 - 2033.

Regional transportplan er viktig for heile Vestland fylke. Planen skal vere ein strategisk plan for samferdselssektoren i fylket, bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legge politiske føringar. Saman med Regional plan for klima, som fylkeskommunen no har under arbeid, der klima og miljø skal ligge som premiss for samfunnsutviklinga i regionen, er det sett høge ambisjonar for fylket. Transportplanen er omfattande og inneheld ei rekke gode intensjonar. Det kan verte krevjande å følje opp alle gode målsettingar og meir drøfting av målkonfliktar og løysingsalternativ for desse kunne med fordel ha vore drøfta. Vidare meiner direktoratet at planen vil stå seg på å bli «kvessa» noko meir.

Jernbanedirektoratet støttar opp om planens målsettingar. Direktoratet viser til at både regionreform og jernbanereform legg til grunn tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunane om utvikling av eit heilskapleg kollektivtransportsystem. På denne bakgrunn er direktoratet av den oppfatning at jernbanen som del av kollektivtransportsystemet i Vestland og ikkje minst Bergensområdet burde ha vore breiare omtalt i planen.

Jernbanedirektoratet sitt samfunnsoppdrag er å legge til rette for ein effektiv, sikker og miljø-vennleg jernbanesektor. Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategisk heilskaplege og overordna koordineringa og planlegginga av jernbanesektoren i landet, og direktoratet skal bidra til å oppfylle måla i Nasjonal transportplan.

Jernbanetransport, som har særs låge klimautslepp, er eit viktig miljøvennleg transportmiddel som har sin plass i transportsystemet i Vestland fylke. Kvar einaste bilførar som vel å vere banepassasjer i staden for bilførar gir ein klimagevinst. Jernbanen spelar ei rolle som transportmiddel både for dagleg reisande i Bergensregionen, for passasjertrafikk over lengre strekk innan fylket, for reiser mellom Bergen og Oslo, og som viktig transportmiddel for turistreisande, der Flåmsbana står i ei særstilling. Ikkje minst spelar jernbanen ei rolle i det samla kollektivtransportsystemet i fylket, i tett samarbeid med den regionale kollektivtransporten. Denne heilskapen er og noko som etter direktoratet si vurdering bør kunne vidareutviklast i åra framover, mellom anna med bakgrunn i måla om eit meir berekraftig transportsystem og nullvekst for personbiltransporten.

Jernbanen speler og ei sentral rolle for godstransport. Bergensbanen er ein av landets mest brukte og viktigaste godstransportstrekningar. Det betyr at mykje godstrafikk/vareleveransar til Bergensområdet allereie blir frakta med tog. For kvar lastebil som blir erstatta med gods på tog, vil klimautsleppet bli redusert. På Nygårdstangen startar ombygging og modernisering av

godsterminalen i 2022 – dette vil om få år gje både sterkt auka kapasitet for å ta i mot meir gods på bane, og bidra til ein «grønare» godstransport gjennom ambisjonane om ein utsleppsfri terminal. I nyleg handsama NTP 2022-2033 er også effektpakke for ny rutemodell for Vossebanen og effektpakke for godstransport Oslo-Drammen-Bergen prioritert for oppstart i første seksårsperiode, noko som vil gje ytterlegare forbetring av rammevilkåra for godstransport på jernbane.

**Sentrale utviklingstrekk**
Eit eige innleiingskapittel i planen tek for seg sentrale utviklingstrekk i fylket. Her visast det til at transportsystemet omfattar mange formar for transport, og dei fleste av transportformene nemnast. Direktoratet vil peike på at omtale av jernbane som transportmiddel er stort sett ute-gløymd her. Vestland fylke har bortimot 200 km jernbaneliner. Under omtale av klimagassutslepp knytt til sektoren, vil det vere på plass å nemne dei svært låge utsleppa jernbanen har. Vidare bør det under Ytre påverknad, pandemi, kome fram at togtrafikken mellom Bergen og Arna var redusert med 46 % i 2020 og strekningen Bergen – Voss – Myrdal med 64%. At det ikkje kom turistar til landet slo kraftig ut.

**Plantema**
Jernbanedirektoratet stør opp om inndeling i dei fem overordna plantema: Fylkesvegnettet, Mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, Finansiering og Nasjonalt ansvarsområde. Når det er sagt, kunne det vore ei løysing at kap. 3 om Sentrale utviklingstrekk, kunne vore meir omfattande og inkludert drøftingar om viktige tema som går igjen under fleire av dei fem dei overordna tema-område. Døme på dette er trafikktryggleik, klima og miljø, ras- og skredfare og tunnelsikring.

Ein meir samla diskusjon om Vestland som reiselivsfylke og korleis transportutfordringar skal møtast for reiselivet, kunne og vore på sin plass. Det same gjeld for godstransport. Kva type godstransport skal fraktast i fylket i framtida, og kva for transportmiddel vil då egne seg kan vere spørsmål å stille. Gods burde vore grundigare omhandla, sjølv om dei nasjonale ambisjonane om godstransport er teke inn i tema «Nasjonale ansvarsområde».

Plantema Fylkesvegnettet er sjølvsagt særs viktig for fylkeskommunen, men som plan for heile samferdselssektoren i fylket, vil direktoratet foreslå tema Mobilitet og kollektivtransport som innleiande tema. Å innleie med Mobilitet som premiss for all infrastruktur, og som utgangspunkt for eit transportsystem som legg til rette for klima- miljøvenleg samfunnsutvikling, vil vere meir i tråd med dei ambisjonane planen legg opp til i sine målsettingar.

**Mobilitet og kollektivtransport**
Jernbane er omtala i temakapitel om Nasjonalt ansvarsområde, her er det i hovudsak planar for utbygging av infrastruktur som vert kommentert. Jernbane som kollektivtransportmedel som speler saman med andre transportformer saknast og bør omtalast under hovudtema Mobilitet. Jernbane er ein arealeffektiv måte å frakte store reisestraumar på, og jernbanen har sin plass i eit overordna kollektivtransportnett.

Planen peiker på at «Tog som kollektivtilbod vil truleg verte sterkt utfordra, både av autonome bilar, men og av dei andre kollektive transportmidla». Jernbanedirektoratet er overraska over denne formuleringa, både fordi ho ikkje er nærmare begrunna, men viktigast fordi ei rekkje faktorar på Bergensbanen trekk i retning av auka relevans for toget som kollektivtilbod i dei komande åra. Pågåande utbygging av infrastruktur (dobbeltspor Bergen-Arna) legg til rette for dobling av frekvens på strekninga, og prioritering av oppstart av fellesprosjektet Vossebanen og E16 Arna-Stanghelle gjennom nyleg handsame NTP 2022-2033 legg til rette for viktig vidareutvikling av toget si rolle vidare austover i fylket. I tillegg starta som kjent Vy Tog opp som operatør for Trafikkpakke 3 Vest i desember 2020. Denne avtalen inneber ei rekkje tilbodsforbedringar fram mot 2029, sjølv om pandemien har gitt ein heilt anna situasjon den første tida.

**Miljøløftet**
Miljøløftet er breitt omtala i planen og det er eit gode. Denne fellesskapssatsinga er sentral for å redusere miljøulemper og klimagassutslepp i Bergensregionen. Det visast til at suksessfaktorar for kollektivtransporten i Bergensområdet er høg frekvens, god framkome og god kapasitet. Tilbodet skal utviklast gjennom å styrke dei store reisestraumane, vidareutvikle stamliner og utvikle eit enklare og meir effektivt linenett.

Talet på dagleg reisande frå Bergen til Arna og austover, er langt lågare enn mot sør, vest og nord for Bergen sentrum. Sjølv om lina austover ikkje er med på kart over hovudstruktur over kollektivsystem i Bergen (noko det burde), bør ein ha same ambisjonar for Arna som for dei andre bydelsknutepunkta der det satsast på å samordne kollektivtrafikk og effektive bytte. Bergen – Arna med tog vil ta 8 minuttar etter ferdigstilla utbygging Arna – Bergen, og ambisjonane er å doble lokaltogfrekvensen.

**Nasjonale ansvarsområde**
Jernbanedirektoratet støttar opp om delmålet «Vestlandet skal ha ein tilfredsstillande standard og tryggleik på riksveg og banenettet og på farleier». Skredsikre banestrekningar og forbetring av infrastruktur som gjer raskare og tryggare bane er viktig, og derfor også høgt prioritert i nyleg handsama NTP 2022-2033. Direktoratet er positiv til at det vert foreslått med høg prioritet «å arbeide for å gjere Bergensbanen til det føretrekte alternativet for gods og passasjerar mellom Bergensområdet og Osloområdet»; dette er og i samsvar med dei nasjonale ambisjonane.

Under hovudprioriteringar innanfor nasjonale ansvarsområde kjem finansiering av byvekstavtaler naturleg nok også høgt opp. Direktoratet merker seg at planen også vektlegg at «For store statlege samferdselsprosjekt er hovudprioriteringa å arbeide for ny E 16 og Vossabane mellom Arna og Voss (K5), med samtidig utbygging av veg og bane». Vidare at det vert trekt fram at det er «viktig for Vestland å utbetre Bergensbanen, redusere reisetida ned mot fire timar, samt realisere K5 heile vegen til Voss. Samtidig at vinterregulariteten må betrast, og at det må byggjast fleire og lenger kryssingsspor for å få meir av godstrafikken frå veg til bane». Desse prioriteringane er i stor grad samsvarande med nyleg handsama NTP 2022-2033, med prioritering av oppstart for fellesprosjektet på strekninga Arna-Stanghelle i første periode, samt viktige effektpakkar for godstransport og Vossebanen og som nemnt over auka prioritet for drift og vedlikehald av jernbanenettet.

Planen peikar på at det må sikrast god koordinering mellom fylkeskommunal og statleg infrastruktur, slik at transportsystemet vert mest mogleg rasjonelt, noko direktoratet og vektlegg.
Strategiar for nasjonale ansvarsområde inkluderer og avklaring av lokalisering for ny godsterminal for jernbane i Bergensområdet. Jernbanedirektoratet ser det som positivt at dette er teke med som eit viktig tema for den langsiktige utviklinga av jernbanen i Vestland fylke. Direktoratet ser dette som eit relevant innspel inn mot arbeidet med neste rullering av Nasjonal transportplan 2026-2037.

**Sjølvstendige strategiar og handlingsprogram**
I samband med regionalplanen er det utvikla to sjølvstendige strategiar samt eit handlingsprogram. Ein eigen strategi for mjuke trafikantar, syner at det satsast på mjuke trafikantar i Vestland.
I tillegg har Skyss utarbeida en Strategi for berekraftig mobilitet i Vestland 2022 – 2033.
Jernbanedirektoratet ser at jernbanen ikkje er nemnd i dette arbeidet. Direktoratet er opptatt av at regionreforma og jernbanereforma legg til grunn tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunane om utvikling av eit heilskapleg kollektivtransportsystem. I Bergensområdet er jernbanen openbart del av ryggrada i kollektivsystemet frå Bergen sentrum og austover. Når dobbeltsporet mellom Bergen stasjon og Arna om få år gir kvartersfrekvens, vert jernbanen i enda større grad del av eit høgkvalitets kollektivtilbod i Bergen.

Forslag til handlingsprogram er omfattande og speglar ein ambisiøs transportplan. Direktoratet merkar seg særleg tema «Utgreiing av godstransport i Bergensområdet». Verken Jernbanedirektoratet eller Bane NOR er foreslått som deltakarar i dette arbeidet. Dette er eit viktig tema der jernbanesektoren har ei sentral rolle, og direktoratet oppmodar fylkeskommunen til å inkludere dei mest sentrale interessentane.

Jernbanedirektoratet peikar og på at jernbanen høyrer naturleg heime som interessent under «Utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland». Ved sentrale jernbanestasjonar som til dømes i Bergen sentrum og Arna er det potensial for å tenke mobilitetspunkt i samarbeid mellom ulike transportaktørar i større grad enn det som er gjort fram til no.

Med helsing

Øivind Hauge Støle
Seksjonsleiar

Torild Hage
Seniorrådgjevar

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendast utan signatur

Vestland fylkeskommune

2021/21417

**Høringssvar Regional transportplan 2022-2033**

Styret i Kvinnherad Næringsservice har hatt ein gjennomgang av høringsutkast til Regional transportplan og vil med dette koma med kommentarar og innspel med fokus på «Strategi for berekraft og mobilitet i Vestland 2022-2023 og Høyringsutkast til Handlingsprogram 2022-2033.

.Strategi for berekraft og mobilitet i Vestland 2022-2023

Ein velfungerande infrastruktur er avgjerande for utvikling og vekst i næringslivet. Difor har Kvinnherad Næringsservice infrastruktur som eit av sine hovudsatsingsområde

Styret i Kvinnherad Næringservice støtter opp om at målet med strategi for berekraftig mobilitet må vera å utvikla eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland. Dette vil og vera med på å støtta opp om arbeidet med å nå berekraftsmåla,

Det er svært bra at det i denne strategien og vert peika på at arbeidet med å utvikla og forbetra kollektivtilbudet og kollektivtransporten er ei viktige samfunnsrolle for fylkeskommunen.

Skal kollektivtilbudet fungera, er det avgjerande, slik planen seier, at ein ser på samanhengande rutenett, der og ulike transportmiddel inngår. Dette er framtidsretta.

Handlingsdelen

For næringslivet og innbyggjarane i Kvinnherad er det viktig med gode hurtigbåtsamband til og frå Bergen, og internt i Sunnhordlandsbassenget. Gode samband vil og vera ei styrking av bu- og arbeidsmarknaden mellom Sunnhordland, Midthordland og Hardanger.

Kvinnherad kommune og Kvinnherad Næringsservice har gått saman og fått utarbeida ein forstudie, som ser på eit heilt nytt hurtigbåtrutenett på desse strekningane – FjordMetro.
Forstudien skisserer ein heilt ny rutestruktur. Konseptet Sunnhordlandsringen er eit fast time eller totimars kollektivsystem som bind saman Bergensområdet med Sunnhordland. Systemet vert viktig for lokale buss system. Ruteplanen er bygd opp kring tilbudet Leirvik – Husnes, der målet er fast timefrekvens. Hovedstaden i Sunnhordland, Leirvik er sentrum i ruteplanen, med ankomst og avgangar rundt kvar hele time. Med ny motorvei Os – Rådalen kan båtruta forkortas til Os og passasjerane kan bruka ekspressbuss som stoppe på utvalgte knutepunkt inn mot Bergen sentrum. Det gjer" dør mot dør" omstigning til bybanen og betydelig kortare reisetid for dei fleste reisande. I tillegg kan redusert omløpstid for båtane omsettas i auka frekvens. I vurderingene av "Ytre lei" ligg ruteplanen fast i Leirvik. Presentasjon ligg som vedlegg. Presentasjonen kan vera eit godt utgangspunkt for ein drøfting av vidare strategi.

Ut i frå handlingsprogrammet i RTP Strategiar innan kapittel 4.3 Utviklingstiltak for kollektivtransport og mobilitet, kjem det klart fram at eit pilotprosjekt for FjordMetro vil kunna tilpassas dei fleste av desse strategiane:

- Digitale kundeflater og tenesteplattform for mobilitetsystem for Vestland
- Plan for innføring av nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten
- Utgreiing av prinsipp for tilbudsstandard for mobilitetstilbodet
- Utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland
- Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod
- Kartlegge behov for utbetring av hurtigbåtkaiar

Styret i Kvinnherad næringsservice ber med dette om at FjordMetro kjem med i handlingsprogrammet for Regional Transportplan, enten som eit eige pilotprosjekt eller som ein integret del i dei ulike strategiane som omhandlar kollektivtrafikk på sjø.

Lukka til med vidare arbeid!

Kvinnherad, 09.09.21

Med venleg helsing

for styret i Kvinnherad Næringsservice

Gro Jensen Gjerde
Styreleiar

Frode Hetlevik
Næringslos

Florø, 7.9.2021

Vestland fylkeskommune

post@vlfk.no

**Høyring om Regional transportplan - innspel**

Vi viser til Vestland fylkeskommune sitt saksdokument om Regional transportplan for 2022-2033. Dessutan viser vi til høyringsmøte på Skei 25.8. d.å. der ein særleg sette søkelys på tema som har relevans for områda Sogn, Sunnfjord og Nordfjord.

Kystvegen Måløy – Florø AS tilèt seg med dette å komme med innspel til det vidare arbeidet med transportplanen.

Selskapet er eigd av 37 aksjonærar, 11 kommunar og 26 private selskap. Formålet med verksemda er å få bygd ein ny og tidsmessig veg frå Måløy, via Svelgen til Florø.

Det er stort behov for ein ny veg på den nemnde strekninga. Den skal gå gjennom ein sterk kystregion og har direkte relevans for over 45.000 innbyggarar, i vestleg del av Stad kommune, i Bremanger kommune, Kinn kommune og Sunnfjord kommune. Næringsaktørane i området har gitt svært klar melding om at det er påtrengande behov for ein tidsmessig veg slik at ein får stetta sine transportbehov. Det finst mange store og ekspanderande bedrifter i området som har stort behov for transport av varer og tenester til og frå lokala sine.

I dag er det stor pendlartrafikk i området som kystvegen skal gå gjennom. Vilkåra for dei reisande vil bli sterkt forbetra når det nye sambandet er ferdig utbygt. Dessutan vil ny veg binde betre saman kommunane i området, som i dag har klare hinder i samferdsla på grunn av dårleg veg og lang reisetid. Elles er det eit sjølvstendig og strekt moment for vegbygginga at trafikksikkerheita vil auke.

Når den nye og moderne vegen frå Måløy, via Svelgen til Florø står ferdig, vil reisetida mellom dei to endepunkta vere meir enn halvert. Det vil representere eit svært stort og positivt omskifte for alle dei som er avhengige av og som ferdast langs strekninga.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for ei etappevis utbygging av kystvegen. Dei to høgast prioriterte etappane er:

- ny fv. 614 Svelgen – Indrehus og
- bru over Ytre Nordfjord frå Tongane til Biskjelneset og tilførslevegar på sør- og nordsida av fjorden

**Ny fv. 614 Svelgen - Indrehus**

Vestland fylkeskommune har prosjektert bygging av ny fv. 614 Svelgen – Indrehus. Det skal lagast ein lengre tunnel frå Svelgen til Indrehus og to kortare tunnelar sør for Indrehus i tillegg til noko veg i dagen. Arbeidet er kostnadsrekna av fylkeskommunen, og saka blei behandla i fylkestinget i juni 2020.

Selskapet hadde grunn til å håpe på oppstart av anleggsarbeidet i 2021, etter at fylkestinget i desember året før la inn vesentlege midlar til prosjektet dei fire påfølgande åra. Det var derfor eit stort vonbrot i kystområda i nordre del av Vestland fylke at fleirtalet i fylkestinget utsette oppstart av arbeidet med fleire år. Eit mindretal i fylkestinget stemte for forslag om å komme i gang med anleggsarbeidet i 2021.

Kystvegen Måløy – Florø AS vil oppmode dei folkevalde om å vurdere ei framskunding av oppstarten av arbeidet på anlegget. Det vil bli svært godt motteke i opinionen.

Ny fv. 614 Svelgen – Indrehus er allereie inne i fylkeskommunale planar på samferdslesektoren. Vi minner om at anlegget blei det høgast prioriterte fylkesveganlegget i Sogn og Fjordane då fylkestinget behandla Regional transportplan for 2017-2021. Det må vege tungt når nye prioriteringar skal gjerast for fylkesvegane i den nye fylkeskommunen.

**Vi reknar det som sjølvsagt at ny fv. 614 Svelgen – Indrehus blir positivt omtalt i den nye regionale transportplanen. Anlegget må ha høgaste prioritet av fylkesveganlegga i perioden som vi no går inn i**.

**Kryssing av Ytre Nordfjord**

Vi viser til utgreiinga «Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane» som blei utarbeidd av Statens vegvesen, region vest i februar 2017. Arbeidet blei gjort etter oppdrag frå Sogn og Fjordane fylkeskommune. I det nemnde dokumentet er kryssing av Ytre Nordfjord omtalt. Ulike alternativ er vurderte.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for at det skal byggast bru frå Tongane til Biskjelneset. Dessutan må det opparbeidast tilførslevegar frå Hamnen til Tongane i Bremanger kommune og frå Biskjelneset

til Almenningsfjellet i Kinn kommune. Dette er det billegate av alternativa som Statens vegvesen utgreidde. Det er også den løysinga som fagetaten tilrådde.

Vi har fått Aas-Jakobsen AS til å utarbeide skisser til korleis fjordkryssinga kan skje. Det er laga ulike illustrasjonar som viser forskjellige brualternativ. Djupneforholda i fjorden er også klargjorde i eigne framstillingar. Dei viser at det eit godt stykke inn i fjordbassenget, særleg i sør, er lita djupne, noko som vil gjere fundamenteringsarbeidet for brua vesentleg enklare enn om djupna var stor i heile sjøområdet.

Som vedlegg til denne framstillinga følger materialet som Aas-Jakobsen AS har utarbeidd (jf. Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt). Der finn ein også kostnadsestimat, som Statens vegvesen har gjort seg nytte av.

**Finansiering**

Bygging av bru over Ytre Nordfjord og opparbeiding av tilførslevegar på sør- opg nordsida av brua er tenkt finansierte m.a. av ferjeavløysingsmidlar. Vi meiner at prosjektet fell inn under den nemnde ordninga. Når bru er bygd og tilførslevegar er opparbeidde, kan ferjesambandet Måløy – Oldeide leggast ned. Det vil derfor vere naturleg at ein går i dialog med staten for å få i stand ei løysing med ferjeavløysingsmidlar. Dessutann meiner vi at det skal brukast bompengar for å finansiere delar av fjordkryssinga og tilførslevegane. Det kan eventuelt vere aktuelt med eit mindre offentleg bidrag for å sikre den endelege finansieringa av prosjektet.

Siv.ing. Helge Hopen AS har vore engasjert av oss for å gjere analysar og utarbeide trafikk- og finansieringsopplegg for fjordkryssinga og tilførslevegane med basis i Statens vegvesens utgreiing. Materialet frå Helge Hopen AS følger vedlagt (jf. Trafikk- og finansieringsanalyse).

Det blei i 2014 lagt til grunn ein anleggskostnad for bygging av bru og tilførslevegar på 2,5 mrd. kr, eksklusiv meirverdiavgift.

Helge Hopen AS har i 2019 esitmert bompengebidraget til ca. 1 mrd. kr. Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at dette bidraget gjerne kan aukast.

Vi har registrert klart positiv haldning til bompengefinansiering av utbygginga i Bremanger kommune og Kinn kommune. Saka har vore prøvd i kommunale organ tidlegare - før ein hadde så omfattande og konkrete planar som no. Det er ingen grunn til å tru at haldninga til brukarfinansiering er mindre positiv no. Saka om kommunal behandling av bompengespørsmålet vil bli fremma om heller kort tid.

**Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at bru over Ytre Nordfjord og bygging av tilførslevegar på begge sider av brua må få ei positiv og konkret omtale den nye regionale transportplanen. Det har svært mykje å seie for den vidare framdrifta i prosjektet.**

Vi ønsker lykke til med det vidare planarbeidet og står gjerne til teneste om det er behov for det.

Med helsing

Kystvegen Måløy – Florø AS

Reidar Sandal
styreleiar

Vedlegg

- Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt utarbeidd av Aas-Jakobsen AS (januar 2014)
- Trafikk- og finansieringsanalyse utarbeidd av siv.ing. Helge Hopen AS (juni 2019)

**Fra:** Reidar Sandal (reidar.sandal@online.no)
**Sendt:** 07.09.2021 13:53:03
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:**

**Emne:** RTP - høyring, innspel
**Vedlegg:** Kystv. M.-F. AS, skriv til Vestl. fk. om RTP, 7.9.2021.docx;Kystv. M.-F. AS, bru over Y.Nfj., jan. 2014.pdf;Kystv. M.-F. AS, trafikk- og fin. analyse, juni 2019.pdf

Vi sender vedlagt innspel til høyringa om Regional transportplan for 2022-2033.

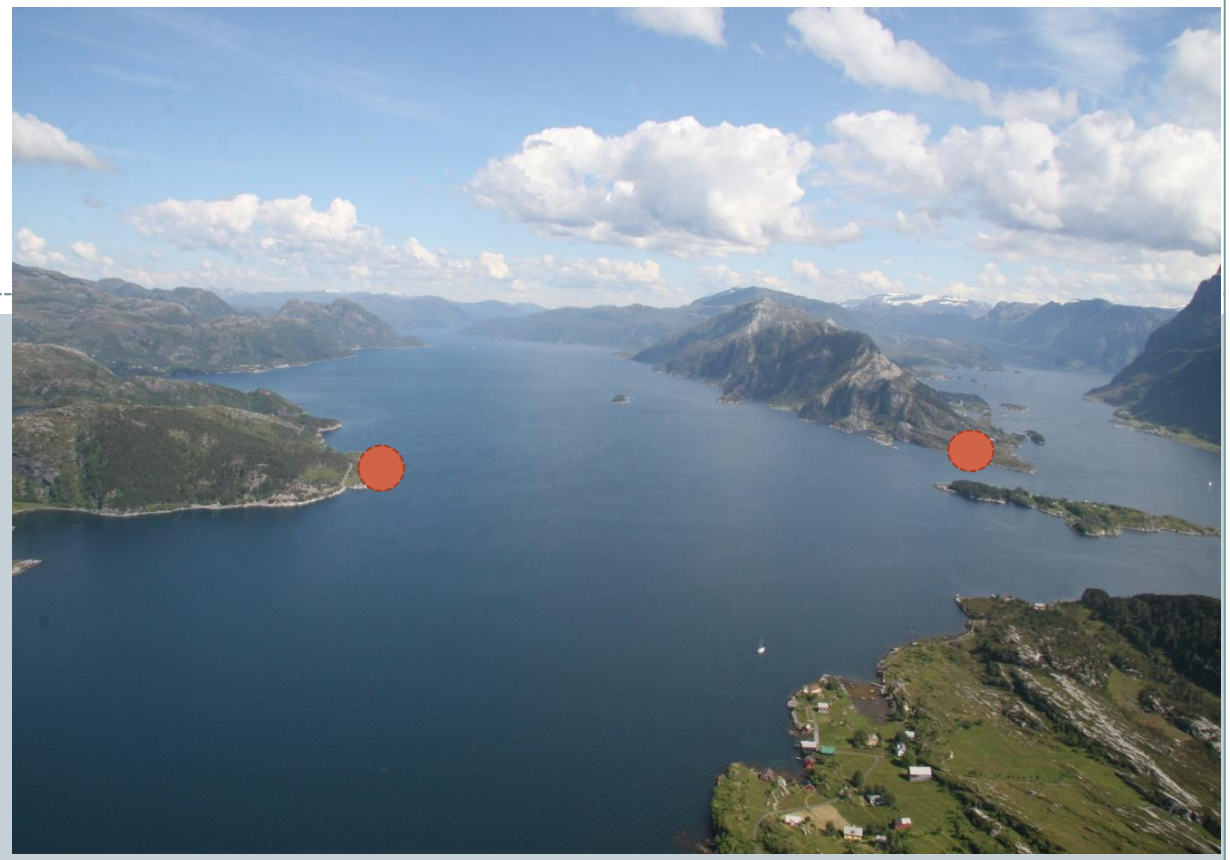
Det følger i alt tre dokument.

Mvh.
Kystvegen Måløy – Florø AS

Reidar Sandal
styreleiar

**Reidar Sandal**
E-post: reidar.sandal@online.no
Tlf.: +47 91 62 83 87

# Bru over ytre Nordfjord



SKISSEPROSJEKT
AAS-JAKOBSEN
JANUAR 2014

# 45- min. regionen
# Kystvegen Måløy - Florø



- Skisseprosjekt for bru over ytre Nordfjord
- Aas- Jakobsen AS, rådg.ingeniør
- Ytre Nordfjord krysses med bru
- mellom Tongane på Rugsundøy i Bremanger
- til Biskjelneset i Vågsøy i nord
- vurderinger av rådg.ing. Ragnar Hagen

# Brustedet

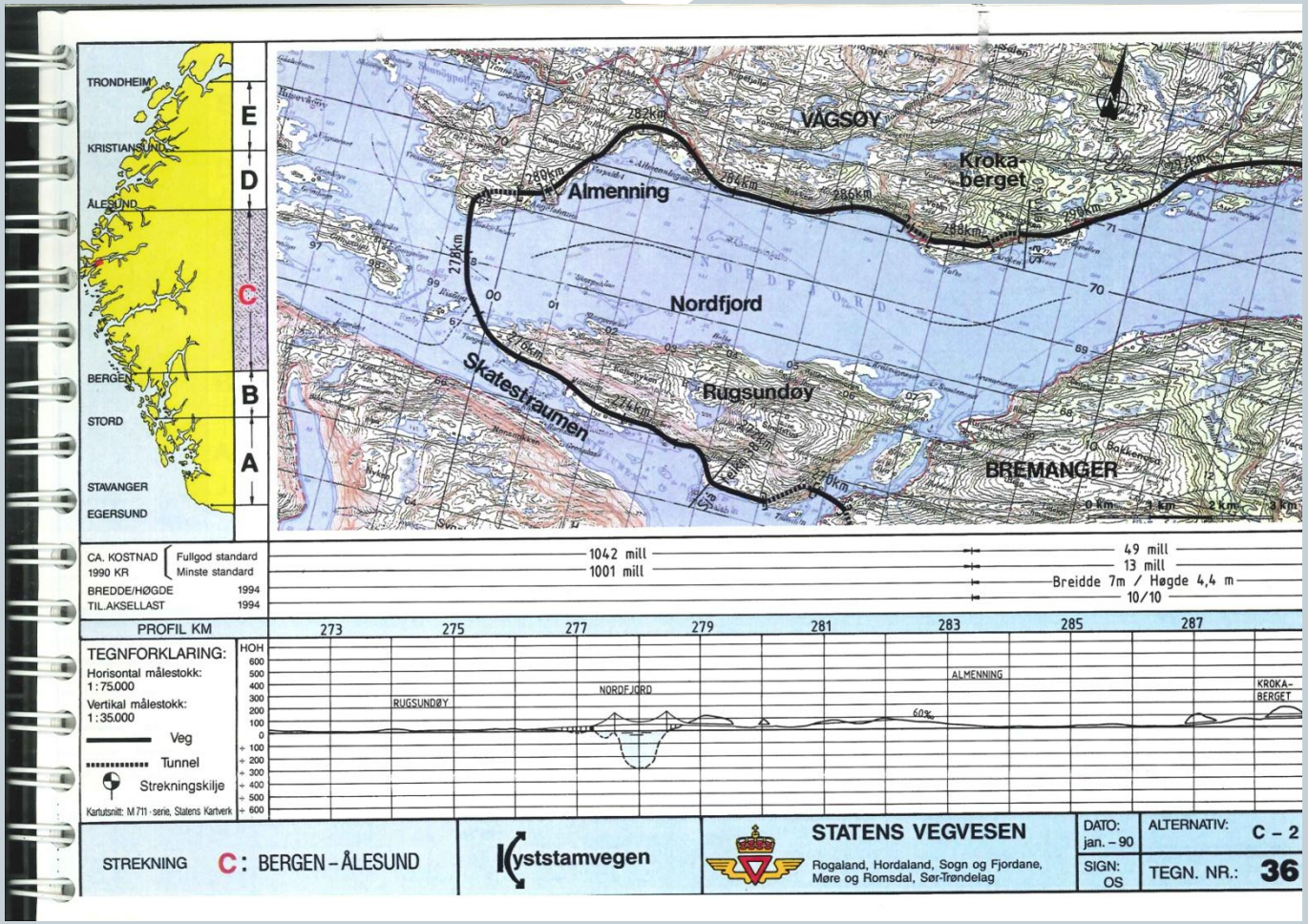





- Tunnel og veg til Rv 15 i Vågsøy
- Lengde ca. 3 km
- Brulengde 1840 m
- Veg til kryss FV 616 Hamnen på Rugsundøy
- Lengde ca. 2 km

# Kyststamvegen ytre trase 1990, fylkestingene i M&R og S& Fj. Gikk inn for denne traseen.





# Landfester



- Biskjelneset
- Tunnel og veg til RV 15
- Lett stigende terreng
- Fjellgrunn
- Planlagt dypvannskai



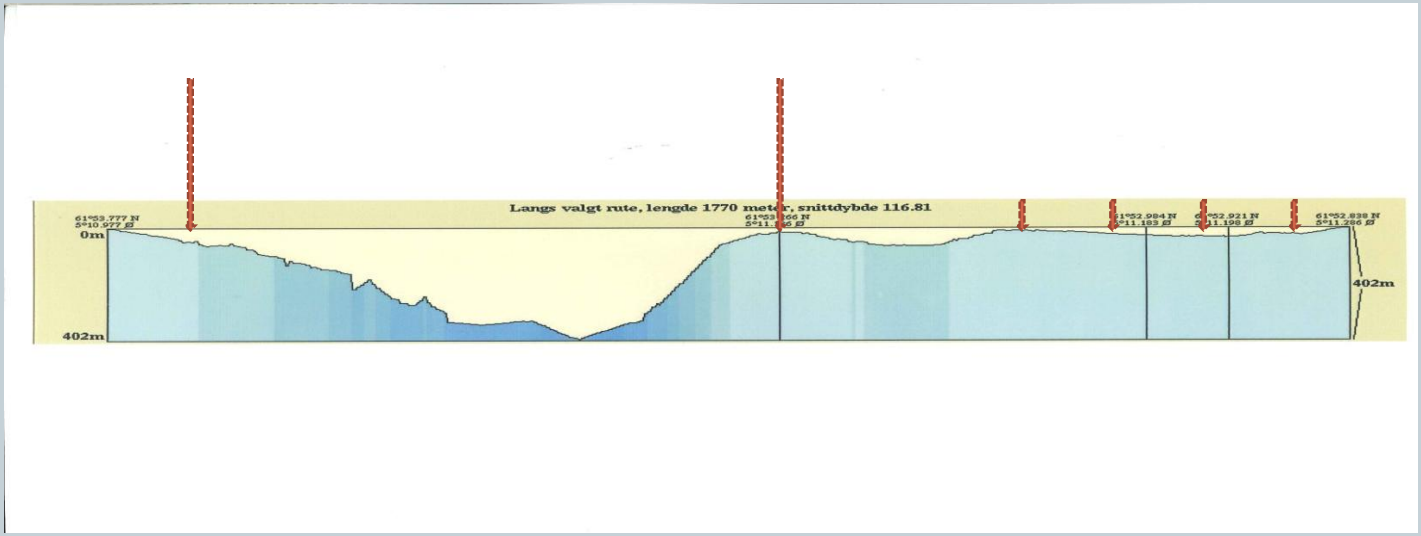
- Tongane
- Veg til FV 616 ved Hamnen
- Flatt terreng
- Fjellgrunn
- Fort fra 2. verdenskrig



# Sjøbunn

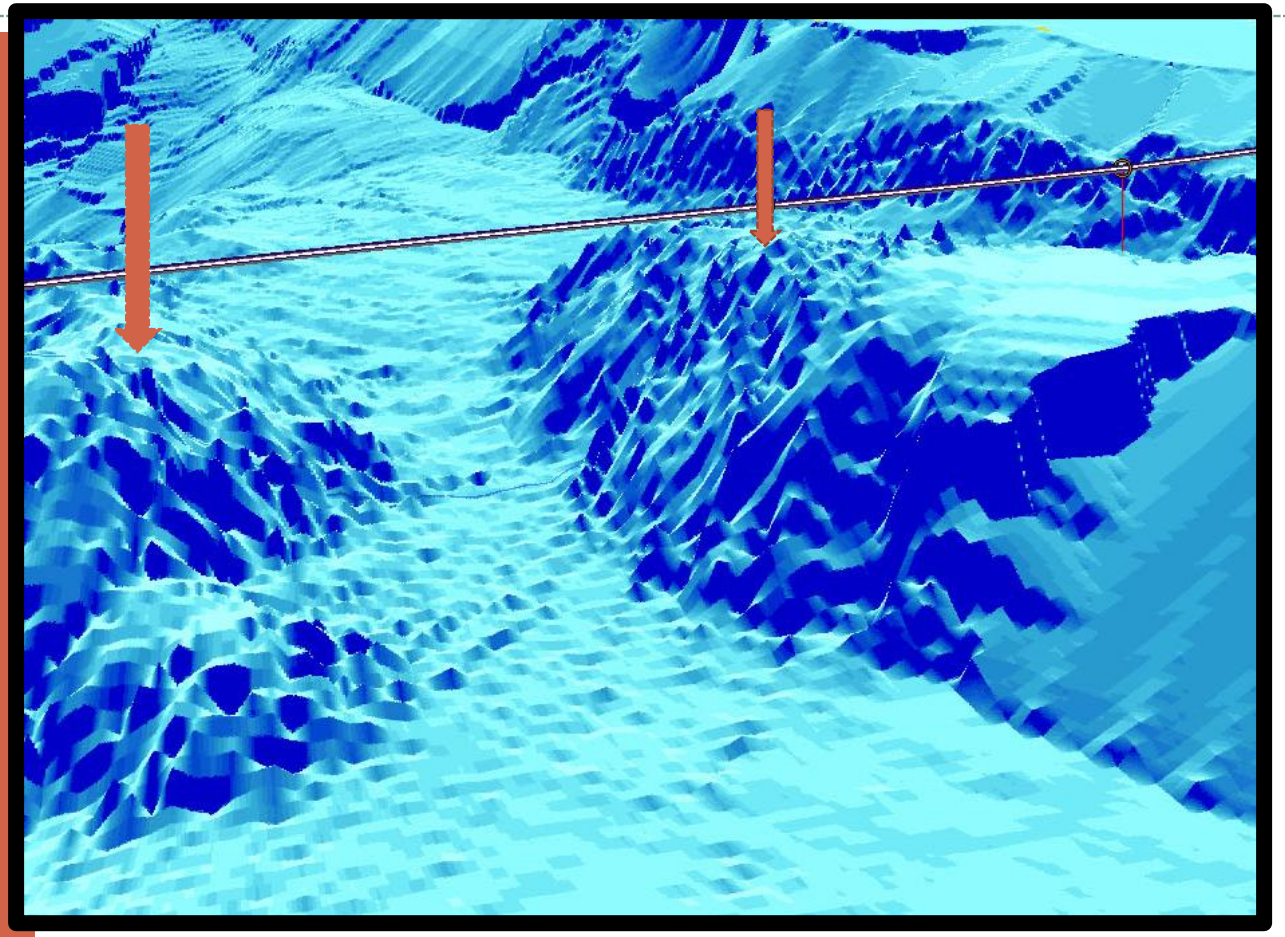


- Lengdeprofil fra detaljerte kartplottinger
- Største dyp ca. 400 m
- Grunt midtfjords med 15 m dybde til fjell
- Fra grunne og sydover til Tongane varierende dybde



Detaljert bunnkart med gode fundamenteringsforhold

West Dykkerservice



# 3D sjøkart, søndre del hovedsøyle til venstre

# Geologi



## Biskjelneset

- Gneis  med foldinger
- en del oppsprekking




## Tongane

- Gneis med horisontale lag og lite foldinger
- Lite oppsprukket



## Veg og seilingsdata

75 m maks høyde i senter

70 m fri høyde i 300 m bredde

50 m fri høyde i 800 m bredde

Min. seilingsdyp 20 m

Seilingsdyp i senterfelt over 100 m

Innseiling Nordfjord dybde 100 m i 500 m bredde

Hardangerbrua høyde 55 m

Dalsfjordbrua høyde 35 m

- Vegklasse H2, hovedveg
- ÅDT 2000
- Dim. hastighet 80 km/t
- Atskilt gang og sykkelbane
- Vegbredde 7.5 m
- Gangvegbredde 3.0 m
- Skulderbredde 0.75 m
- Totalbredde 12.0 m
- Maksimal stigning 8 %

# Alternativ med hengebru



## Alternativ 1

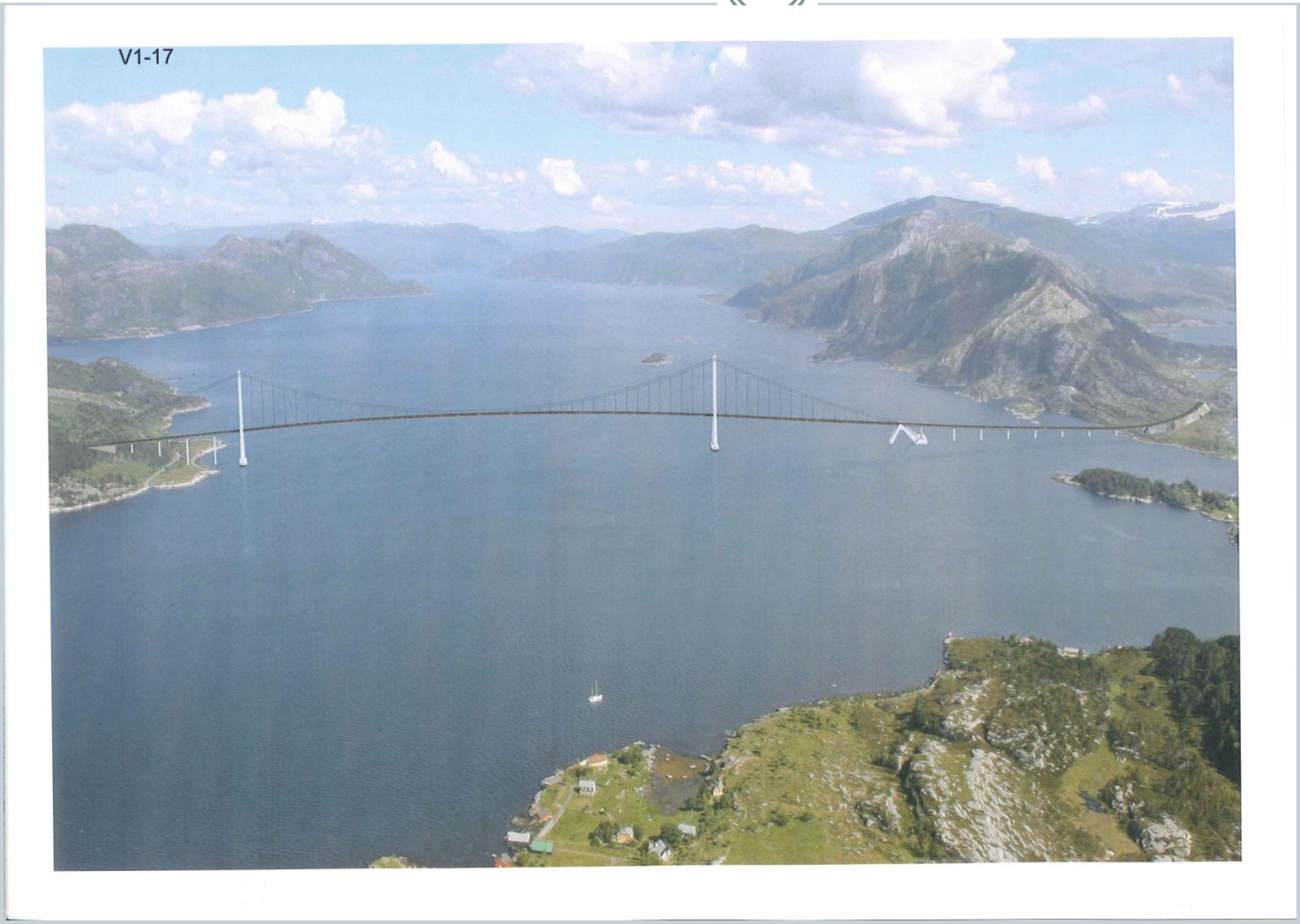
- spennvidde 860 m
- totaltallengde 1840 m
- tårnhøyde 171 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad 2.43 mrd**

## Alternativ 2

- spennvidde 980
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 183 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38mrd
- adm / reserve 0.53 mrd
- **Totalkostnad 2.42 mrd**

# Alt. 1 , hengebru 860 m spenn





# Alt. 1, hengebru 860 m spenn, 3D





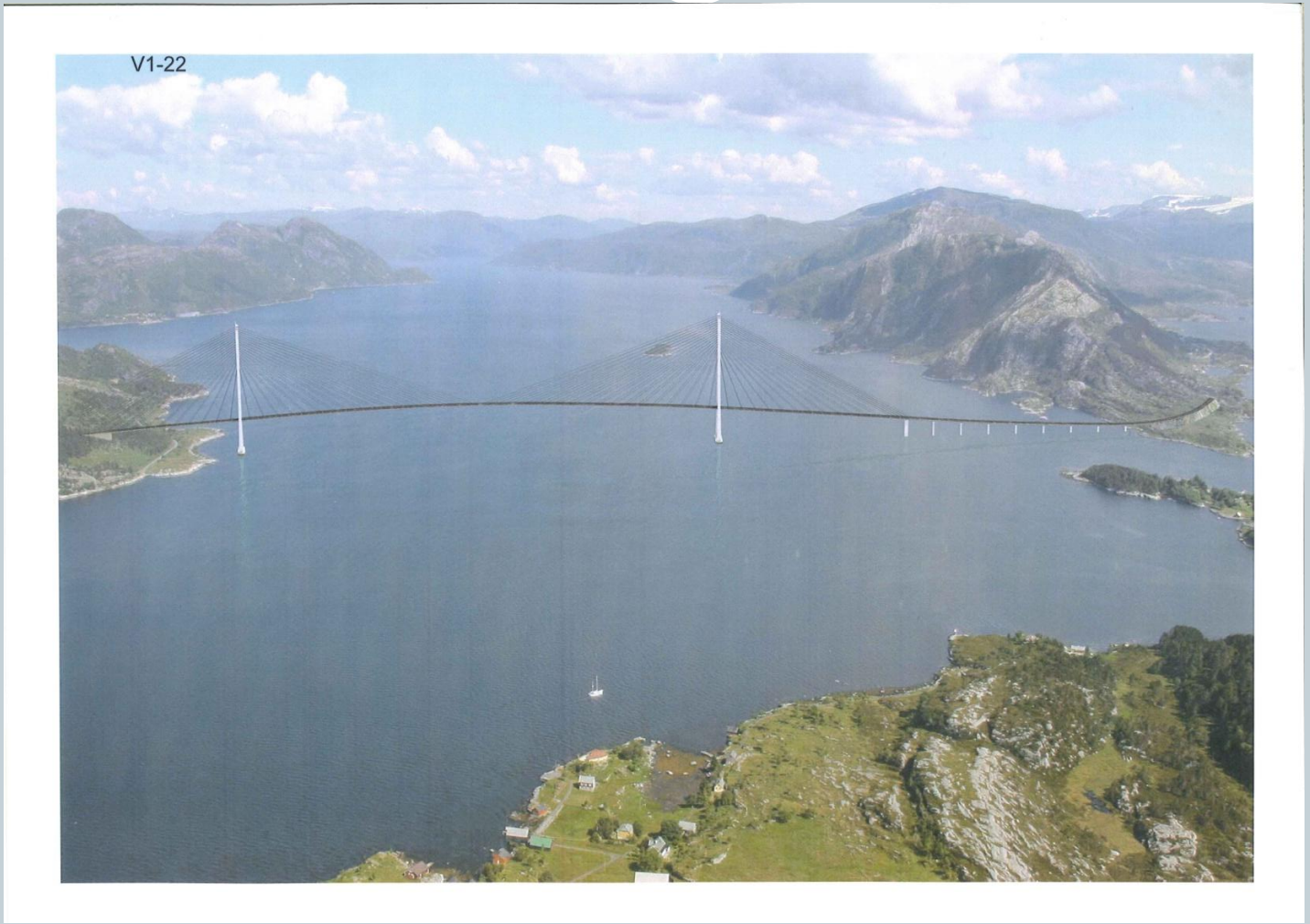
# Alternativ 3, skråkabelbru



- spennvidde 860
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 236 m
- entreprisekostnad 1.53 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad** **2.45mrd**

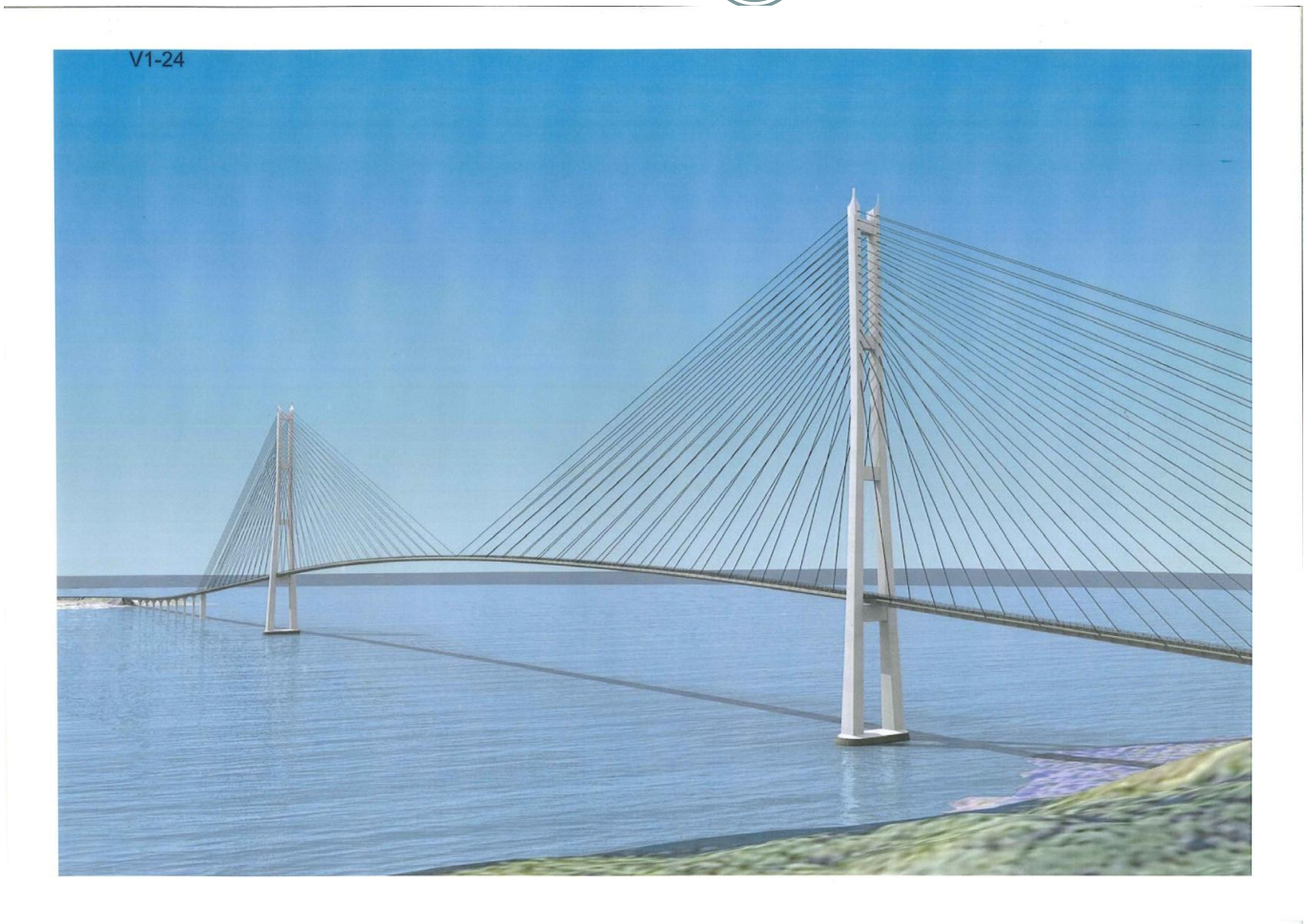
# Alt 3 : Skråkabelbru ytre Nordfjord





# Alternativ 3, skråkabelbru 860 m, 3D





# Felles for alle alternativ



- Ingen vesentlige kostnadsforskjeller
- Bygges med kjent teknologi
- Gode fundamenteringsforhold i sjø
- Gode fundamenteringsforhold på land
- Ingen bebyggelse  ved landfester
- Kort tilknytning til hovedveg begge sider
- Gode montasjeforhold i beskyttet farvann i sjø
- Brua ligger rett innenfor hovedskipsleia langs kysten

# Viadukter



## Spennvidde 50 m

- Antall fund på fjell 4
- Antall fund på peler 7
- Kassehøyde 3.0 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 197 mill**

- Fordel :
- **lavest kostnad**
- **10 % - 20 mill**

## Største spennvidde 84 m

- Antall fund på fjell 2
- Antall fund på peler 4
- Kassehøyde 4.6 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 217 mill**

- Fordel :
- **Mindre undervannsarbeid**
- **Mindre usikkerhet**

# Sammenliknbare hengebruer hovedspenn



| | | |
|---|---|---|
| • Stordabrua | 677 m | 2001 |
| • *Bru ytre Nordfjord* | | |
| • *Alternativ 1* | *860 m* | |
| • *Alternativ 2* | *980 m* | |
| • Askøybrua | 885 m | 1992 |
| • Hardangerbrua | 1310 m | 2013 |

# Sammenliknbare skråkabelbruer



| | | |
|---|---|---|
| • Skarnsundbrua | 530 m | 1991 |
| • *Bru ytre Nordfjord* | *860 m* | |
| • Normandie Bridge, Frankrike | 926 m | 2010 |
| • Tatara Bridge, Japan | 890 m | 1999 |
| • Russki Bridge, Russland | 1104 m | 2012 |

# Videre framdrift



## Tekniske planer

- Kommuneplan
- Reguleringsplan
- Trafikkanalyse
- Geologiske undersøkelser
- Nytte / kostnadsanalyse
- Bruplan
- Plan tilstøtende veger
- Plan for containerhavn

## Selskapet

- Egenkapital selskapet
- Finansieringsplan
- Bompengeselskap
- Utbyggingsselskap
- Statens vegvesen bygger

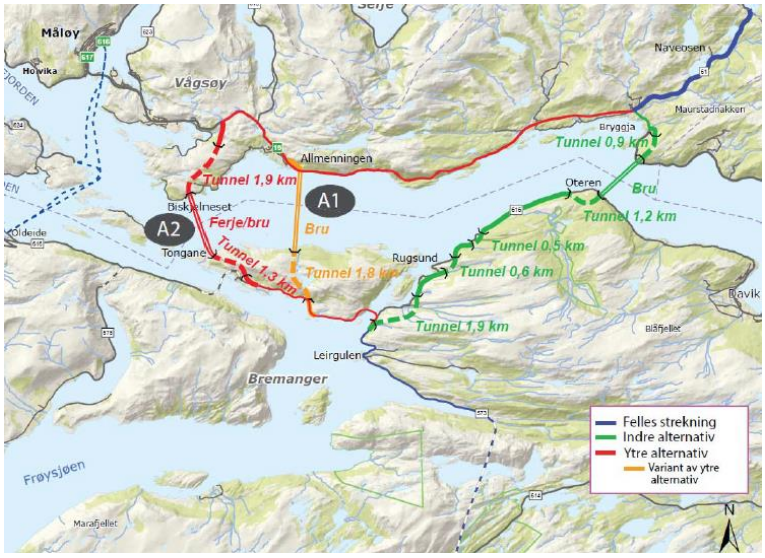
# Elegant brukryssing av ytre Nordfjord





Sivilingeniør Helge Hopen AS

# Kystvegen Måløy – Florø




Oppdatert trafikk- og finansieringsanalyse

Bergen, 7.6.2019

# INNHALD

**1 INNLEIING ..... 2**

**2 BAKGRUNN ..... 3**

**3 LØYSING OG KOSTNADER ..... 4**

3.1 TIDLEGARE LØYSINGSALTERNATIV ..... 4
3.2 NYE VURDERINGAR ..... 5
3.3 OPPDATERT VURDERING ..... 6

**4 TRAFIKKGRUNNLAG ..... 7**

4.1 TIDLEGARE KALKYLAR ..... 7
4.2 NYE UTGREIINGAR ..... 8
4.3 OPPDATERT VURDERING ..... 8

**5 FINANSIERING ..... 10**

5.1 FINANSIERINGSMODELL ..... 10
5.2 FERJEAVLØYSINGSMIDLAR ..... 10
5.3 BOMPENGAR ..... 11
5.4 SAMLA VURDERING ..... 11

# 1 INNLEIING

Kystvegen Måløy – Florø AS arbeider for å realisere eit framtidsretta vegsamband langs kysten mellom Måløy og Florø. I 2014 vart det utarbeidd trafikk- og finansieringsanalyse for to hovudalternativ for Kystvegen mellom Måløy og Florø:

- ei løysing med innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus samt utbetringar på eksisterande veg
- ei løysing basert på fast vegsamband over Ytre Nordfjord.

Trafikk- og finansieringsanalysen vart utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS i samarbeid med Rambøll Norge AS på oppdrag frå Kystvegen Måløy – Florø AS.

Oppdragsgjevar har bedt om ei oppdatering av analysen pr. 2019 med utgangspunkt i nye trafikktal og trasevurderingar i Statens vegvesen sin utgreiing av Kystvegen frå februar 2017, og endringar i rammene for bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Denne rapporten summerer opp oppdaterte trafikk- og finansieringskalkylar.

Bergen 7.6.2019

# 2 BAKGRUNN

Kystvegen Måløy–Florø er basert på ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske der det er ikkje meir enn 45 minutts reisetid mellom dei ulike sentra i regionen.

Utviklinga av vegsambandet mellom Måløy og Florø inneheld tiltak for innkorting av eksisterande veg og utbetring av vegstandard. På sikt er det mål om ferjefritt vegsamband ved å byggje bru over Ytre Nordfjord.

Vegtiltaka mellom Måløy og Florø ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund–Bergen og er vurdert å vere nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og utnytting av eit stort potensial for næringsutvikling langs kysten av Sogn og Fjordane. Visjonen er å byggje ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekkje til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med andre vekstregionar langs kysten.

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgjande vedtak om realisering av kystvegen Måløy–Florø:

*«a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttarsregionen (samanhengande kystveg Måløy–Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2.*

*b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttarsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.*

*c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperiode gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.*

*d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttarsregionen i første del av planperioden (2010–13).»*

Eit viktig grunnlag for å kome i posisjon i forhold til igangsetting av formelt planarbeid og sikre prioritering i nasjonale og regionale transportplanar, er å påvise realistiske finansieringsplanar.

I den samanheng er det naudsynt å dokumentere trafikkgrunnlag og vurdere alternative finansieringsmodellar, mellom anna gjennom bruk av innsparte ferjeavløysingsmidlar, momskompensasjon og alternative renteføresetnader.

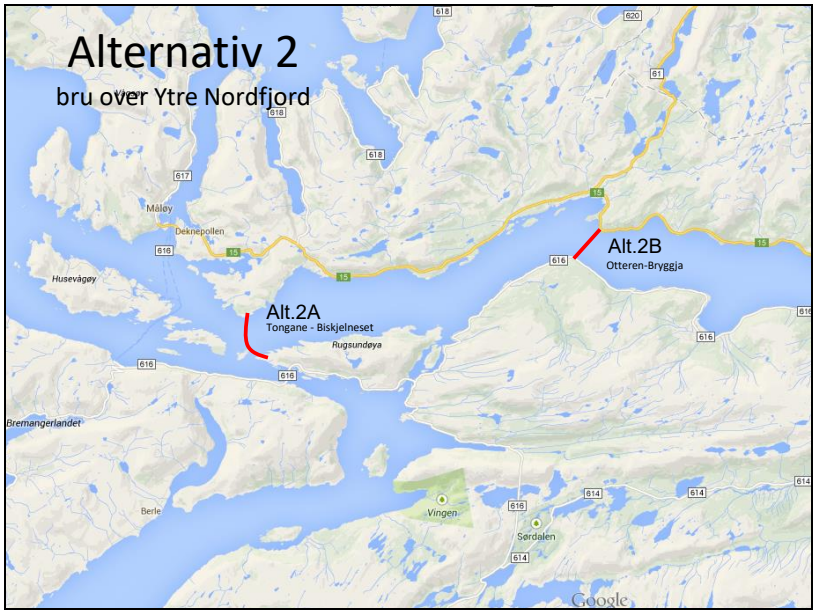
I det etterfølgjande vert det sett nærare på oppdatert trafikkgrunnlag og alternative finansieringsmodellar for bygging av fast vegsamband (bru) over Ytre Nordfjord.

# 3 LØYSING OG KOSTNADER

## 3.1 Tidlegare løysingsalternativ

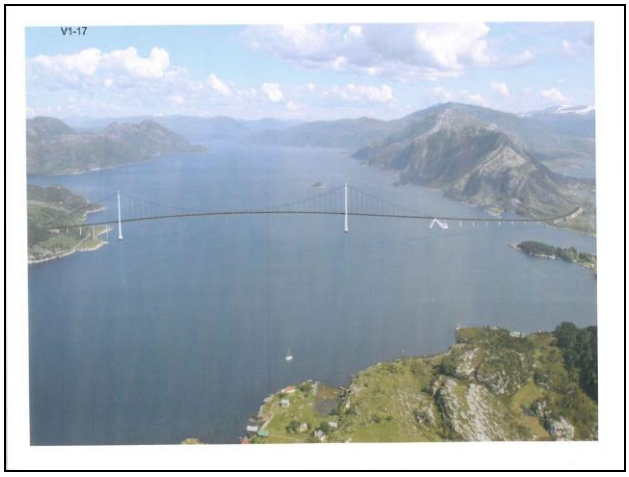
I trafikkanalysen frå 2014 vart det vurdert to ulike traséalternativ for ny bru over Ytre Nordfjord:

Alternativ 2A, Tongane - Biskjelneset (vestre trasé)
Alternativ 2B, Otteren-Bryggja (østre trasé)




*Figur 1. Alternative traséar for kryssing av Ytre Nordfjord med bru (trafikkanalyse 2014).*

Når det gjeld teknisk løysing og kostnadsoverslag vart det tatt utgangspunkt i skisseprosjekt/utgreiing frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014. Her er alternativ 2A greidd ut i to variantar som hengebru med ulik spennvidde. Totalkostnaden var i 2014 estimert til ca. 2,4 mrd. kr.




*Figur 2. Illustrasjon av ny hengebru over Ytre Nordfjord med spenn på 860 meter, traséalternativ 2A (Aas-Jakobsen / R. Hagen, januar 2014).*

Når det gjelder tilførselsvegar til ny bru vil kostnadene vere avhengig av kva for vegløysing som vert lagt til grunn. Det er mogleg med rimelege løysingar basert på mest mogleg veg i dagen – eller dyrare variantar der mykje av tilførselsvegane går i tunnel.

Førebels kan kostnadsoverslaga for tilførselsveg estimerast til eit sted mellom 200 og 500 mill.kr. I det vidare er det tatt utgangspunkt i rimelegaste løysing.

Kostnadstal som grunnlag for finansieringsanalysen var pr. 2014 som følgjer:

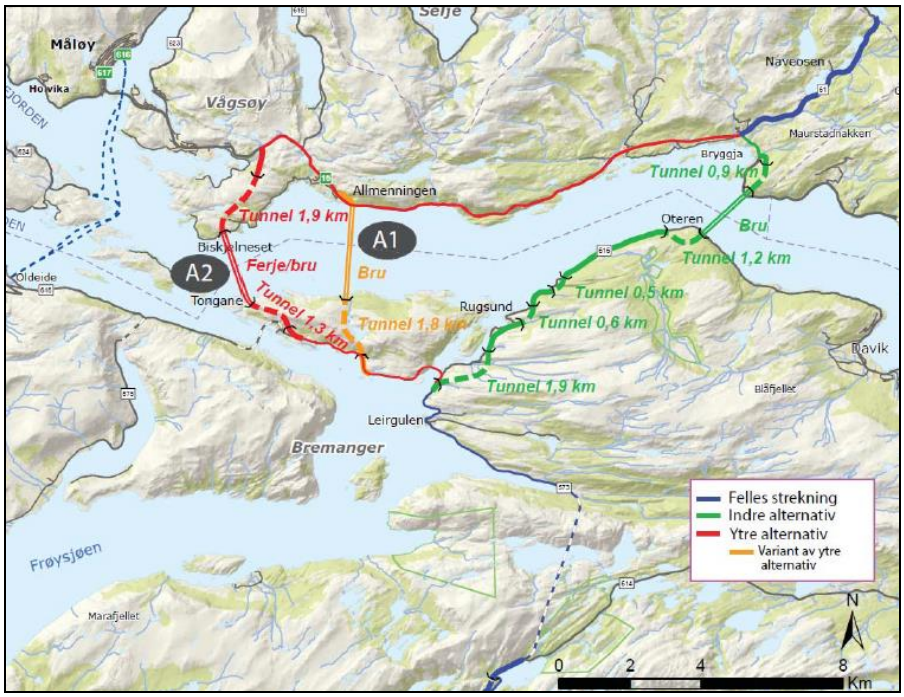
| Anleggskostnader, alt 2 A | Mill.kr. |
|---|---|
| Hengebru | 2 420 |
| Tilførselsvegar | 202 |
| Sum | 2 622 |
| Sum ekskl. mva. | 2 209 |

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja er ikkje vurdert vidare. I notat frå Aas-Jakobsen AS datert 18.6.2014 vart det peika på utfordringar med ei spennlengde på ca. 1.600 m. Basert på ei grov vurdering er det estimert ein anleggskostnad som er 2 – 2,5 gangar kostnaden i alternativ 2A.

## 3.2 Nye vurderingar

Statens vegvesen har i ny utgreiing av Kystvegen frå februar 2017 vurdert alternative løysingar for kryssing av Ytre Nordfjord. Statens vegvesen tilrår ytre alternativ der fleire alternative trasear for fjordkryssing kan vere aktuelle. Vidare planlegging og avklaring av trase vil skje gjennom ein kommuneplan.

Når det gjeld variantane for kryssing i ytre alternativ, er førebels tilråding alternativ A2, Tongane - Biskjelneset




*Figur 3. Alternative trasear for kryssing av Ytre Nordfjord som er vurdert i utgreiinga frå Statens vegvesen 2017. Førebels tilråding er alternativ A2.*

I delrapporten frå Statens vegvesen om «Alternative trasear Kystvegen Sogn og Fjordane» frå februar 2017 vurdert alternative bruløysingar i ytre alternativ som følgjer:

«I påbyrja kommunedelpanarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsvegar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga. Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane-Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane - Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer. Alternativet er likevel interessant, då det avløyser ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.»

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag for brua er 2,8 mrd. kr (side 117 i utgreiinga):

*Tabell 8-5: Parsellar på kystvegen som vert tilrådd utbetra på strekninga Sørdalen-Naveosen. Statens vegvesen 2017.*

| Parsell | Tiltak | Kostnadar |
|---|---|---|
| **Rugsundøya – rv. 15** | Byggetrinn 1 – Nytt ferjesamband | 1 mrd. kr |
| **Rugsundøya – rv. 15** | Byggetrinn 2 – Bru | 2,8 mrd. kr |
| **Bryggja–Naveosen** | Utbetre det dårlegaste partiet på strekninga | Ikkje rekna ut* |

## 3.3 Oppdatert vurdering

Kostnadene for bru over Ytre Nordfjord er vanskeleg å estimere før ein har starta opp formelt planarbeid med kommunedelplan og anslags-berekning av ulike alternativ. Forprosjektet frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014 er eit av haldepunkta pr. i dag.

Kostnadstala frå 2014 for bru og tilførselsvegar er oppjustert til 2019-kroner på grunnlag av SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg 2014-2019 (+ 15%). Førebels kostnadstal for ny bru over Ytre Nordfjord er med dette rekna til ca. 2.5 mrd. 2019-kr. ekskl. mva

Statens vegvesen har i utgreiinga for Kystvegen stipulert kostnadene til ca. 2.8 mrd. kr. (inkl. mva.). Dette underbygger rimeleg samsvar mellom kalkylane.

Samla vurdert vert det lagt til grunn ein stipulert anleggskostnad på 2,5 mrd. kr. ekskl. mva.

Kostnadstala må reknast som svært uvisse på dette planstadiet.

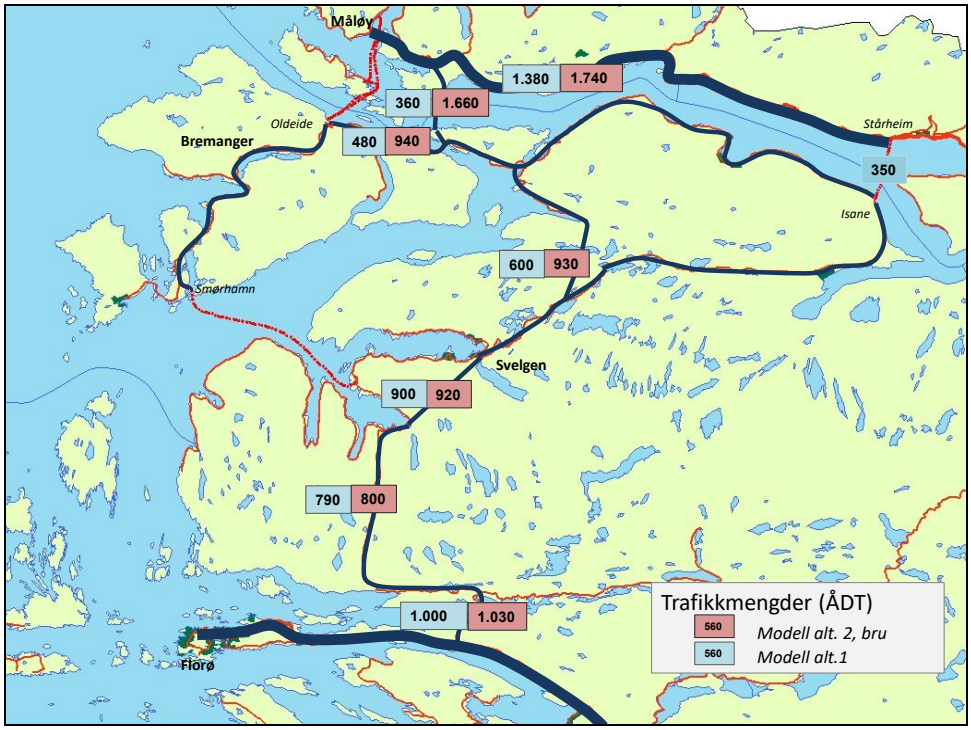
Det kan leggjast til at dersom ein kan få til ei traseløysing via Gangsøya som kan gje fast vegsamband til Husevågøy vil storleiken på ferjeavløysingsmidlane verte større enn eit samband mellom Tongane og Biskjelneset. Kostnadene for denne traseen må såleis vurderast opp mot kva dette kan gje av meirinntekter i form av ferjeavløysingsmidlar når ein startar formell planprosess.

# 4 TRAFIKKGRUNNLAG

## 4.1 Tidlegare kalkylar

Trafikkvurderingane frå 2014 var basert på trafikkteljingar og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell for Region Vest (RTM vest).

Trafikkprognosen for fast vegsamband over Ytre Nordfjord føresett i utgangspunktet gratis bru, dvs. ingen bompengar. Dette er ein illustrasjon på langsiktig trafikkpotensiale. I kapittel om finansiering vert det rekna på forventa trafikkavvising på grunn av bompengar.




*Figur 4. Utrekna trafikkmengd på ny bru over Ytre Nordfjord (alt. 2). Trafikknivå 2013. Ingen bompengar.*

Utrekningane syner eit trafikkpotensiale på 1.600 -1.700 ÅDT på brua over Ytre Nordfjord pr. 2013 (utan bompengar).

Trafikkanalysen syner at det er først om fremst lokal- og regionaltrafikken mellom Bremanger og Vågsøy (Måløy) som aukar. Den relative trafikkauken mellom Ytre Bremanger og Måløy er stor. Det er indikasjon på endring i trafikkmønster til/frå Svelgen (meir trafikk i retning Måløy, mindre i retning Florø). Dette medfører isolert sett redusert trafikk på Fv.614 sør for Svelgen. Samstundes er det venta auke i regional trafikk mellom Måløy og Florø/Førde. Ser ein desse to endringane i samanheng så kan det forklare uendra trafikknivå på Fv.614 sør for Svelgen.

Trafikkprognosen ved ny bru over Ytre Nordfjord føreset nedlegging av ferjesambandet Stårheim-Isane. Trafikkberekningane syner eit redusert trafikkgrunnlag for brua på ca. 200 ÅDT dersom Stårheim-Isane skal oppretthaldast

## 4.2 Nye utgreiingar

### *4.2.1 Statens vegvesen, utgreiinga av Kystvegen (februar 2017)*

Statens vegvesen har i «Trafikknotat Kystvegen Sogn og Fjordane» av februar 2017 rekna potensielt trafikkgrunnlag for bru over Ytre Nordfjord til mellom ca.1.500 og 1.900 ÅDT med dagens trafikknivå, avhengig av traseval og føresetnader for resten av Kystvegprosjektet. Berekningane gjeld utan bompengar og trafikkprognose frå 2024, og utan nedlegging av Stårheim - Isane.

Berekningane underbyggjer at tidlegare kalkyle på ca. 1.660 ÅDT pr. 2013 med nedlegging av Stårheim-Isane er eit rimeleg anslag, og det kan konkluderast med at dei nye utrekningane støtter opp om tidlegare kalkylar.

### *4.2.2 Utgreiing av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018)*

Utgreiinga av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018) gir ikkje direkte resultat knytt til ringverknader for kryssing av Ytre Nordfjord, men underbyggjer at bygging av Kystvegen har potensiale for sterk regional utvikling, mellom anna vekst i lengre reiser. Dette kan betraktast som ein støtte til den trafikkveksten som er rekna for kryssinga av Ytre Nordfjord og dei prognosane som ein her legg til grunn. Utdrag frå rapportens hovudkonklusjonar:

*«En realisering av Rovdefjordsambandet har i seg et potensial for lokal utvikling. Da ligger vekst i trafikk som en effekt av dette. Dette bekreftes gjennom modellberegningene og understrekes gjennom den kvalitative diskusjonen. Analyseområdet blir et «nytt/endret og mer attraktivt område» for bosetting, for næringslivsaktivitet og for positiv vekst i samfunnet generelt. Men i hovedsak lokalt. En realisering av Rovdefjordsambandet sammen med de andre tiltakene i analysen har derimot i seg et potensial for også større regional utvikling. Her ser man stor vekst i trafikk, spesielt lengre reiser. Dette viser at fv. 61 kan bli en attraktiv regional reiserute, som også medfører større aktivitet langs denne ruten. Med potensial for bosetting og næringsutvikling som søre Sunnmøre ikke opplever med dagens infrastruktur.»*

## 4.3 Oppdatert vurdering

Tidlegare utrekning av trafikkgrunnlag pr. 2013 vert lagt til grunn for oppdaterte trafikkføresetnader pr. 2018 ved å justere tala med registrert trafikkvekst 2013-2018.

Trafikktal frå Nasjonal vegdatabank syner følgjande trafikkutvikling i perioden 2013-18:

| Trafikkvekst 2013-2018 | Prosent vekst |
|---|---|
| rv.15 Måløybrua | 6 % |
| rv.15 Totland | 9 % |
| fv.616, Bortnetunnelen | 16 % |
| fv.616, Måløy-Oldeide | 14 % |

På bakgrunn av ei samla vurdering av desse registreringane ver trafikktala pr. 2013 oppjusterte til 2018- nivå med 10%.

Forventa trafikkgrunnlag for ny bru over Ytre Nordfjord pr. 2018 vert med dette ca. 1.800 ÅDT (utan bompengar og med nedlegging av Stårheim-Isane).

Trafikkgrunnlag med bompengar vert justert tilsvarande:

Alt. låg: ca. 1.300 ÅDT
Alt. høg: ca. 900 ÅDT

Alternativ høg og låg vert lagt til grunn i ulike rekneeksempel med alternative takstnivå for bompengane.

# 5 FINANSIERING

## 5.1 Finansieringsmodell

Det vert lagt til grunn tilsvarande finansieringsmodell som for prosjektet fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Utgangspunktet er at prosjektet er eit fylkesveganlegg som vert finansiert med:

- Fylkeskommunale midlar
- Bompengar

Det er lagt til grunn at eit bompengeselskap vil stå for låneopptak av det som vil vere bompengebidraget i finansieringa. Resten av finansieringa vert dekka av fylkeskommunen.

Kostnadene for fylkeskommunen må sjåast i samanheng med at fylkeskommunen vil få refundert mva.-kostnadene av staten, samt motta ferjeavløysingsmidlar i opp til 40 år.

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

## 5.2 Ferjeavløysingsmidlar

Det vert lagt til grunn at prosjektet fell inn under ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på midlane er ikkje avklart. Førebels utrekning av ferjeavløysingsmidlane kan ein få ved at fylkeskommunen rettar ein førespurnad om dette til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.

Det er fleire faktorar som er avgjerande for utrekning av normerte ferjekostnader som vil danne grunnlaget for avklaring av aktuelle beløp:
- ferjestrekninga sin lengde
- trafikkgrunnlag
- om heile eller delar av sambandet vert nedlagt
- om fleire ferjesamband vert nedlagde (t.d. Stårheim-Isane)
- kalkulerte vedlikehaldskostnader på veg- og bruanlegget som vil erstatte ferja

Departementet har også reglar knytt til bruk av midlane:
- dei kan ikkje nyttast til å dekkje finansieringskostnader for t.d. bompengelån
- dei kan ikkje utgjere meir enn akkumulerte anleggskostnader for ny bru (med fradrag for mva. og bompengedel av finansieringa)

Det er på denne bakgrunn ikkje mogleg å stipulere storleiken på ferjeavløysingsmidlane før det er retta ein formell førespurnad om dette til departementet.

Basert på andre ferjeavløysingsprosjekt og ei grov vurdering av kriteria for ferjeavløysing kan ein som rekneeksempel leggje til grunn eit årleg bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr.

Det vert understreka at dette er svært uvisst og berre eit rekneeksempel.

## 5.3 Bompengar

Basert på oppdatert trafikkprognose og alternative føresetnader omkring takstnivå er det rekna ut at prosjektet kan levere eit bompengebidrag på ca. 1,0 mrd. kr.

Kalkyla er baserte på følgjande føresetnader i to berekningsalternativ:

| Føresetnad | Alt. 1 | Alt. 2 |
|---|---|---|
| Takstnivå | Som dagens ferjetakst | Dagens ferjetakst + 40% |
| Trafikkgrunnlag (2018-nivå) | 1.300 ÅDT | 900 ÅDT |

Kalkylane har følgjande felles føresetnader:

| | |
|---|---|
| Byggjetid: | 2026-2029 |
| Opning: | 2030 |
| Årleg trafikkvekst: | 0,5% 2019-2029, 1,5% etter opning fram til 2040, deretter 0% |
| Lånerente: | 5,5% første 10 år, deretter 6,5% |
| Nedbetalingstid: | 15 år |

Finansieringsberekningane syner at med desse føresetnadene vil bompengebidraget vere:

- 950 mill. kr. i alt. 1
- 1.050 mill.kr. i alt. 2

Kalkylane syner at potensiell redusert trafikkgrunnlag på grunn av høge takstar kan gje stor trafikkavvising slik at netto bompengebidrag ikkje aukar vesentleg sjølv om takstane aukar samanlikna med ferjetaksen. Dette kan indikere at det kan vere fornuftig å leggje opp til å halde takstane om lag på same nivå som noverande ferjetakst.

Samla vurdert kan bompengebidraget på denne bakgrunn estimerast til ca. 1,0 mrd kr.

## 5.4 Samla vurdering

Oppsummering av mogleg finansieringsplan vert som følgjer:

| | |
|---|---|
| Førebels kostnadsoverslag: | 2,5 mrd kr. (ekskl. mva) |
| Bompengebidrag: | 1,0 mrd. kr. |
| Fylkeskommunal finansiering: | 1,5 mrd. kr. |

Tala er grove og inneheld stor uvisse.

Fylkeskommunen må i tillegg forskottere mva. kostnadene, men får disse refundert av staten.

Den fylkeskommunale finansieringa på 1,5 mrd. kr. må sjåast i lys av potensielle ferjeavløysingsmidlar som vil bli tilført årleg i inntil 40 år. Rekneeksempel basert på eit bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr. årleg syner at fylkeskommunen kan betene eit lån på ca. 400 -500 mill.kr. med ein låneperiode på 20 år og eit rentenivå på 4,0%.

Dette indikerer at fylkeskommunens netto kostnad i finansieringsopplegget vert om lag 1,0 mrd. kr. med dei føresetnadene for anleggskostnader og ferjeavløysingsmidlar som her er vist. Aktuell finansieringskjelde for dette vil vere ordinere fylkesmidlar i regional transportplan.

KYSTVERKET

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900
5020 BERGEN

| Vår ref | Arkiv nr | Sakshandsamar | Dato |
|---|---|---|---|
| 2021/1754-8 | | Turid Susort Jansen | 08.09.2021 |

## Fråsegn til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Syner til brev datert 11.juni 2021 med invitasjon til å kome med høyringsinnspel til RTP, dykkar ref. **2021/21417**.

Vi viser til våre tidligare fråsegn datert 16.2.2021 og 9.7.2020.

Kystverket minner om at infrastrukturen for sjøvegen (farleia) og landevegen heng saman. Om ein endrar til dømes stader for anløp for ferjer og hurtigbåtar må det vurderast om endringa krev utbetringar av farleia. Tiltak i farleia er til dømes utdjuping og nymerking. Dette gjeld og om ein set inn større fartøy i kollektivtransporten. Utbetringstiltak i farvatnet krev løyving i NTP.

Vi oppmodar fylkeskommunen til å spele inn relevante tiltak i sjø eller tiltak knytt til sjøtransporten til Kystverket i samband med rullering av Nasjonal transportplan eller når fylkeskommunen ser framtidige behov for utbetring.

Med helsing

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Turid Susort Jansen
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502, 6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: https://kystverket.no

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766

Til Vestland fylkeskommune

Høringsinnspill fra Logistikkforeningen Vestland - Regional Transportplan 2022-2033

Vi viser til vårt innspill datert 25. februar 2021 og til invitasjon om å komme med innspill etter Transport- og Logistikkdagen og en påfølgende work shop om varedistribusjon og bylogistikk, 15. september 2021.

Utviklingen innen varedistribusjon og bylogistikk i Bergen og Bergensregionen har de siste 10-15 årene foregått uten politisk styring og intensjon. Det har ikke vært, og er fortsatt, ingen helhetlig og overordnet politikk på området. Dette har ført til en geografisk fragmentering av det nærmeste vi kommer en «godsklynge» i Bergen, i aksen Nygårdstangen-Dokken. Som kjent planlegger Bergen havn å flytte container- og stykkgodsterminal til Ågotnes, og samlasterne som i dag er lokalisert på Nygårdstangen spres til Kokstad, Flesland og Endelausmarka (j.fr pkt 4.5.3). Dette generer økt transportarbeid. Samtidig er det politisk ønske om null utslipp fra kjøretøy, redusere miljøbelastning og økt volum for gods på jernbane og på skip og redusert transport på vei.

Logistikkforeningen Vestlandet er også opptatt av at godshåndtering i Bergen/Bergensregionen har ringvirkninger også for omegnkommuner langt utenfor bykjernen. Samtidig er sammenhengen mellom bylogistikk på den ene side og regional varestrøm på den annen, diffus.

I forslaget til Regional Transportplan 2022-33 er utgangspunktet og svært mye av teksten knyttet til persontrafikk og miljøperspektiver. Vi savner en langt tydeligere temainngang med varetransport som vinkel. Det snakkes mye om levende by- og bygdesamfunn, om verdiskaping og arbeidsplasser, om myke trafikanter og trafikksikkerhet. Alt dette er selvsagt viktig. Men uten trygg og forutsigbar vareflyt inn i byer og bygder vil alt dette ryke. I kap 4.1.3.5 blir temaet nevnt, men hovedsakelig i form av det behovet næringslivet har for eksport av varer ut av fylket, som uttrykk for lokal verdiskaping. Hvor mange arbeidsplasser som er knyttet til varedistribusjon og logistikkfunksjoner, kommer ikke frem og blir ikke nevnt.

I kap. 4.5.3 blir varestrømmen i Bergen omtalt. Logistikkforeningen Vestland slutter seg fullt og helt til delpunkt d) i Strategiar for nasjonale ansvarsområde: «*Leggje til rette for overføring av gods frå veg til bane gjennom god hamneutvikling, effektiv godsdistribusjon, fleire kryssingsspor på jernbanen og avklaring av lokalisering for ny godsterminal for jernbane i Bergensområdet.»* Men vi savner et tydeligere engasjement til hvordan fylkeskommunen vil ta denne strategien ut og på den måten bidra til å «reparere» skaden som er i ferd med å oppstå. Ja, vi mener transportsektoren – både de mobile enhetene med skip, med jernbanevogner og kjøretøy, og de faste installasjonene som lager, terminaler for omlasting, administrasjon mv. representerer en bransje med flerfoldige tusen ansatte. Uten alt dette vil samfunnet stoppe opp. Vi mener disse aktørene fortjener en plass i RTP som gjenspeiler deres betydning i det samlede regionale transportarbeidet.

**Logistikkforeningen Vestland mener at det er viktig med et større helhetlig perspektiv hvor godstransport blir integrert med persontransport i planlegging av nye infrastrukturprosjekter og i prioriteringen av dem. Vi mener Vestland fylkeskommune må ta en ledende rolle i arbeidet med å redusere effekten av det økte trafikkarbeidet som den negative utviklingen i Bergen nå fører til.**

**Gjennom work shop'en vi hadde med noen av regionens sentrale aktører, har vi fått kjennskap til gode ideer som kan tjene som avbøtende tiltak på den misæren vi styrer mot i Bergensregionen. Forslag som trenger både videre utvikling og ikke minst kommersiell og politisk forankring.**

**Bane Nors terminal på Nygårdstangen har et bruksperspektiv frem mot 2040. Selv om den skulle bli stående ut over dette, vil det over tid melde seg et behov for ny terminal, forhåpentligvis et logistikknutepunkt. En masterplan for godshåndtering i stort i Vestland og bydistribusjon i Bergen vil være et viktig verktøy for å ta modige politiske beslutninger knyttet til bransjens bidrag til miljø og bærekraftig regional utvikling, og for å bidra til ønsket om lik mulighet for store og de mange, mange små bedriftene til å delta i verdiskapingen i hele Vestland fylke.**

**For å kunne ta beslutninger på riktig grunnlag mener vi at Vestland Fylkeskommune må være initiativtaker til sammenstilling av eksisterende data eller bestilling av nye varestrømsanalyser.**

**Vi ber også Fylkeskommunen om å stå i bresjen for å etablere et tverrfaglig miljø for kompetanseutveksling innenfor godstransport og samferdsel i regionen.**

**Planleggingsarbeidet med hvor ny jernbaneterminal skal ligge i 2040 er et arbeid som burde startes innenfor kommende RTP-periode og vi mener at fylkeskommunen må ta en tydelig rolle i dette arbeidet og sørge for at vi som region faller ned på et alternativ som kan videreutvikle godsregion Bergen og Vestland.**

Bergen 21. september 2021

Styret i Logistikkforeningen Vestlandet

| | | |
|---|---|---|
| Yngvil Henanger Woxen<br>Bring Warehousing<br>Styreleder | Torbjørn Wilhelmsen<br>Wikos<br>Nestleder | Christian Hald<br>BKK AS<br>Kasserer |
| Sigmund Skogheim<br>TechnipFMC<br>Styremedlem | Espen Andersen<br>Lerøy Seafood<br>Styremedlem | Ove Tepstad<br>Tepstad Memo<br>Styremedlem |

| | | |
|---|---|---|
| Anders Aarskog Nesse<br>Inventura<br>Styremedlem | Kari Riis<br>Helse Bergen<br>Styremedlem | Monica Flaterås<br>Tollkonsult<br>Styremedlem |

MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 11.09.2021

# Høyringsinnspel til RTP 2022-2033

Vi viser til tidlegare innspel i innspelsmøte 10.februar, dokument oversendt 28.02.2021 og innspel i høyringsmøte på Skei 25.08.2021.

- ✓ Vi forventar og krev generelt at den prioriteringslista som var lagt til grunn for fylkesveg, skredsikring og gang- og sykkelveg ved førre runde vert vidareført.

- ✓ Hovuddokument pkt. 4.1.3.2 Skredsikring (side 15 og 16) og Handlingsprogram pkt. 1.2.2 (side 2);
  Vi krev at skredsikring behovsliste Vestland, utarbeidd av Statens vegvesen vert lagt til grunn som fagleg grunnlag for prioritering. Hopsstranda kom inn på prioriteringslista ved førre RTP og vi forventar og krev at vi minst held plassen vår på prioriteringslista i RTP 2022-2033. Ein ny tunnel vil ikkje berre eliminere ein rasfarleg parsell, men også ein smal 100 år gamal veg med dårleg kurvatur.
  Utklipp frå Firda 2.mars 2021 under (neste steinsprang kom dagen etter at vi sendte RTP-uttale)

Steinblokk rasa ned på fylkesveg:

# – Den kom frå høgt oppe i fjellsida

**Måndag morgon gjekk det eit steinras på fylkesveg 615 mellom Hyen og Storebru.**

IDAR STADHEIM

Klokka 10.40 fekk Statens vegvesen melding om ei steinras på fylkesvegen. Rett etterpå ringde telefonen til entreprenør Arild Straume, som bur i Hyen.

Straume jobbar for Torleiv Straume AS som er entreprenør for Veidekke. Han blei kalla ut etter melding om at det hadde rasa store steinar ut i vegen. Han var raskt på staden og fekk stengt vegen for bilistar.

I meldinga frå Vegtrafikksentralen vart det opplyst om lag eit tonn steinmasse.

– Det var nok endå meir enn eit tonn. Det er ei stor steinblokk som har kome frå høgt oppe i fjellet og delt seg då det traff vegen, seier Straume.



FOTO: ARILD STRAUME

Då Firda snakkar med han ventar han på at byggeleiar i Vestland fylkeskommune skal kome til staden.

Vegen er heilt stengt inntil vidare. Ifølge Straume er det svært bratt i fjellsida over vegen.

– Det er veldig bratt terreng. Frå vegen kan ein ikkje sjå kvar steinblokka har losna, seier han.

Straume seier at det har kome ei stor mengde stein ned på vegen.

– Ser du teikn til skadar på vegen?

– Det ser ut som at vegen er uskadd. Det er litt skadar på rekkverk rundt raststaden, seier han.

Vegen vil vere stengt fram til byggeleiar har fått undersøkt raststaden og vurdert eventuelle sikringstiltak.

Ifølge Straume er det lite kø på staden. Omkøyring er via Sandane og Førde.

Trafikkoperatør Morten Hansen ved Vegtrafikksentralen Vest fortel til Firda om lag klokka 13.30 at vegen vil verte stengd gjennom dagen og natta.

– Ein treng geolog for å sjå på raststaden, og det har rett og slett ikkje vore flyforhold. Det vil bli gjort ny vurdering av raststaden i morgon klokka 11, seier Hansen.

Ifølge trafikkoperatøren vil det deretter ikkje bli gjort noko ryddearbeid på staden før det er vurdert som trygt av geolog.

# MIDTVEGEN615

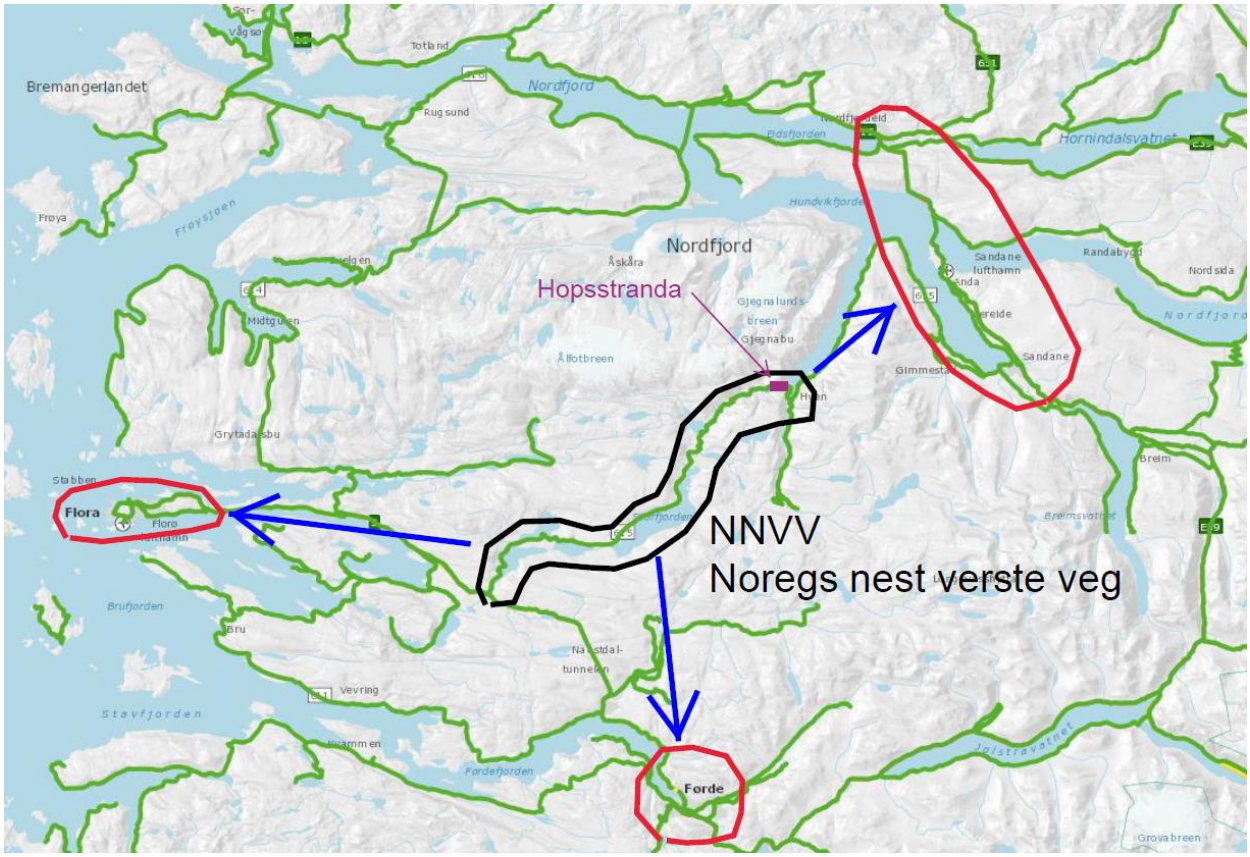
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 11.09.2021

- ✓ Hovuddokument pkt. 4.4.3.5 Statlege tilskotsordningar (side 51)
  Staten er komen meir på bana med øyremerka tilskot for å oppruste fylkesvegane. Fylkesveg 615 er svært god kandidat både for viktige næringsvegar *(«For fylkesvegprosjekt er også tilskotsordningane for viktige vegar for næringstransport og vedlikehald av fylkesvegar sentrale. Fylkeskommunen søker på relevante støtteordningar til aktuelle prosjekt.»)* og regionforstørring *(«Vidare er det i Nasjonal transportplan 2022-2033 lagt inn ei ny øyremerka ordning til utbetring av fylkesvegnettet for opprusting og fornying av fylkesvegnettet. Forstørring av bu- og arbeidsmarknader og viktige vegar for næringslivet vil vere sentrale for fordeling av midlar.»)*




- ✓ Hovuddokument 4.4.3.2 Bompengar (side 48-50)
  Kartet under som er henta frå hovuddokumentet side 48 viser at det er ei veldig slagside av bompengefinansiering i gamle Hordaland fylke kontra nordre del av Vestland. Vi har berre eitt bompengeprosjekt i gamle Sogn og Fjordane. Vi har fleire vegprosjekt i nordre del av Vestland som lettare kan bli realisert og finansiert med kombinasjon av fylkeskommunale midlar, statleg tilskot og brukarfinansiering.

  Framlegg til nytt tiltak under pkt. 4.5 i Handlingsprogram;

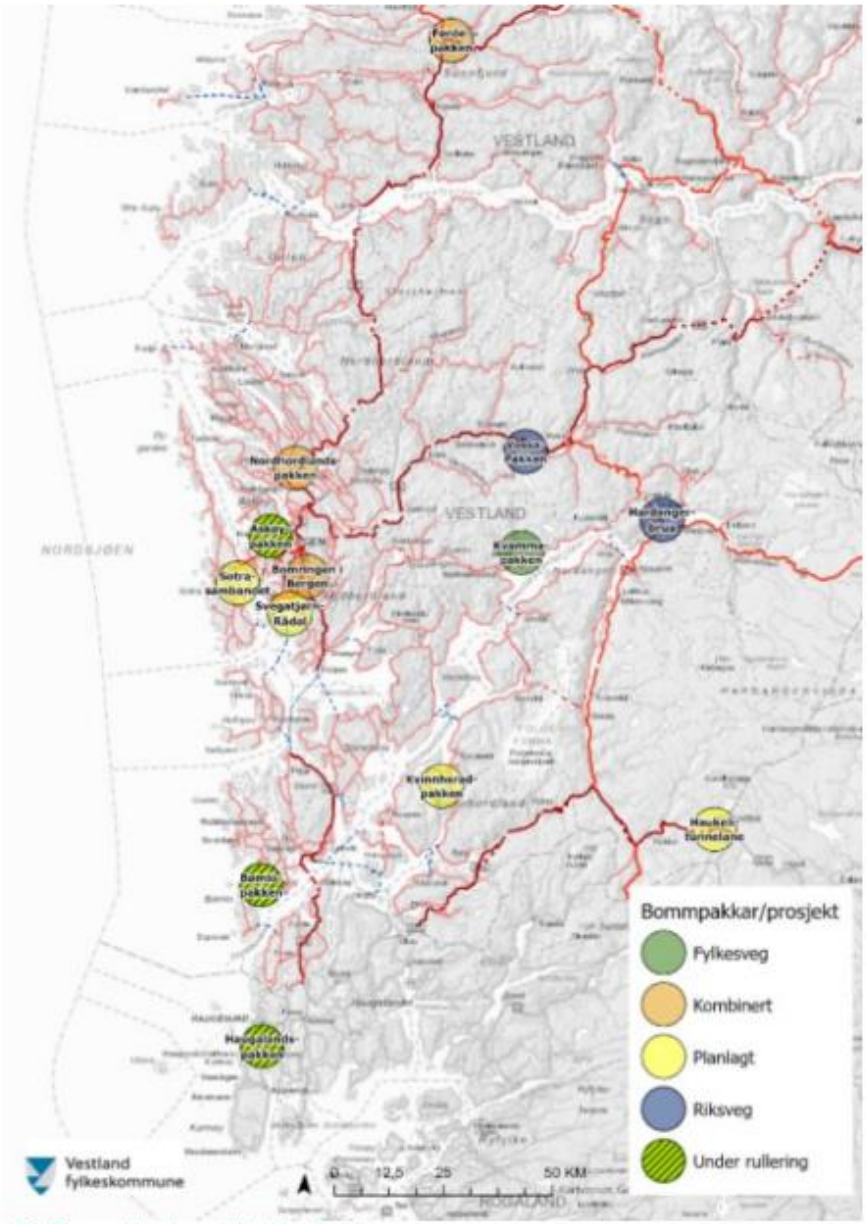
Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 11.09.2021

4.5 Utviklingstiltak for finansiering

Nye bompengepakkar i Sunnfjord og Nordfjord (ny raud «boks»)

Kommentar: Her kan fylkeskommunen, kommunar og vegselskap drøfte seg fram til mest mulig optimale løysingar.

Kartet under viser alle prosjekta:




Figur 16: Bompakkar/prosjekt i Vestland

# MIDTVEGEN615

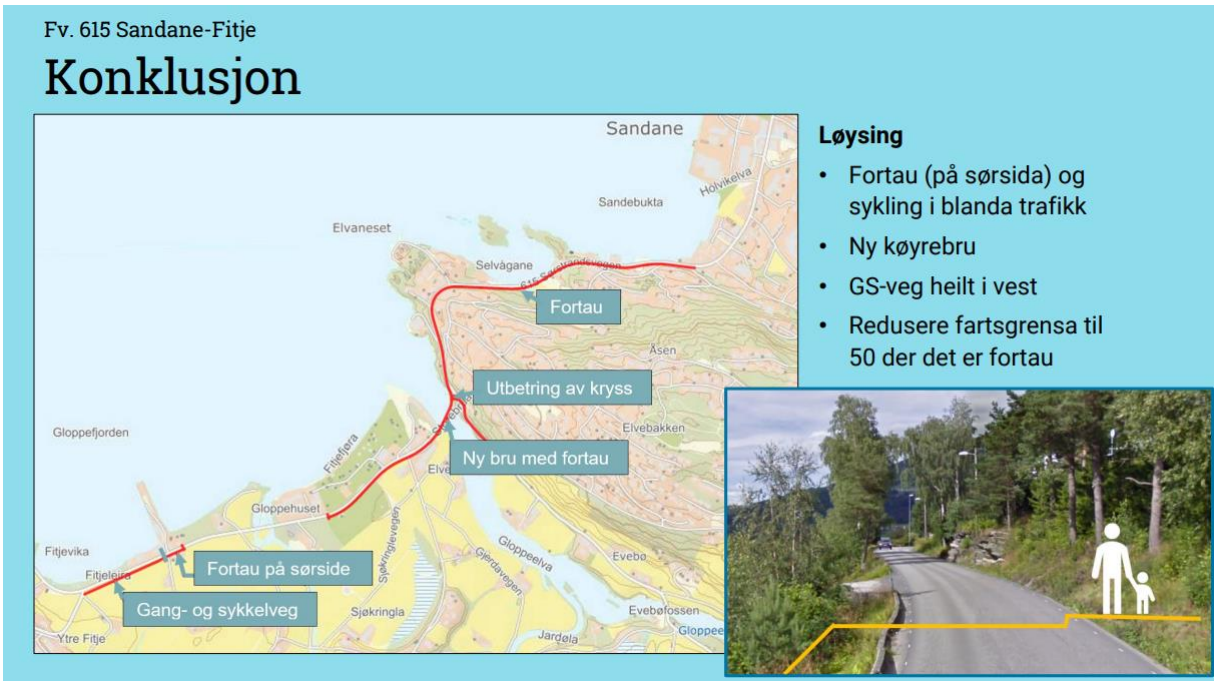
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 11.09.2021

- ✓ Strategi for mjuke trafikantar – Kriterium for prioritering av investeringstiltak (side 27)
  Gang- og sykkelveg Sandane - Fitje scorar høgt på alle dei 7 kriteria for prioritering av tiltak.
  Vi krev at gang og sykkelveg Sandane – Fitje minst opprettheld si plassering på prioriteringslista.
  Det er også stort behov for gang- og sykkelveg til sentrum/skulen i Hyen.




For styret i Midtvegen 615 AS

Olav Klungre

Olav Klungre
styreleiar

Norges Miljøvernforbund
Postboks 593
5806 BERGEN

Bergen den 22.02.2021

Vestland Fylkeskommne

# Innspill til Regional Transportplan

Norges Miljøvernforbund vil takke for invitasjonen og muligheten til å komme med innspill til arbeidet med Regional Transportplan. Vi vil peke på viktigheten av at dette planarbeidet sees i nær sammenheng med Vestland fylke sitt arbeid og innspill til prioriteringer i Nasjonal transportplan.

## Innledning

Vestland fylke legger FNs bærekrafts mål til grunn for langsiktig planlegging, utøvelse av myndighet og oppfølging av øvrige oppgaver. Norge har sluttet seg til FNs bærekraft mål og regjeringen skal føre en politikk som støtter opp om disse. Myndighetene har meldt inn et forsterket klimamål under Parisavtalen om å redusere utslippene med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent sammenlignet med 1990-nivå. Forhandlingene om en ny internasjonal naturavtale som skal styrke arbeidet med vern av naturen og det biologiske mangfoldet er startet opp. Norge har et stort ansvar i dette arbeidet og klima- og miljøministeren konstaterer at verden har både en naturkrise og en klimakrise. Det er eit nasjonalt mål at «*ingen artar eller naturtypar skal utryddast*». Naturmangfoldet er klodens livsgrunnlag. Vi står overfor klimaendringer og arealbruk som bidrar til redusert naturmangfold og veibygging er blant de større arealinngrepene i norsk natur.

Regional utviklingsplan for Vestland skal være det overordnete styringsdokunmentet for Vestland fylke og legger også føringer for det øvrige planarbeidet gjennom målsettinger og tiltak, sitat frå planen:
**«Vestland fylkeskommune skal vere ein pådrivar for berekraftig utvikling i ein styrka region. For å nå berekraftmåla til FN må vi jobbe på tvers av fag og sektorar, og mellom forvaltningsnivå».**
**«Nedbygging av areal går på kostnad av naturressursar og verneverdiar knytt til matjord, naturmangfald, landskap og kulturmiljø. Dette har blitt ytterlegare aktualisert gjennom FN sitt naturpanel sin rapport frå 2019. Eit klima- og miljøvenleg utbyggingsmønster fører til at transportbehovet vert avgrensa, reduserer klimagassutslepp og sparar verdifulle areal».**

**«Ei langsiktig og balansert arealforvaltning er viktig for å gjere Vestland til ein berekraftig region med fornyingsevne og vekstkraft. Nedbygging eller beslaglegging av areal er den største utfordringa for å ivareta naturmangfaldet. Vi skal ha ein kunnskapsbasert arealpolitikk som veier behovet for utvikling mot langsiktig forvaltning og vern av arts- og naturmangfald,**





**landskaps,- og friluftsverdiar, jordbruksareal, kulturminneverdiar på land, under jorda og i vatn».**

Regional Transportplan og Nasjonal Transportplan skal bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål i henhold til ny målstruktur for NTP. Det må gjennomføres betydelige utslippskutt, med nullvekstmål i personbiltrafikken i og omkring de store byene, mer satsing på kollektivtrafikk, satsing på grønn skipsfart og overføring av gods fra vei til sjø og bane. I store utbyggingsprosjekter skal «tiltakshierarkiet» legges til grunn og dette skal sikre at negative konsekvenser først og fremst **unngås, deretter avbøtes, restaureres og som siste utvei kompenseres** (fra Meld. St. 14 (2015-2016 Natur for livet). Det må gjøres mere av tiltak som virker og mindre av tiltak som undergraver miljømålsettingene.

NMF etterlyser en tydeligere omtale av utfordringene knyttet til miljø og naturmangfold i RTP som er mere i samsvar med de overordnete føringer som er lagt i den regionale utviklingsplanen og i nasjonale planer. Målkonfliktene mellom vern av naturmangfold og mindre nedbygging av areal og store ambisjoner og planer for nye veiprosjekter må håndteres på en slik måte at løsningene blir mere i samsvar med Vestland sine offensive miljømål.

Forslag til oppfølging:

Spisse målformuleringen og løfte opp «Bidra til oppfyllelse av Vestland og Norges klima- og miljømål» som en tydeligere overordnet målsetting. Innføre et arealregnskap for Vestland. Utarbeide en samlet oversikt over arealer til ulike utbyggingsformål i Vestland og synliggjøre konsekvenser for naturmangfold. Beskrive konsekvenser for miljø og naturmangfold i innstillinger for saker til politisk behandling slik en i dag beskriver konsekvenser for klima i alle saker.

**Samarbeid mellom forvaltningsnivåene**

NMF ønsker å løfte fram spørsmålet om NTP som et nasjonalt strategisk styringsdokument i tilstrekkelig grad omtaler og inkluderer fylkes- og kommunesektoren sine utfordringer og løsninger for transportsektoren dersom en skal nå overordnete nasjonale målsettinger. Behovet for tett samarbeid og samhandling med regionale og lokale myndigheter for å oppnå felles mål er åpenbare. Arbeidet med byvekstavtalene viser hvor viktig slikt samarbeid er og at det er helt nødvendig for å nå målsettingene om nullvekst og miljøforbedringer.

Vi mener at disse positive erfaringene må videreutvikles slik at ressursene blir utnyttet best mulig også på andre områder. Fylkeskommunene har store etterslep på vedlikehold av veier, broer, tunneler og kaier og begrensete ressurser til nye investeringer. Dette påvirker mulighetene til å kunne bidra til nødvendige investeringer for å nå nasjonale klima- og miljømålsettinger. Bærekraftige langsiktige løsninger vil kreve tettere dialog og samhandling på tvers av forvaltningsnivåene og NMF vil anbefale at RTP i større grad synliggjør behovet for tett samhandlingen med NTP.

Eksempler på utfordringer for økt samarbeid er opprusting av tilførselsveier til stamveinettet, ras- og tunnelsikring. Kollektivsatsing på sjø, vei og bane utover byvekstavtalene som kan dempe behovet for

**Norges Miljøvernforbund**

**Hovedkontor:**
Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

**Region Sør / Øst**
Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

**Region Nord-Norge**
Postboks 446
9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



nye store veiprosjekter med økende biltrafikk. Utbygging av nye logistikknutepunkt. Overføring av gods fra vei til sjø og bane som krever opprusting av havner og farleder og en økt satsing på mindre havner som fiskerihavner.

Forslag til oppfølging:

RTP og NTP må beskrive transportutfordringene og finansieringsbehovet uavhengig av forvaltingsnivåene. Det må samarbeides tettere om store investeringsprosjekter som vil bidra til å nå overordnete klima- og miljømål og som krever bidrag fra alle parter.

## Overføring av gods fra vei til sjø og bane

Det har vært et mål i flere NTP-perioder om å overføre gods fra vei til sjø og bane. Til tross for dette har transportmiddelfordelinga vært nær uendret siden 70-talet. Klima og miljøkonsekvensene og skadekostnadene for samfunnet ved godstransport på sjø er langt lavere enn for transport på vei. Økt overføring av gods fra vei til sjø, der det er mulig, vil gi betydelige reduksjoner i samfunnet sine skadekostnader ved godstransport. Det vil kreve oppgradering av jernbane, nye logistikk-knutepunkt, opprusting av farleder og havnestruktur, annen infrastruktur til og i eksisterende havneområder. Det må utarbeides helhetlige utviklingsstrategier som også omfatter virkemiddel som avgiftsreduksjon, kapasitetsøkning og teknologiutvikling. Her er det store muligheter for forbedringer og nye initiativ til felles prosjekter som involverer transportvirksomhetene i staten, regionale myndigheter og næringslivet. Det vises til forslag om en nasjonal handlingsplan for grønn skipsfart.

RTP må ha klare mål og tiltak som følger opp nasjonale målsettinger på dette området.

Forslag til oppfølging:

Være en pådriver inn mot nasjonale myndigheter for tiltak som vil stimulere til økt bane- og sjøtransport. Ta initiativ til fellesprosjekter mellom stat, fylke og kommuner for å sikre funksjonelle løsninger for økt overføring av gods til sjø og bane. Ta tydeligere ansvar for arbeidet med nytt logistikknutepunkt i Bergen og nye regionale knutepunkt for effektiv godshåndtering og omlastinger.

## Nedbygging av areal og utbygging av veier

Nedbygging av areal er en stor trussel mot naturmangfold og utrydding av truede arter. Statistisk sentralbyrå sin ferske rapport om arealendringer fram mot 2030 For tidsrommet 2008 - 2019 viser beregningene at det totalt ble bygget ned om lag 540 km2 i hele landet. Fram mot 2030 forventer en nedbygging av ytterligere 540 km2. Da har en ikke tatt med arealendringene som følge av vindkraftindustrien. Bygging av motorveg har hatt en kraftig økning de siste årene. Arealbeslaget for 100 km firefelts motorveg der vi antar at 60 prosent er ny veg i dagen (ikke tuneller og broer) beregnes til om lag 5 km2, inklusive arealer som går med til kryssområder, til omlegging av lokalveger, adkomstveger og eventuelt nye gang- og sykkelveger. Dette vil tilsvare om lag 10 prosent av den gjennomsnittlige årlige nedbyggingen. Per 30. juli 2020 var det rundt 552 kilometer med flerfelts motorvei i Norge, og flere nye strekninger er under utbygging.

**Norges Miljøvernforbund**

**Hovedkontor:**
Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

**Region Sør / Øst**
Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

**Region Nord-Norge**
Postboks 446
9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Målet til veimyndighetene er ytterligere 450 kilometer med motorvei i årene frem mot 2030, og Statens vegvesen har anslått at rundt 2000 kilometer veier er aktuelle for utbygging til motorvei eller smal firefelts motorvei.

Forslag til oppfølging:

Det må gjøres nye vurderinger av alle nye motorveiprosjekter og de store negative konsekvenser disse har for naturmangfold gjennom betydelige arealinngrep. Det samme gjelder store investeringsprosjekter på fylkesveinettet. Her nevnes som eksempel planer om broer fra Kvinnherad til Tysnes og fra Austevoll til Tysnes. Prosjekter som vil ha store negative konsekvenser for naturmangfold på sjø og land. Det må utredes alternative transportløsninger der nye løsninger innen sjøtransport får en sentral rolle.

## Landskapspleie

For samferdselsprosjekter som er under utbygging er det viktig å begrense skadevirkninger på miljø og landskap. Flere nye veiprosjekter er gode eksempler i så måte.

Det må i tillegg satses mer på restaurering av natur og økosystemer der det blir bygd ny vei til erstatning for eksisterende vei. Gamle veistrekninger må fjernes og naturen restaureres.

Forslag til oppfølging:

Utarbeide en plan og sette klare mål for restaurering av naturområder i RTP og regional utviklingsplan.

## Forurensning

Lokale og sentrale myndigheters ambisiøse planer for utbygging av nye veier står i sterk kontrast til de miljøutfordringene som er beskrevet og legges til grunn for arbeidet med RTP og NTP. Store nye veiprosjekter øker luft- og støyforurensning, gir mere og klimautslipp, øker plastforurensing, er svært ødeleggende for naturmangfold, øker energibruk, medfører økt byspredning, mere pendling, undergraver målsettingen om økt overføring av gods fra vei til sjø og bane.

- 1100 mennesker døde for tidlig som følge av svevstøv i Norge i 2016.
- 1,9 millioner nordmenn er utsatt for trafikkstøy over 55 dBA utenfor bolig.
- 5000 tonn mikroplast dannes årlig fra dekkslitasje i Norge
- 80% av mikroplasten i Oslofjorden kommer frå dekk og asfalt

I tillegg viser undersøkelser at manglende vedlikehold av veinett som følge av klimaendringer og stramme økonomiske rammer nasjonalt og regionalt øker forurensningen totalt sett. Satsingen på tilrettelegging og økt transport med modulvogntog vil øke forurensningen fra dekk og veislitasje.

Forslag til oppfølging:

**Norges Miljøvernforbund**

**Hovedkontor:**
Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

**Region Sør / Øst**
Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

**Region Nord-Norge**
Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Økt satsing på byvekstavtaler også i regionale sentra. Bedre tilrettelegging for et styrket kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange. Krav til arealplanlegging som redusere transportbehov og gir mindre pendling, mere bruk av kollektivreiser og som legger til rette for sterkere lokale bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ta initiativ til å redusere farten på motorveiene og styrke vedlikehold på veinettet.

## Vedlikehold

Norges miljøvernforbund vil understreke behovet for økt vedlikehold av veinettet. Manglende vedlikehold fører til økt forurensning og gjennom det også økt negativ påvirkning for miljø og naturmangfold. Bruk av salt og avrenning som inneholder asfalt og plastpartikler er et betydelig miljøproblem med store konsekvenser for vannkvalitet og negativ påvirkning av truede arter som laks og sjøørret.

Forslag til oppfølging:

En opptrappingsplan for vedlikehold som finansieres ved at store investeringsprosjekter utsettes.

## Samfunnsøkonomiske analyser

NMF kan ikke se at kriteriene i og bruken av samfunnsøkonomiske analyser som grunnlag for prioritering av investeringer i samferdselsprosjekter ivaretar de overordnete målsettingene for klima og miljø på en tilfredsstillende måte. Dette må grundig gjennomgås og endres, her må fylkeskommunen engasjere seg sterkere. Samfunnsøkonomiske analyser tillegges svært stor vekt i myndighetenes prioritering av nye utbyggingsprosjekter. Vi har nå en situasjon der «dokumentasjon» av høyest mulig samfunnsnytte i kroner er blitt det viktigste argumentet i all diskusjon om prioritering av samferdselsprosjekter. Utbyggere og transportvirksomhetene overbyr hverandre med milliarder i samfunnsnytte og ofte med svært ulike grunnlagsdokumenter og analyser.

Det er et stort paradoks at i en tid der nasjonale myndigheter beskriver utfordringene for naturmangfold som en nasjonal krise så **settes verdien av natur, landskap, friluftsliv, kulturminne og naturressurser til null i regnestykkene for samfunnsnytte.** Systemet stimulerer også i liten grad til nye mere fremtidsrettede investeringsprosjekter der transportvirksomhetene og nasjonale/regionale myndigheter må samarbeide om investeringer som vil gi bedre klima- og miljøløsninger.

Forslag til oppfølging
Vestland fylke må ta initiativ til en gjennomgang av kriteriene som vektlegges og det som omtales som «prissatte» konsekvenser i en samfunnsøkonomisk analyse og hvordan dette vektes mot det som beskrives som «ikke prissatte» konsekvenser som er verdien av landskapsbilde, friluftsområder, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Naturverdiene er uerstattelige og må vektlegges i samfunnsplanleggingen på en helt annen måte enn det som er praksis i dag.

Med miljøvennlig hilsen
Norges Miljøvernforbund

**Norges Miljøvernforbund**

**Hovedkontor:**
Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

**Region Sør / Øst**
Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

**Region Nord-Norge**
Postboks 446
9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Ruben Oddekalv- Leder

Roald Kvamme - Saksbehandler

**Norges Miljøvernforbund**

**Hovedkontor:**
Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

**Region Sør / Øst**
Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

**Region Nord-Norge**
Postboks 446
9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



**Modalen Eksingedalen Billag ynskjer og å peike på desse punkta i planen.**

### 4.1 Fylkesvegnettet

Fylkesveg 569 mellom Romarheim og Dalseid har fleire parti som har behov for opprustning og nye tunnellar. Tunnellhøgd mellom Eidsland og Dalseid er 3,50m og tilfredstillar ikkje dei behova ein i dag har til framkommelegheit for bussar og godstransport. Det er i tillegg smal veg som også manglar møteplassar og rekkverk fleire stadar.

For MEB er det avgjerande for vår framtid at det no vert starta planlegging og bygging av ny Høgabergstunnell snarast då dette i dag er vår største hinder for vekst og utvikling av selskapet.

### 4.1.3.2 Skredsikring

Det er fleire parti langs 569 som treng skredsikring og det må difor løyvast middlar som ivaretek sikkerheiten til våre sjåførar og andre trafikantar. Vi ynskjer ein trygg veg som vi kan frakta våre barn trygt til og frå skulen på, men i dag kan vi ikkje tilby dette. I den vidare planprosessen må utbetring og sikring av Fv 569 ha høg prioritet då denne vegen truleg har den dårlegaste standarden i heile fylket.

### 4.2.4 Strategiar for mobilitet og kollektivtransport

Visar til punkt *f)* og *o)*:

*f) Mobilitetstenestane skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene.*
*o) Gjennom tilrettelegging kan me bidra til at reisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte.*

Modalen Eksingedalen Billag meinar utkast til RTP tek for lite omsyn til eldre brukarar, eller andre grupper som har problem med digitalisering og innføring av ny teknologi. Samfunnsreforma Leve heile livet må vere eit verkty i alle strategiane i RTP, men er særs viktig i dette kapittelet.
Reforma *Leve heile livet* skal bidra til at eldre kan meistre livet lenger, ha tryggleik for at dei får god hjelp når dei har behov for det. Meldinga sitt hovudfokus er å skape eit meir aldersvenleg Noreg og finne nye og innovative løysingar på dei kvalitative utfordringane knytt til mellom anna, aktivitet og fellesskap.
Dette skal skje gjennom aktiv samfunnsplanlegging og mobilisering av ressursar. I denne gruppa av menneske kan mange verte ekskludert frå aktivitet og fellesskap, gjennom einsidig satsing på digitale

billettløysingar. Det må finnast alternativ til kjøp av billettar til kollektivtransport for dei som ikkje, av ulike årsaker, meistrar digitale verkty.

### 4.4 Finansiering

Vestland fylke skal ha ei økonomisk berekraftig forvalting av samferdselssektoren som gjev størst mogleg samfunnsnytte.

For å få mest mogleg att for pengar som vert investert, må ein våge å utfordre handbøker og vegnormalar. Fylkeskommune har og mynde til å gjere fråvik men då må det sikrast at dette ikkje går utover tryggleiken, eller fører til auka driftsutgifter på lengre sikt.

Modalen Eksingedalen Billag støttar difor det som vert skrive i kapittel 4.4.3.1 «Meir veg for pengane.»

Eidslandet 09.09.21

Modalen Eksingedalen Billag

Knut Moe
Dagleg leiar

# Høyringsuttale til regional transportplan – Modalen Eksingedalen Billag AS

**Saka gjeld**

Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring. Fylkeskommunen ber no om innspel til planen innan fristen 12. september 2021.

**RTP** består av fire dokument som fylkeskommunen ønskjer innspel på:

1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)

2. Handlingsprogram til Regional transportplan

3. Strategi for mjuke trafikantar

4. Strategi for berekraftig mobilitet

**Hovuddokumentet** set prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. I hovuddokumentet finn ein hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis ein skal nå måla. Planen har fem plantema; fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde.

**I handlingsprogrammet til RTP** finn ein omtale av kriterium for prioritering og utviklingstiltak. Handlingsprogrammet inneheld ikkje ei liste over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Ei slik liste vil kome seinare.

**Strategi for mjuke trafikantar** er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar. Strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar. Administrasjonen i Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

**Strategi for berekraftig mobilitet** er Skyss sitt strategiske styringsdokument som omtalar retning og utvikling for kollektivsystemet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.

På nettsida til planen ( https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/ ) finn ein bakgrunnsnotat og utgreiingar som er utarbeidd i samband med planen. Der vil ein finne meir detaljar om dei einskilde tema.

Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemeldingar på både innhald og korleis dei skal prioritere. Med knappe økonomiske ressursar vil dei ha innspel på kva som bør prioriterast opp, men også kva som kan prioriterast ned.

**Modalen Eksingedalen Billag sine merknader og innspel til regional transportplan Vestland 2022 – 2033**

Modalen Eksingedalen Billag rår til at nokre av måla og strategiane vert tydlegare formulerte. Ellers er planen omfattande, lite føreseieleg for næringslivet, og mange av målsetjingane kan opplevast som visjonar og ikkje konkrete mål.

**1. Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?**

Modalen Eksingedalen Billag er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i ukast til RTP. Planen er omfattande, generelt lite føreseieleg for næringslivet, og målsetjingane kan opplevast meir som visjonar og ikkje konkrete mål.

**2. Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?**

Målsettingane følast rette men kan opplevast meir som visjonar og ikkje konkrete mål. Kan heller ikkje sjå ei skildring av korleis Vestland fylke har tenkt å nå desse målsetjingane.

**3. Er det god samanheng mellom mål og strategiar?**

Fylkesvegane har eit stort etterslep når det gjeld vedlikehald. Modalen Eksingedalen Billag meinar at vegnormalar og handbøker må utfordrast. Dette kan være eit verkty for å få ned utbyggingskostnadar, men det må samstundes sikrast at det ikkje går ut over trafikktryggleik eller fører til auka driftskostnader i vegens levetid.

**4. Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?**

Modalen Eksingedalen Billag har ingen merknader.

**5. Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP**

Modalen Eksingedalen Billag har ingen merknader.

Møre og Romsdal fylkeskommune

Vestland fylkeskommune

| Dykkar ref: | Dykkar dato: | Vår ref: | Vår saksbehandlar: | Vår dato: |
|---|---|---|---|---|
| 2021/21417-1 | 11.06.2021 | 2021/10049 - 112552/2021 | Janne Lønsethagen, 71 28 04 85 | 11.08.2021 |

-

## Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - høyring

Møre og Romsdal fylkeskommune takkar for moglegheita til å gi høyringsuttale til regional transportplan Vestland, samt handlingsprogram RTP, strategi for mjuke trafikantar, og strategi for berekraftig mobilitet. Vi gir med dette ein administrativ uttale.

Planane og strategiane ser ut til å legge eit godt grunnlag for vidare arbeid innanfor samferdselsområdet i Vestland fylke. Vi har nokre få tilbakemeldingar, som de kan sjå nedanfor.

Regional transportplan Vestland:
Det er viktig at mobilitet på tvers av fylkesgrenser blir tatt med i arbeidet. Samarbeid er viktig for fylkeskryssande kollektivtilbod som for eksempel buss- og båttilbod. Under overskrift 4.2, mobilitet og kollektivtransport, kan de vurdere å også ta inn fylkeskryssande kollektivtransport.

Handlingsprogram RTP Vestland:
Til handlingsprogrammet, punkt 4.3, «Utviklingstiltak for kollektivtransport og mobilitet», vil vi kommentere at det kan vere naturleg at Møre og Romsdal fylkeskommune deltar i deler av tiltaket «regionale flyruter etter 2028» om tiltaket framleis er aktuelt, då staten likevel vil ha ansvaret for FOT-rutene framover. For eksempel kan vi samordne oss i uttaler til staten.

Under 4.6, «Utviklingstiltak for Nasjonal ansvarsområde» meiner vi også at det kan vere naturleg at Vestlandsrådet deltar i samband med tiltaket «vurdere eit felles kontaktutval for E39 gjennom Vestland» Dermed har vi eit felles kontaktpunkt om E39-korridoren på vestlandet mot nasjonale myndigheiter, samt andre element frå nasjonal transportplan.

Vi har også mykje til felles når det gjeld tiltaket «Avklare framtidig samarbeidsformer med Statens vegvesen for riksvegprosjekt», og Nye Veier har også fått eit prosjekt i Møre og Romsdal. For dette tiltaket kan vi vurdere samarbeid mellom fylka ved behov. Vestlandsrådet er også ein arena som kan nyttast til dette.

Strategi for berekraftig mobilitet:

I denne strategien er det for Møre og Romsdal fylkeskommune viktig at mobilitet på tvers av fylkesgrenser blir tatt med i arbeidet. I fylkesstrategi for samferdsel for Møre og Romsdal 2021-2024 er det ein strategi at «Vi skal vidareutvikle samanheng og korrespondanse i kollektivtilbodet, og styrke kollektivtilbodet sin konkurransekraft». Eit av underpunkta her, er at vi vil tilby eit fylkeskryssande tilbod til Vestland.

Når det gjeld strategi for mjuke trafikantar, har vi ikkje innspel til denne.

Med desse innspela ser vi ser fram til vidare samarbeid på samferdselsområdet.

Med helsing

Arild Fuglseth
samferdselsdirektør

Janne Lønsethagen
rådgivar

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur*

**NAF avd. Bergen og Omegn**
**www.naf.no/bergen**

Vestland fylkeskommune

Bergen 10. september 2021

## Høringsuttalelse til RTP Vestland 2022-2033

NAF avd. Bergen og Omegn mener høringsfremlegget til Regional transportplan Vestland 2022-2033 er et informativt og grundig dokument, som fremviser utfordringene i Vestland.

Bedre veivedlikehold, rassikring og økt satsing på trafikksikkerhet.

Behovet for og nødvendigheten av å prioritere veivedlikehold er prekært, og NAF avd. Bergen og Omegn vil understreke at dette også må gjelde oppgradering til dagens krav av standard for trafikksikre veier. Veiens fysiske utforming har mange steder betydning for målet om null drepte og hardt skadde. Utfordringene med manglende økonomiske rammer til rassikring i et fylke som har 63 % av landets raspunkt med stor rasfare er bekymringsfullt. Vestland er også den fylkeskommunen i Norge med størst vedlikeholdsetterslep.

- RTP 2022-2033 må inneholde en forpliktende plan for hvordan det totale vedlikeholdsetterslep og oppgradering av fylkesveiene skal håndteres.
- Vestland fylkeskommune må jobbe for å få på plass belønningsordningen for å vedlikeholde fylkesveier, slik Stortinget har vedtatt.
- RTP 2022-2033 må inneholde skredsikringsplan som har som formål å utbedre alle skredpunkt med høy og middels faregrad.

Miljøløftet – Strategi for myke trafikanter – Trygge skoleveier

Deler av Miljøløftets handlingsplan 2022 – 2033 fremstår som en plan for noen få, og oppfattes som sløsing med felleskapets midler. Den har manglende legitimitet i befolkningen og er svært inngripende i planens nærmiljøer. Den står også i sterk kontrast til strategien for myke trafikanter, hvor trange rammer vanskeliggjør

**Postadresse**
Kokstaddalen 5
5267 Kokstad

**Gateadresse:**
Kokstaddalen 5
5257 Kokstad

**Telefon**
55 17 55 80

**E-post:**
bergenogomegn@lokal.naf.no

**Organisasjonsnr.**
871 439 362

arbeidet med økt trafikksikkerhet. Manglende trygge skoleveier gjør at foreldre må kjøre sine barn til og fra skolen, noe som medfører at foreldre ikke har mulighet/tid til å velge andre transportmidler.

RTP 2022-2033 beskriver viktigheten av trygge skoleveier og hvorfor det særlig må satses på gang- og sykkeltilbud for barn og unge, uten at det konkretiseres utover at Vestland fylkeskommune skal ha særskilt fokus på strekninger der barn ferdes. Sammen med at enkeltindividers initiativ til hjertesone- prosess kan løse mye. Det mener NAF ikke er godt nok for å løse de store utfordringene, som f.eks. fv.193 med svært mye tungtrafikk som går gjennom Kjøkkelvik skole med mer enn 500 elever.

- RPT 2022-2033 må sørge for at Miljøløftet favner bredere, gir mer infrastruktur og brukervennlighet tilpasset nærområdene.
- RTP 2022-2033 må inneholde en prioritert liste og forpliktende plan for skoleveier som skal utbedres, slik at trygge skoleveier ikke nedprioriteres eller tilsidesettes.

Kollektivtransport, kollektivtransport på sjø og innfartsparkering

Å komme seg til og fra jobb, barnehage, skole, tilfartspunkter eller fritidsaktiviteter er ofte avhengig av fleksibel transport som bare en privatbil kan gi. For å kunne kombinere fordelene med bil i begynnelsen av en reise med fordelene kollektivtransport gir i købelastede områder, bør det utformes innfartsparkeringer langs innfartsveiene som gir folk en enkel og praktisk måte å foreta en overgang til kollektivtilbudet på. Kollektivtransport kan ikke bare være et tilbud innad i en by, men også til og fra en by for å redusere den totale trafikken i byområdet. I høringsdokumentet framkommer det at Vestland, gjennom sin kollektivtransport-strategi ønsker å øke mobiliteten og binde fylket sammen. Da blir kollektivtransport på sjø et viktig element. Fylkeskommunens anbudsregler og vilkår vil også gi økt fart på teknologiutviklingen for «skyssbåtene».

- Det må etableres tilstrekkelig med innfartsparkeringsplasser langs hovedårene med et godt overgangssystem til kollektive transportmidler.
- Skal kollektivtransport være konkurransedyktig med personbil, må tilbudet bygges kraftig ut og gi mer fleksibilitet knyttet til innfartsparkeringer.
- Kollektivtransport på sjø er en etterspurt og rask reisemåte, som ikke må avskrives, men heller løftes fram som en godt alternativ til den landbaserte kollektivtrafikken.

Bedre ladeinfrastruktur for elbiler

Vi konstaterer at det er et politisk mål at alle nye biler skal være nullutslippsbiler i 2025. Da må ikke manglende ladeinfrastruktur bli et hinder for dette målet. At ladeinfrastrukturen for elbiler følger utviklingen i bilparken er et politisk ansvar, også for Vestland fylkeskommune.

Statlig infrastruktur.

NAF avd. Bergen og Omegn gav i sitt høringssvar til NTP 2022-2033 klare prioriteringer av konkrete veiutbygginger.

Vi ønsker å påpeke viktigheten av at ny E16 «K5» blir bygget kontinuerlig fra Arna til Voss.

Videre mener vi at nye og viktige prosjekter som knytter kommunene sammen, vanskelig kan bli et effektivt og forutsigbart riksveinett for regionen hvis all gjennomgangstrafikk fortsatt skal gå via Danmarksplass og Nygårdstangen.

Planene for Ringvei øst har, foruten Arna -Vågsbotn, bestått av veistrekningen Rådal - Arna. I dag går E39 over Danmarksplass, gjennom sentrum ved krysset på Nygårdstangen og videre mot Åsane gjennom Fløyfjellstunnelen. Dette gjør veinettet svært sårbart for hendelser og medfører ofte stenging av tunnelen.

NAF avd. Bergen og Omegn ser det som svært viktig få plass den resterende delen av ringvei øst og at E39 Klauvaneset -Vågsbotn med Nordhordlandstunnel blir startet opp.

Store deler av riksveinettet i Vestland har dårlig eller lav standard og skriker etter oppgradering. Rv13 er et viktig bindeledd i fylket og oppstarten som ligger i NTP må realiseres sammen med Vikafjelltunnel. Det er også påkrevd at videre planlegging og utbedring av Rv13 fortsetter, og ikke stopper opp.

**Liv Røssland**
Daglig leder
NAF avd. Bergen og Omegn

Mob: 901 81 062
liv.rossland@naf.no
Kokstaddalen 5
5257 Kokstad

**Norges Automobil-Forbund**
**NAF avd. Fjordane og ytre Sogn**

Medlem av:

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no
[Postnummer]
[Poststed]

Dale i Sunnfjord den 10.09.2021

**Høyringssvar til Regional Transportplan for Vestland perioden 2022-2033**

Vi viser til utsende høyringsdokument og til høyringsmøte på Skei den 25.august. På høyringsmøtet vart det etterlyst svar på fire punkt:

- Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
- Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?

NAF som trafikantorganisasjon har som formål å kjempe for våre medlemmar gjennom *markant samfunnspåvirkning for trygg, effektiv og miljøvennleg samferdsle.* Dette samsvarar godt med hovudmålet i høyringsdokumentet om at "Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima-og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling".

Vi ser på *mobilitet* i si heilheit, og det er viktig for oss at det er gode løysingar for overgangar mellom dei ulike transportmidla. Dette kjem vi nærare inn på i dei enkelte punkta.

***Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?:***

Eit av dei største utfordringane i vårt fylke er forfallet på fylkesvegane og rasfare. I hovuddokumentet pkt 4.1. er det skissert delmål for fylkesvegnettet:

- *Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast.*
- *Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på for alle brukargrupper.*
- *Fylkesvegnettet skal planleggast, byggast, driftast og forvaltast på ein måte som tar omsyn til klima, miljø og natur.*
- *Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.*

NAF støttar denne målsettinga. NAF har som mål at forfallet på veg er fjerna innan 2030. Dette køyrer vi ein stor nasjonal kampanje på no i september i samband med valet. Berre i Vestland har etterslepet på vegvedlikehald vakse til over 15,7 milliardar kroner, syner berekningar Nationen har gjort. Vestland er det

fylket i landet der veg-forfallet er størst. Det vil vere heilt naudsynt med auka midlar frå staten dersom ein skal ha håp om å hente inn att dette etterslepet.

Vi meiner det er særs viktig at dei vegprioriteringane som Sogn og Fjordane fylkeskommune vedtok før fylkessamanslåinga vert ståande. I Sogn og Fjordane opplever vi at det stor semje rundt desse prioriteringane.

- Rassikre vegar har høgste prioritet. Den mest rasutsette vegen i vårt område er Fv 609 Heilevang. Vår lokalavdeling har eit ekstra fokus på denne strekninga, som må få tunnel snarast råd. Det er ei stor påkjenning å ha denne vegen som dagleg arbeids- og skuleveg, men dette er også ein svært viktig veg for heile Askvoll kommune inkludert øysamfunna Alden, Værlandet og Bulandet, som hovudveg inn mot regionsenteret Førde. Fylkesveg 609 Førde – Dale har også ein annan viktig funksjon som beredskaps- og omkøyringsveg saman med Fv 57 Dale - Storehaug for E39 på strekninga Førde – Sande. Dette har vi ofte fått bevis for, seinast i januar i år, då ein trailer velta i ein av svingane på E39 ned mot Førde. Men ved dårleg vêr og store nedbørsmengder er Fv 609 lite aktuell som omkøyringsveg, då rasstrekninga ved Heilevang vert stengt i forkant for å hindre ulukker. Med den dårlege vegstadaren som også er på mange parti i dag, er vegen lite eigna for større køyretøy som omkøyringsveg for E39.

- Som nemnt over er Fv 57 ein viktig beredskaps- og omkøyringsveg til E39, i stor grad på heile strekninga frå Lavik - Vadheim – Sande – Førde. Strekninga Dale – Storehaug på Fv 57 har høg prioritet i gjeldane Regional Transportplan. I Handlingsplanen til Regional Transportplan for Vestland 2022-2033 er Fv 57 tilrådd for strekningsvis utbetring i funksjonsklasse B (regionale hovudvegar). Her må tiltaka kome så tidleg som mogeleg i planperioden. Det har lenge vore intensjon om at traseen for Fv 57 skal gå via Bygstad. Vi meiner framleis dette er viktig for å få fjerna Saltkjelen som tilkomstveg til Bygstad via Osen bru.

- Vi vil også påpeike at det er viktig å nytte ferjeavløysingsmidlar for å få bru i ytre Solund og på Atløysambandet.

- Vi må også sjå på Kyststamvegen og strekninga på Fv 614 Svelgen – Indrehus som også er ein viktig pendlarveg og særs viktig transportåre for næringslivet i Bremanger. Også denne strekninga ligg på prioriteringslista i gjeldane Regional Transportplan for Sogn og Fjordane.

- Fv 55 er eit viktig vegsamband i Høyanger kommune. Strekninga Tronvik - Ulvåna er eit svingete og smalt parti som er ein flaskehals på Fv 55. Fv 55 er ein tilknytingsveg til E39 i Vadheim på nordsida av Sognefjorden. Den er også ein viktig beredskaps- og omkøyringsveg når Rv 5 mellom Skei og Sogndal er stengt, anten det no er hendingar i dei lange tunnelane der eller i Kjøsnesfjorden. Vi har fleire døme på det.

- Vi har tidlegare nemnd omkøyringsveg til E39 mellom Førde (i dette

tilfelle Moskog) og Sande. Eit utfyllande og supplerande samband her til tidlegare nemne omkøyring på Fv 609 og Fv 57 er Fv 613 og Fv 610. På Fv 610 like vest for krysset i Eldalsosen er det eit særs smalt og rasutsett parti, Matbjøra, som bør prioriterast inn i rassikringspotten.

- Tidligare har vi nemnd Fv 614 Kyststamvegen. I den samanheng må ein også sjå på Fv 616 som knyter Ytre Bremanger til Kyststamvegen. Frå Oldeide til Kalvåg har denne vegen ein særs varierande standard. Storparten er ein særs smal einfelt veg med tilstøytande møteplassar. Vegen har stor trafikk i høve til det Kalvåg har utvikla seg til den seinare tid som turiststad. Litt lenger nord har vi også Grotlesanden som er blitt populær med dei nye reisevanane som er blitt til dei seinare åra. Her er også ein del industri som skal ha varene sine ut på marknaden.

- Tidlegare gjekk noverande vegstrekning Rv13 frå Sandnes til Moskog. Ved overføring av øvrige riksvegar til fylkesvegar i 2010, der desse vart overført frå stat til fylke, vart denne delen av Rv 13 frå Dragsvik til Moskog omklassifisert til fylkesveg. Denne vegstrekninga (FV 613) må tilbakeførast til riksveg, all det tid den er blitt nasjonal turistveg, «Gaularfjellsvegen», og for å oppretthalde den opphavlege vegstrekninga Sandnes - Moskog.

***Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?***

”*Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima, miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling”.*

Ei overordna nasjonal målsetting er at trafikkveksten i byane skal takast av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Med tanke på klima, miljø og berekraft vil dette vere det mest framtidsretta. Samstundes kan verkemidla for å nå dette målet også vere til hinder for folks mobilitet. I NAF sitt Trafikantbarometer 2019 synte svarene at mange trafikantar ville få over ein time ekstra reiseveg ved bruk av kollektivtransport til og frå jobb samanlikna med eigen bil. For mange får ikkje dette kvardagen til å gå opp. Auka bompengekostnad, miljøavgifter, ferjeprisar etc. kan også vere ei så stor påkjenning for familieøkonomien at enkelte ser seg nøydde til å flytte andre stader.

Det er framleis slik at mange (dei fleste?) i fylket er avhengige av bilen i kvardagen sin. Rutetilbodet kan ikkje haldast oppe på eit god nok nivå ut frå tal reisande. For desse er det også viktig å ha ein trygg veg å ferdast på. Med dårleg vedlikehaldne og nedslitne vegar og rasfare vert ikkje reisa lenger trygg, effektiv eller særleg miljøvennleg. Også skulebussar og mykje av kollektivtrafikken som ikkje går i luft, på sjø eller bane er avhengige av eit godt vegnett for at reisa skal verte både trygg og effektiv.

Nær byar og større tettstader er det ei rett satsing på samanhengande gang- og sykkelvegar. Særleg i område kring barnehagar og skular må det leggast opp til

gode gang- og sykkelvegar og trygge kryssingspunkt. Samstundes meiner vi trafikkopplæring i skulen og haldningsskapande arbeid vert endå viktigare framover. Eit transportmiddel som har blitt særleg populært i det siste er elsparkesyklar. Her ser vi mange ulukker og farleg køyring. For mange barn og unge vert dette opplevd som eit effektivt transportmiddel, men også her er det viktig med opplæring og haldningsskapande arbeid.

I utkantane opplever mange at både post, butikk og andre tenester vert lagde ned og flytta til større sentra. I drosjenæringa er det mange som slit, og i fleire kommunar har sjåførar lagt ned drifta på grunn av manglande lønnsemd. Dei drosjeslskapa som framleis er i drift har ofte avtalar med Pasientreiser og helseføretaka, og då er dette prioritert framfor andre reisande. Det kan difor vere utfordrande å bestille drosje lokalt, for eksempel til fysioterapi eller til TT-køyring. Sørvisskyss er eit viktig tilbod, men den går ofte berre på faste dagar. For å hindre einsemd og isolasjon, særleg blant eldre, i distrikta bør ein sjå på fleksible løysingar for transport.

***Er det god samanheng mellom mål og strategiar?***

Det er jamt over god samanheng mellom mål og strategiar i høyringsdokumenta. Samstundes er vi uroa over kostnadane med den store bymiljøpakka, bybaneutbygginga og satsingane i og rundt Bergen. Vi ser at det er naudsynt å gjere noko med trafikkutfordringane i Bergen, men kostnadane kan fort gå ut over viktige og naudsynte vegsatsingar elles i fylket også. Det er viktig å finne ein betre finansieringsmodell for bymiljøpakkane enn den ein har i dag, men det er for tidleg å konkludere med at vegprising vert ei betre løysing. NAF har ønska at vegprising vert utgreidd, men då må ein også sjå på både dei positive og negative konsekvensane ved ein slik modell. Enn så lenge meinar vi at staten må ta ein større del av kostnaden enn i dag.

I handlingsprogrammet til Regional Transportplan for 2022-2033 er det i kapittel 2.1 Prioriteringar innan fylkesvegar skrive følgjande:

*2.1. Prioriteringar innan fylkesvegar*

> *"Det vil vere naudsynt å prioritere midlar til vedlikehaldstiltak, fornying og opprusting før fylkesvegmidlar vert brukte til å bygge nye vegar. Det skal særleg leggjast vekt på strekningsvise forsterkingstiltak, og det skal særleg leggjast til grunn utbetringsstandard.*
>
> *Større investeringstiltak vil som regel måtte krevje tilleggsfinansiering i form av bompengefinansiering, spleiselag, eller ved bruk av rassikringsmidlar. Strekningsvise utbyggingstiltak vil fyrst og fremst vere aktuelt for vegar innan funksjonsklasse B (regionale hovudvegar), men også i ein viss grad til funksjonsklasse C (lokale hovudvegar) med stor trafikk. For vegklasse D (lokale samlevegar) og E (lokale tilkomstvegar), vil det kunne gjerast mindre tiltak for å unngå brot og alvorlege skader på veglenkjer av stor betyding for framkome og trafikktryggleik, og for å*

*unngå akslerande forfall.*

*Rassikringsmidlane skal ut i frå tidlegare vedtak i Fylkestinget, nyttast i sin heilskap til rassikringsprosjekt.*
*(….)*
*Prosjekt vert vurdert ut frå samfunnsnytte. I samfunnsnytte vil trafikkmengd (ÅDT) vere viktig, saman med verknader for trafikktryggleik og risiko for brot på veglenkjer. Vidare vil konsekvensane for framtidig utvikling av forfall vere viktig. I tillegg skal det vurderast i kva grad tiltak vil ha betyding for andre forhold. "*

NAF støttar prioritering av strekningsvise utbyggingstiltak på dei regionale vegane, men er elles usikker på kva konsekvens det vil få at øvrige vegar vert prioriterte i funksjonsklasse C, D og E. Med større porteføljestyring og prioritering ut frå budsjett er vi redde for at mange av desse vegane fell utanfor i prioriteringsrekkjefølga, og at forfallet veks, med påfølgjande trafikkfare.

***Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?***

Vi stiller oss undrande til at administrasjonen i Vestland har lagt fram ein eigen modell for prioritering av rassikringsprosjekt, med større vekting av samfunnsnytte og ÅDT enn den som allereie ligg inne i skredfaktoren. Vi kan ikkje stille oss bak dette forslaget.

Med vennlig hilsen,

**Bente Liabø Thorsen**
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

**Høringsuttalelse til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033.**

1. **Grundig arbeid for strategi og handlingsplan.**

Naturvernforbundet gir anerkjennelse til en rekke gode og omfattende rapporter, som tar hensyn til klimaforandringene. Vi har i denne fasen ikke kapasitet til å kommentere plantiltak i detalj, men ønsker å komme med innspill til konkretisering av miljøtiltak.

2. **Plan for arealnøytralitet = Netto null tap av natur**

Tiden er nå overmoden for praktisk handling når det gjelder ivaretakelse av biologisk mangfold. Naturen bygges ned bit for bit fra alle kanter. Vårt viktigste krav til alle nye planer er at det blir laget et *arealregnskap for all nybygging av fylkes-, riks- og europaveger.* Vi ber om at dette kommer inn som et eget utviklingstiltak under punkt 4. i Handlingsplanen. Ved legitime naturinngrep bør fylkeskommunen også ha en plan for å erstatte natur med tilbakeføring av ødelagt areal. Men dette skal ikke være hovedstrategien. Hovedstrategien bør være å bevare urørt natur som urørt natur.

For å kunne stanse tapet av biologisk mangfold trengs det en oversikt over hva som finnes av naturarealer og hvilke kvaliteter de innehar av planter og dyr. Ingen har i dag oversikt over hvor mye natur vi mister og hvilke naturtyper den består av, så en snarlig igangsatt registrering er nødvendig. FNs statistiske byrå har utarbeidet en ny standard for naturregnskap, som kan brukes til rapportering. NINA (Norsk Institutt for Naturforskning) har vært med å utvikle denne standarden og jobber med videreutvikling, så den skal kunne brukes på lokalt nivå til arealplanlegging.

3. **Klimaregnskap**

Alle transportbærere som fylket er ansvarlig skal ha et klimaregnskap som blir rullert hvert år. Bybanens klimaregnskap kan være en modell. «Utgreiing av lågutsleppsløysingar på fylkesvegområdet» under Handlingsplanens punkt. 4 bør bli langt mer forpliktende.

4. **Generalplan for gang- og sykkel**

Byvekstavtalen er viktig for å gode akser for gang og sykkel. Utviklingstiltak «Drift og vedlikehold av gang- og sykkelinfrastruktur» er viktig, men

Naturvernforbundet etterlyser en generalplan for gang- og sykkel også utenfor Bergen som er med i Byvekstavtalen. Økt bruk av gang og sykkel reduserer klimautslipp og press for omfattende vegutbygging.

5. **Stopp motorveg som første byggetrinn for E16 mellom Arna og Trengereid**.

Alt er galt med denne del av planen for E16: Traseen er lite rasutsatt. Veien har god standard. Utbyggingen bryter med grunnideen for K5 – paralellutbygging av jernbane og rassikker veg.

LANDBRUKSRÅD VESTLAND

Bergen 7/9 2021

Innspel til Regional transportplan - Vestland

# Det er god samfunnsøkonomi å gjere noko med «flaskehalsane» på fylkesvegane.

## Framlegg til punkt i Regional transportplan.

**Vestland fylkeskommune skal utarbeide ein plan med tiltaksliste der det er mål om at alle fylkesvegane skal ha eit akseltrykk på BK10, totalvekt 60 tonn og vogntoglengde 24 meter.**

*Landbruksråd Vestland oppfordrar Vestland fylkeskommune til å prioritere ein eigen pott med pengar til flaskehalsutbetring. Dette er i tråd tilsvarande pott som nasjonal transportplan har på utbetring av fylkeskommunale vegar.*

*Det er vidare avgjerande at fylkeskommunen som vegeigar går gjennom alle sine fylkeskommunale vegar og ser om nokre av desse kan skrivast opp i klasse utan utbetringar og kostnader. I tillegg utarbeide eit dokument med vurderingar av kva som gjer at vegen har so låg klassifisering.*

*Landbruket inkludert skogbruket arbeider politisk for å få til ein eigen pott med pengar til flaskehalsutbetring i statsbudsjettet, retta mot kommunale vegar.*

*Transpørtøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag av Kystsksogbruket nyleg utarbeida ein rapport,* ***Samfunnsøkonomisk nytte av å fjerne flaskehalsene i tømmertransport på kommunale veger*** ***https://www.toi.no/publikasjoner/samfunnsokonomisk-nytte-av-a-fjerne-flaskehalsene-i-tommertransport-pa-kommunale-veger-article36923-8.html***

*I analysen er fylkeskommunale vegar som er knytt til kommunale vegar med flaskehalsar også medteke.*

*Rapporten synleggjer stor samfunnsøkonomisk nytte av ei utbetring av flaskehalsane på kommune- og fylkesvegar i Vestland.*

*Ei samla satsing både frå fylkeskommunen og staten si side på flaskehalsutbetring på kommunale og fylkeskommunale vegar vil styrke konkurransekrafta til heile næringslivet Vestland har.*

### Kva meiner vi med «flaskehalsar på vegar»?

Det er eit ynskje at vi skal ha god kvalitet på vegane i Noreg. Ut frå vegstandarden bestemmer fylkeskommunen/Statens Vegvesen kor tunge og kor lange bilar som kan køyre på dei ulike vegane. Dette er VEGLISTA.

«Flaskehalsar» er ei utfordring som gjer at det er sett avgrensingar for kor store bilar som kan køyre på dei ulike vegen. Vegen kan vere svingete, det kan vere ei bru som ikkje er sterk nok, manglande

møteplasser og vegkantar som er for svake. Det kan er ofte eit
relativt lite parti på vegen som er for dårleg, men dette kan føre til at heile vegen blir klassa ned.

Landbruket har mykje transport på kommune- og fylkesvegane i Vestland. Tømmer, mjølk, slaktedyr, frukt osb. blir transportert ut frå gardane. Fór, maskiner og byggemateriale o.l blir transportert inn. Desse utfordringane gjeld ikkje berre for landbruket. Vegutbetring er noko som kjem heile næringslivet og bygdene til gode.

## Kva er samfunnskostnaden med dårleg vegklasse?

- Lastebilane må køyre to eller fleire turar for å levere eller hente lasta som burde blitt med på ein tur. For tømmerbilane kan det bli opp til åtte turar i staden for ein - for å ta med same lasta! Alt dette fører til høgare kostnader/lågare inntening for Vestlandsbonden enn om vi samanliknar oss med andre.
- Trafikkfarleg og vanskeleg å losse/laste situasjon når bilen er inne på betre veg og kan fyllast opp. (HMS)
- Luftforureininga blir svært mykje større med mange små lass.
- Faren for trafikkfarlege situasjonar blir større med hyppige passeringar forbi m.a. skular og barnehagar.
- Den største vegslitasjen frå lastebilane er frå framakslingen, uavhengig av totalvekta. Fleire turar gjev større slitasje for same last.

## Kva kan gjerast – raskt?

Vi ber ikkje om nybygging av vegar, men ei utbetring av flaskehalsar (sjå ovenfor) i dei viktigaste fylkesvegane for næringstransport. Dette er små kostander samanlikna med kostnader for nyanlegg av fylkesvegar.
Det haster å få dette gjort.

Oppsummert:

- Tett med gode møteplassar.
- Ein del stader må svingane utbetrast.
- Svake vegkantar må styrkast
- Det er bruer som må forsterkast eller utbetrast.
- Vegbreidda må betrast nokre stader

Leiar i Landbruksråd Vestland

Lars Bø /s

Landbruksråd Vestland er ein organisasjon for mange av foredlingsbedriftene innan landbruket. Mellom anna TINE, Nortura Felleskjøpet AT-skog, Gartnerhallen m.fl.

**Vestland Fylkeskommune**

**HØYRINGSUTTALE RTP VESTLAND 2022-2033.** 31.08.2021

Næringslivet i Gulen og Masfjorden er i positiv og sterk utvikling. Ved tilrettelegging av sjønære næringsareal som Byrknes, Skipavika, Sløvåg, Hosteland, Masfjordnes og Kvingo har det skjedd ei vekst i etableringar innafor mange viktige bransjar. Årleg omsetning for næringslivet på aksen Byrknes – Kvingo utgjer nærare 5 mrd. kroner. Det er god inntjening og skattegrunnlaget gir eit ikkje uvesentleg bidrag til storsamfunnet. Like fullt, og kanskje vel så viktig er framtidsplanane.
Det føreligg mange store investeringsplanar som allereie er igangsatt eller som ventar på arealavklaringar i kommunal regi.
Vidare utbygging av fiskeforedling på Byrknesøy, elektrifisering av havbruksanlegg, oppdrett/rasanlegg på Mjømna, landbasert oppdrett i Skipavika, treforedling i Skipavika, terminalar for havvind montering, dokk og bunkersanlegg i Sløvåg, pukkverk både i Sløvåg og Skipavika, service og handelsbygg i Sløvåg, Hosteland og Masfjordnes. Til saman utgjer dette 2-sifra mrd. beløp.

Havbruk og foredling for eksport, pukk- og grus eksport, olje- vind- og maritim service, avfallshandtering, bygg- og maskinentreprenørar samt varehandel retta mot det regionale næringslivet. 2 av dei største lakseslakteria i Vestland fylke ligg her i Gulen.
Vidare er reiselivsnæringa godt utbygd, med fleire godt etablerte verksemder m.a. Skjerjehamn og Nautesund camping. Tilrettelegging for bubilar fleire stader er også med å trekke opp tilreisande til desse 2 kommunane på nordsida av Fensfjorden.

Dessverre har regulariteten på dei 2 ferjene over hhv, Fensfjorden og Masfjorden vore eit hinder for effektiv kommunikasjon til og frå marknadane våre. Særleg fisk som skal fraktast vidare til Europa treng rask og forutsigbar kommunikasjon. Uvarsla innstillingar av ferja Leirvåg – Sløvåg og liten kapasitet på kabelferja Duesund - Masfjordnes gjer at vogntog ofte må dirigerast rundt E-39 Romarheimsdalen med både lengre køyretid, høgare dieselforbruk og fare for å misse viktige avgangar eller oppdrag. I tillegg får konsekvensar for arbeidstakarar til og frå arbeid.
Vi er glad for dei tiltaka som alt er på plass på Fv-570 Kvingo – Einestrand men det trengs framleis oppgraderast feire flaskehalsar her. Det same gjer det på strekninga Byrknes – Sløvåg på Fv-5582.
For vår del er det avgjerande at fylkeskommunen gir løyve til bruk av modulvogntog ettersom slike vil i større grad brukast på dei vdare transportetappane ut i Europa.

Næringslivet her har ved fleire høve sendt brev til hhv. Hordaland og Sogn og Fjordane Fylkeskommunar om at den prosjekterte Masfjordbrua må startast opp, ikkje minst etter at det vart kjent i 2017 at sambandet hadde fått tilsagn om statlege ferjeavløysingsmidlar, ca. 1 mrd. kr.
No er det svært avgjerande for den vidare veksten i Gulen og Masfjorden at denne brua vert prioritert i RTP for Vestland i perioden 2022-2033. Det same gjeld regional næringsplan for Vestland.

Hovudmåla i den nye RTP-en for Vestland utgjer m.a. effektivitet, tryggleik og bærekraft samt å vere framtidsretta. For næringslivet i vår region, som ikkje er heilt uvesentleg i fylkessamanheng heller, ja så gjeld det å tilretteleggje. Vi som næringsaktørar skal byggje og utvikle regionale arbeidsplassar og ivareta arbeidskrafta vår. Kommunane må ta ansvar for tilrettelegging med areal, bustadetableringar

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

**Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:**

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

**Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:**

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

Kopi: Gulen kommune, Masfjorden kommune

Næringslivs-gruppa i Oldedalen
Innspel til RTP Vestland Fylke 2021

# Fylkesveg 5724 Olden-Briksdal. Trong for opprusting og rassikring.

Denne 21 km lange vegen vart bygd av Innvik kommune og opna i 1955. Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

Vegen er lokalveg for om lag 300 menneske. Der er eit aktivt landbruk med mjølk- og kjøtproduksjon langs heile vegen. Der blir frakta varer til og frå Olden Brevatn. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Åleine medfører dette passering av fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Vegen er og mykje nytta av syklande m.a. frå cruise-skipa.

## Trong for opprusting.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen medfører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for våre gjester. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk samtidig. Blålys-etatane har då store problem med å nå fram om naudsituasjonar oppstår. Brannsjefen i Stryn kommune har føreslege lysregulering ved stor trafikk, men dette vil medføre store tap for særleg reiselivet. Det vil vere ei langt betre løysing både for brukarane og samfunnet å ruste opp dei nemnde 7 km, - gjerne i samband med rassikring. I sommarsesongen er det kolonnar av bussar, personbilar og bubilar som skal møtast. Difor er det heilt nødvendig at heile strekninga har breidde til at tunge køyretøy kan møtast utan å stoppe eller rygge. https://dag-indrebo.filemail.com/t/RqyZVPIo

## Trong for ras-sikring

Om lag 60 familiar bur langs den ras-utsette delen av vegen. I Statens vegvesen si behovs-liste frå 2019 er tiltak langs denne strekninga høgt prioritert. Svv har føreslege velfunderte løysingar der ein vil få dei beste løysingane på kort og lang sikt. Vi er svært frustrert over forslaget frå Vestland fylke der dei endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Her i Stryn kommune har strekninga Tyvaneset – Lovik fått høgast prioritert for sikring. Dette er ei strekning som ingen i Stryn har rekna som ras-utsett. Dette er eit reint hån mot oss som dagleg ferdast under livsfarlege ras og kvar einaste vinter opplever lange periodar med stengd veg! Og: VI HAR INGEN OMKØYRINGSVEG!

Vår 1. prioritet:
*Ein 1,1 km lang fjelltunnel under dei tre skreda Sandvika/Bukkeskora og Heimefonna,* tråd med Svv sitt forslag. Vestland fylke har føreslege eit kort overbygg i Heimefonna. Vi meiner dette er feil bruk av midlar sidan ståltunellen under Sandvika/Bukkeskora alt er eldre enn garantitida. Tunellen kan bli stengd på kort varsel om der blir oppdaga rustangrep. Bussar og tyngre køyretøy kan ikkje møtast i den s-forma og tronge tunnelen. Heile april og mai er sommarvegen på utsida stengd. Den sterke satsinga på forlenging av turistsesongen er såleis hemma av denne tunnelen. Vi vil nemne at snø-skreda Sandvika og Bukkeskåra er svært hyppige. Dei går fleire titals gonger kvar vinter. Det vil ikkje ver mogleg å bu i Oldedalen vinterstid utan at sikringa her er i orden.
Vår 2.prioritet:
*Ein 120 m lang fjelltunnel under Fossvega.*
Eksisterande overbygg er for kort, for smalt og for lavt. Der er og problem med stabiliteten i fjellfoten syd for overbygget. Fossvega er eit snøskred som har hatt auka frekvens dei siste åra.
Fjellformasjonane på oppsida hindrar sikt på ein slik måte at ein ikkje greier å sjå skredet før ein har

det over seg. Veg og overbygg er i dag utforma slik at det utgjer eit ulykkes-punkt. Oldedalsvegen kan ikkje karakteriserast som trygg før også dette skredet er sikra.
Vår 3. prioritet:
I tråd med Svv sitt forslag kan mindre hyppige skred skirast med ein kombinasjon av ledevollar og lysvarsling. Dette er rimelege tiltak. Vi er og kjend med at det er interesse for forsking og utvikling av slike installasjonar.

Ståltunnelen under Sandvika/Bukkeskora
For gammal - for trong - for «krokut»




Denne vart bygd i 1988. Stålkvelvingane vart levert med 30 års garanti.  Vi er alt 3 år på overtid.

Fossvega. Denne er ikkje lett å oppdage før det er for seint. Her ligg det godt til rette for ein fjelltunnel



Helsing
Næringslivsgruppa i Oldedalen

Rune Myklebust  Per Briksdal  Inge Melkevoll

RENEVO AS
Eldøyane 177
5411 STORD
E-post: post@renevo.no
Telefon: 406 03 100

12.09.2021

Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

# Høyring: Regional transportplan 2022-2033

Det bygges og planlegges for biogassanlegg i distriktskommuner i alle deler av fylket. Dette betyr arbeidsplasser i distriktene, og bedre klimaregnskap for Vestlandsbonden. *Og* det betyr teknologiutvikling og mulige eksportprodukt fra Vestlandet.

Biogass produsert i moderne anlegg oppnår miljøregnskap som er bedre enn nullutslipp når en legger livssyklus-perspektivet til grunn i form av LCA (Life Cycle Assesment). Dette skyldes at flere gevinster langs verdikjeden blir medregnet, som; fangst av CO2 fra rågass, bruk av biorest som gjødsel, i tillegg til at biogass fra kretsløpet vårt erstatter fossil energi blir tatt med i analysen.

Vi vil oppfordrer Vestland fylke om å støtte opp om denne voksende industrien, og ta inn i RTP at fylkeskommunen sidestiller biogass med nullutslipp i sine kollektivsatsinger. Stortinget gjorde dette i mai i form av et representantforslag om å fjerne de statlige barrierene for økt produksjon og bruk av biogass (Dokument 8:231 S (2020-2021), Innst. 468 S (2020-2021). Vedtaket i 5 punkt lyder som følger:

*Vedtak 1005*

*Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å sikre en enhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippsteknologi, og i tillegg legge til rette for en raskere søknadsprosess for gassdistributørene som søker om investeringsstøtte til fyllestasjoner hos Enova, samt umiddelbart forbedre Enovas støtteordning til fyllestasjoner og innkjøp av tyngre kjøretøy med biogass som drivstoff.*

*Vedtak 1006*

*Stortinget ber regjeringen umiddelbart forenkle søknadsprosessen for støtte til biogasskjøretøy, etter modell for støtte til tunge elektriske kjøretøy, hvor Enova lover en enkel søknadsprosess med raskt svar.*

*Vedtak 1007*

*Stortinget ber regjeringen om å endre bruken av begrepet nullutslipp i alle statlige målsettinger og planer til nullutslipp og biogass, dette i den hensikt å likebehandle biogass med elektrisitet og hydrogen, og denne begrepsbruken skal gjelde allerede vedtatte og fremtidige planer.*

*Vedtak 1008*

*Stortinget ber regjeringen sikre likebehandling av biogasskjøretøy med nullutslippskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2022.*

*Vedtak 1009*

*Stortinget ber regjeringen om å ta initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette for å bidra til å utvikle biogassnæringen i Norge.*

Sammen med elektrisk kraft, hydrogen og amoniakk, kan biogass være med å legge til rette for byer og regioner som er selvforsynte med grønn energi. Vi treng alle de grønne energibærerne og -næringene vi kan få.

Lykke til med det videre arbeidet!

Vestland fylkeskommune

**Organisasjon og økonomi**
Notat

| | |
|---|---|
| **Saksnr:** | 2021/21417-18 |
| **Saksbehandlar** | Arild Knapskog |
| **Dato:** | 02.09.2021 |

| | |
|---|---|
| **Til:** | Eva Margaretha Ørmen Vinjevoll |
| **Frå:** | Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne |

# Høyringsuttale RTP - Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne hadde møte 1. september 2021, og i PS 26/21 «Høyring av regional transportplan for Vestland» vedtok dei fylgjande høyringsinnspel:

## Innspel frå RMNF til RTP, 01.09.21

**Fylkesvegnettet:**
Universell utforming bør inn som eigen strategi for fylkesvegnettet

-Rasteplassar og toalettfasilitetar må vere universelt utforma og godt tilgjengelege for alle.

-Det er viktig å legge til rette for gode gang- og sykkelvegar. Langs fylkesvegar der ein ikkje har/ikkje klarer å prioritere bygging av gangveg, bør ein legge til rette for breiare vegskuldrer slik at personar i t.d. rullestol eller sykkel med støttehjul kan køyre langs kanten av vegen. Særleg viktig er dette der det er av/på-stiging for buss, for skuleborn og andre.

-På fleire, og mykje brukte fotgjengarfelt, bør ein auke bruken av trafikklys.

-Ved kriterium for rassikring må den nasjonale standarden brukast. ÅDT er teken omsyn til i denne. Om noko bør endrast/vektast opp, så er det omsynet til beredskap ved stengt veg. Nye HMS-krav til entreprenørane gjer at stengingar pga. ras vert lengre enn før. RMNF meiner i så fall det bør spelast inn til Nasjonal rassikringsgruppe for å sikre at det vert tatt inn i nasjonale og felles føringar. At vegen også er einaste skulevegen, utan omkøyring eller med svært lang omkøyring, må også leggast vekt på frå fylkeskommunen.

- Mjuke trafikantar som har lov til å bruke tunnelar under 500 meter, blir ikkje vurdert i det heile. RMNF etterspør ein analyse av tryggleiken til mjuke trafikantar i tunnelar opp til 500 meter.

**Mobilitet og kollektivtransport**
-Fylkeskommunen / Skyss må sikre god kunnskap i organisasjonen, og i gjennomføringa, for universell utforming, og ha betre brukarkontakt på nye anlegg / utbetringar.

-TT-ordning og Sørvisskyss er svært viktig for mange menneske med nedsett funksjonsevne. Desse tilboda – og andre fleksible og tilrettelagde ordningar- må styrkast, slik at alle innbyggarar får nødvendig kollektivtilbod.

-I denne perioden med Covid-19 pandemi er det blitt tydeleg at samspelet med private for å sikre gjennomgåande kollektivtilbod, må endrast og styrkast. Særleg ser ein det i distrikta der ekspressbussar er ein del av korrespondansane som sikrar gjennomgåande ruter. Fylkeskommunen må finne ei løysing for korleis ein kan halde oppe rutene når private legg ned. Enten det er med rutekjøp, eller ved å ha eigne bussar/ruter.

-Betalingsløysingar må vere enkle og ikkje utelate, eller «straffe», menneske som ikkje handterer dei digitale flatene m.a. med å ikkje opne for plassbestilling/plassgaranti eller med auka prisar. Det må leggast til rette for gjennomgåande billettar der det er ulike selskap.

**Miljøløftet**
-For persontrafikken, miljøet og den gruppa RMNF representerer, er Bybanen i Bergen GULL, og må byggast vidare ut.

-Å få ned lokal forureining er svært viktig for den aukande gruppa som har luftvegssjukdomar og problem.
Stadig fleire blir allergiske. Det må det takast omsyn til t.d. ved tilplanting ved haldeplassar, rasteplassar mm.

**Handlingsprogrammet**
Fylkeskommunen må vakte seg for at prioriteringane ikkje medfører sterk sentralisering av tiltak. Det er naturleg at ein særleg for kollektivtransport prioriterer Bergensområdet, der det er flest brukarar og størst klimagevinst. Men dersom «samfunnsnytte» alltid skal reknast etter ÅDT og vere avgjerande for investeringar i vegnettet (jf. diskusjon om rasfaktor) vil handlingsprogrammet føre til sterk sentralisering og tilsvarande nedprioritering av folk og næringsliv i utkantane.

Trude Brosvik
fungerande leiar, RMNF

# Rassikringstunell FV 5600 Arnafjorden.

Halset Entreprenørservice AS driv som entreprenør, transport av massar og skuleskyss av ungane frå Arnafjord. Me har på årsbasis minumum 2900 stk passeringar forbi det rasutsette området med våre ansatte og dei me transporterar. Med rasfaren hengande over seg kvar passering gjev dette ein uro og uforsigbarheit som går ut over helsa til dei ansatte og passasjerar.

Det har for oss også store konsekvensar kvar gong Arnafjorden blir isolert, me har beredskap for Vik kommune på vassbrudd og all brøyting kommunalt i Arnafjord. All massetransport ut av steinbrotet vårt, som er hovedinntektskilda vår er også avhengig av trygg og stabil vegforbindelse. Dette er ein situasjon me ber om at blir betra på og einaste løysing på det er Tunell.

Røyrvik Bygg og Betong AS er utførande i tømrar og betongfaget, har drift av XL Bygg-butikkar i Vik og i Balestrand, samt har eige betongproduksjon. Vi er om lag 20 tilsette.

Vi hentar sand til betongproduksjon i Arnafjorden. I snitt pr år har me 1250 passeringar på vegen med eigne køyretøy. Når Arnafjordvegen vert stengd pga ras eller fare for ras har dette store økonomiske konsekvensar for oss. I tillegg kjem belastningen når det gjeld usikkerheiten på grunn av den utrygge vegen, og at vi må sende tilsette ut på denne vegstrekninga med så stor rasfare. Då det siste raset gjekk 31.3.2021 var det ein av våre betongbilar som var ein av første på staden. På andre sida av raset kom skulebussen frå Arnafjorden. Vår lastebil hadde alt vore ein tur i Arnafjorden, dvs allereie passert rasstaden 2 gonger før raset kom denne morgonen. Heldigvis gjekk det bra denne gangen og.

12/9-21

Bjørn Magnar Røyrvik

Røyrvik Bygg og Betong AS

Tommy Halset

TOMMY HALSET
HALSET ENTREPRENØRSERVICE A/S
FJØRDAVEGEN 8
6893 VIK I SOGN.

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

**HØYRINGSINNSPEL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 OG HANDLINGSPROGRAMMET FRÅ SOGN OG FJORDANE NÆRINGSRÅD.**

**Sogn og Fjordane Næringsråd har som målsetting å jobbe målretta og aktivt for mest mogeleg vegbygging og anna viktig infrastruktur gjennom heile NTP/RTP prosessen med fokus på næringslivet i Sogn og Fjordane sine behov. (vedtak i styre 20. januar 2020)**

Sogn og Fjordane Næringsråd skal jobbe med:
- Departement/Storting for å prioritere og løyve midlar.
- Vestland fylkeskommunen for å prioritere til næringslivet sitt beste.
- Lokale styresmakter for å få vedtatt planar.

Fokus skal vere at flest mogelege trasear skal ha godkjende planar (kommunedelplanar/reguleringsplanar) slik at dei er i posisjon til å få løyvingar.

Det er ein viktig samanheng mellom Nasjonal Transportplan som staten har ansvaret for og Regional Transportplan som fylkeskommunen har ansvaret for og det er viktig å sjå desse planane i samanheng. Sogn og Fjordane Næringsråd har jobba mykje med Nasjonal Transportplan fram til handsaminga i Stortinget i juni i år. Her er noko av dei prioriteringane SFN har i Nasjonal Transportplan og utheva skrift på dei prosjekta som er nemnde i NTP.

**Aust-Vest** (RV5/RV52)
- Tunnel Hemsedalsfjellet. (Rv 52 Bjøberg – Borlaug)

**Ferjefri E39**
1. Storehaug - Førde **OPPSTART I FØRSTE PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT**
2. Byrkjelo – Svarstad. Tunnel Utvikfjellet og bru i indre Nordfjord
3. Vadheim – Sunnfjord grense.

**Andre strekningar:**
Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger **OPPSTART I 1. PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT.**
Rv 13 Vikafjellet **OVERFØRT NYE VEIER**

I Stortingshandsaminga av NTP vart det ikkje gjort vedtak på enkeltprosjekt. Det er derfor viktigare enn nokon gong å følgje opp fleirtalsmerknadane om dei av «våre» prosjekt som har fått oppstartløyving i første planperiode. Det er også ekstra viktig å følgje opp den nye ordninga med prosjektstyring som det no skal jobbast etter. Då er stikkordet ferdige godkjende planar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen i dette arbeidet og ein ønskjer også eit tett og godt samarbeid inn mot neste rullering av NTP i 2025.

**Merknader og kommentarar til hovuddokumentet og handlingsprogrammet i Regional Transportplan 2022-2033:**

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette. I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.

- Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg. (frå Utviklingsplan for Vestland). Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidsretta transportsystem som legg til rette for bærekraftig mobilitet og samfunnsutvikling. (frå Planprogrammet)

**Frå høyringsutkastet:**

- Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. **Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet** for å kunne få eit meir effektivt og framtidsretta transportnett for næringslivet.
- For fylkesvegnettet inneberer desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at **næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga**.
- **Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit** er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet
- Legge til rette for å **betre konkurranseevne** til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene fram til ny kontrakt i 2028.

**Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at desse klare føringane blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.**

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

**Det er mange bedrifter som treng betre vegstandard og trygg veg. Her er nokre døme på kvifor dette er viktig. Dette er henta frå innspel som har kome frå bedrifter til SFN.**

**Elkem Bremanger. (Svelgen-Indrehus)**
Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Eit grovt overslag viser at Elkem Bremanger fraktar verdiar for ca. 300 millionar kroner i året langs denne vegen. Det er både inn- og utgåande trafikk. Elkem Bremanger har inne ca. 1000 tyngre køyretøy i året som køyrer rundt på desse vegane under alle forhold og alle årstider. Dette utgjer ein stor risiko på ei allereie ulykkesutsett strekning, Det gjeld også for pendlarane til Elkem Bremanger og alle andre som pendlar til og frå Svelgen 5 dagar i veka heile året gjennom.

**Brødrene Aa. Hyen-Storebru.**
Brødrene Aa er verdsleiande på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekninga mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Brødrene Aa leverer om lag halvparten av produksjonen til eksport. Før pandemien hadde bedrifta ei omsetning på meir enn 500 millionar kroner. Frå 2016-2020 eksporterte Brødrene Aa for over 750 millionar kroner til Kina.  Kommunikasjon og infrastruktur er svært viktig for at bedrifta skal være konkurransedyktige.

Rassikring av «Hopsstranda» med ein tunnel på ca. 200 meter og utbetring av nokre smale strekningar kunne gjort situasjonen betydeleg betre. Møteplassar for større bilar for å kunne fjerne ned-klassifiseringa er også veldig viktig.

**Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724**
Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I  turistsesongen fører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for gjester og fastbuande. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i både i tal bussar, privatbilar  og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk på same tid. Vegen er også mykje nytta av syklande m.a. frå cruise-skipa.

Oldedalsvegen er lokalveg for om lag 300 menneske og det bur om lag 60 familiar langs den ras-utsette delen av vegen. Det er svært stor frustrasjon over forslaget frå Vestland fylkeskommune der ein endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Det å blindt bruke ÅDT på vegar med svært ulik trafikkbelastning gjennom året blir heilt feil.
Tidlegare Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

**Strekningsvis utbygging.**
Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane. Det vil vere eit godt grunnlag for dei prioriteringane som skal gjerast både administrativt og politisk.
Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no i Sogn og Fjordane er følgjande:
- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

**Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.**

**Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane.**
Det vart gjort endeleg vedtak på traseval for strekningane frå Gulen i sør til fylkesgrensa mot Møre og Romsdal i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 5. desember 2017. Kystvegen er svært avgjerande for å få eit effektivt samband for næringslivet på kysten av Sogn og Fjordane. Ein viktig næringskorridor som vil auke verdiskapinga, styrke næringslivet og legge til rette auka sysselsetting i Sogn og Fjordane.

Det vart laga følgjande finansieringsplan for realisering av Svelgen – Indrehus som skal vere første byggesteg på Kystvegen Måløy-Florø:
2020 : oppstart 15 mill .
2021 : 150 mill .
Prosjektet vert fullfinansiert i åra 2022 – 2024

**Dette er marginallista for prioritering av ikkje oppstarta prosjekt i Sogn og Fjordane i gjeldande RTP:**
**Store investeringar:**
1. Fv 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet
2. Kryssing Nordfjorden, Tongane - Biskjelsneset
3. Fv 55 Høyheimsvik – Nes
4. Fv 614 Haukå - Myklebust
5. Fv 55 Dale sentrum i Luster
6. Fv 615 Sandane – Storebru
7. Fv 13 Røyrvikfjellet (tunnel)

**Flytilbod i Sogn og Fjordane.**
For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.

**Rask utbygging av forsterka energikapasitet og infrastruktur.**
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløysingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport. Særleg gjeld dette i viktige trafikk-knutepunkt.

**Samandrag/Konklusjon**
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i det vidare arbeidet med Regional Transportplan 2022-2033 i Vestland fylkeskommune. Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspelet som vart sendt inn til RTP 1. mars 2021.

**Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemidlar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.**

Sogndal/Hornindal 12. september 2021

Yngve Hallèn
Styreleiar

Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Vedlegg:
Høyringsuttale frå Sogn og Fjordane Næringsråd til RTP frå 1. mars 2021

Statens vegvesen

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900
5020 BERGEN

| Behandlande eining: | Sakshandsamar/telefon: | Vår referanse: | Dykkar referanse: | Vår dato: |
|---|---|---|---|---|
| Transport og samfunn | Kurt Kåre Skagen / 57655796 | 21/123209-4 | | 15.09.2021 |

# Høyringsinnspel -Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Viser til høyringsbrev datert 11.06.21.

Regional transportplan (RTP) for Vestland består av eit hovuddokument, to strategidokument og eit handlingsprogram. I tillegg kjem ei lang rekke faglege grunnlagsdokument. Vår uttale er i hovudsak basert på dei fire plandokumenta, og vi fokuserer på dei områda der Statens vegvesen har eit overordna ansvar i plansaker:

> Statens vegvesen har ansvar for at føringar i *Nasjonal transportplan* (NTP), *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, vegnormalane og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivaretekne i planlegginga. Statens vegvesen sitt samfunnsoppdrag er å utvikle og leggje til rette for eit effektivt, tilgjengeleg, trafikksikkert, og miljøvennleg transportsystem.

Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen har langt på veg same visjon og verdigrunnlag knytt til transport og bygging/forvaltning av offentlege vegar. Med dette utgangspunktet er det naturleg at vi ikkje er grunnleggande usamde med det som står i plandokumenta.
Vi har likevel nokre innspel til planen. Det gjeld både mål, strategiar, handlingsprogram og den forma RTP har fått. Vi har synspunkt når det gjeld satsingsområde innafor veg- og transportsektoren, men vi kommenterer ikkje prioritering av konkrete tiltak i budsjettdokumenta.

## Trafikktryggleik

Trafikktryggleik står først på vår dagsorden. Statens vegvesen har eit overordna nasjonalt ansvar, og vi legg stor vekt på dette tema ved uttale til planar. Det er snart 20 år sidan nullvisjonen vart lansert, og det viser seg at auka fokus på trafikktryggleik har gitt resultat. Det er meir å hente, og vi er tilfreds når RTP slår fast at nullvisjonen ligg til grunn for all samferdsleplanlegging i fylket. Vestland fylke har ansvaret for 5540 km fylkesveg og 292 km


Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

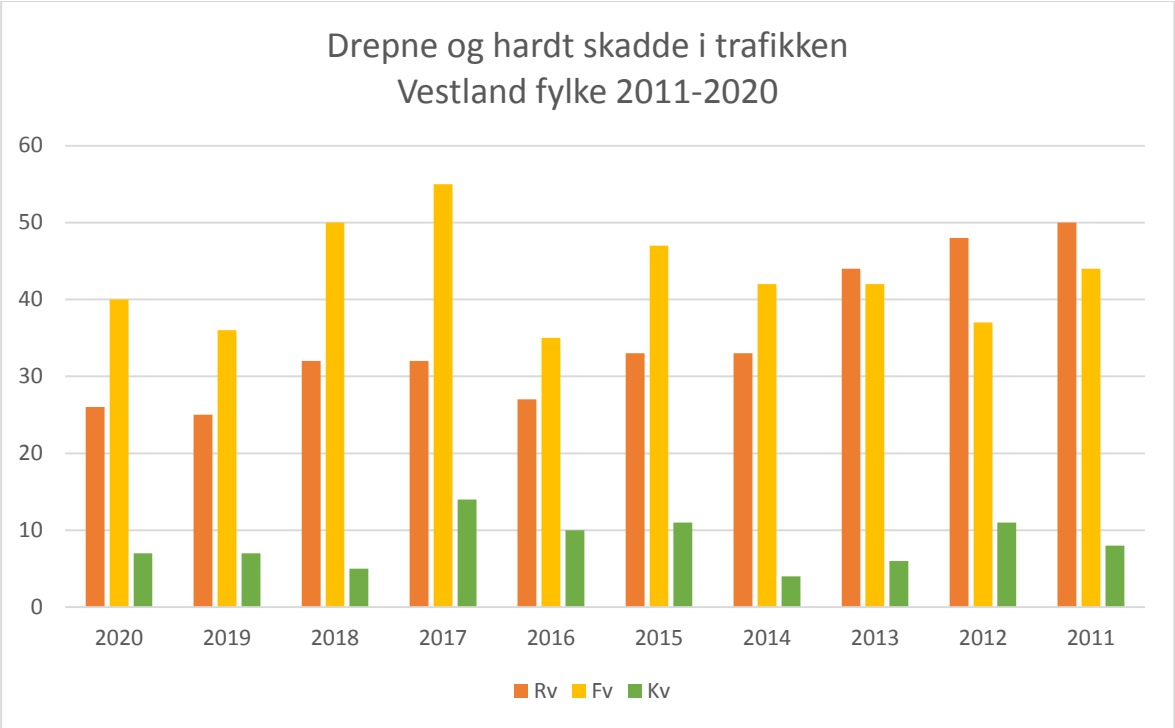
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

gang- og sykkelveg. Ein stor del av fylkesvegnettet manglar gul midtstripe og kurvaturen er mange stader ikkje dimensjonert ut frå fartsgrensene. Det er såleis mykje å ha kontroll på, og mykje å ta tak i.




1 Tala er henta frå NVDB/TRINE

Figuren ovanfor viser kor mange som vart drepne og hardt skadde i trafikken i Vestland fylke i perioden frå 2011 til 2020. For ti år sidan var det fleire alvorlege ulukker på riksveg enn på fylkesveg. Medan det har vore ein reduksjon i ulukker på riksveg, har ulukkestala på fylkesveg endra seg lite, og dei siste åra har det skjedd fleire alvorlege ulukker på fylkesvegar enn på riksvegar.  Dette bør vere eit signal om at trafikktryggleik framleis må ha høg prioritet i arbeidet til fylkeskommunen. Vi set vår lit til at dette kjem tydleg fram i utgreiingar, prioriteringslister og at det til slutt vil resultere i at trafikktryggleiksarbeidet blir prioritert når midlane skal fordelast.

Det er heller ikkje noko positiv trend for ulukker på kommunale vegar. Av RTP går det fram at fylkeskommunen legg vekt på god kontakt med kommunane i fylket. Dette meiner vi er viktig, og oppmodar om at fylkeskommunen prioriterer dette arbeidet. Som regional vegstyresmakt kjem fylkeskommunen tett inn på kommunane og kan følgje deira ts-arbeid. RTP nemner kommunale trafikksikringsplanar som eit viktig tiltak å følgje opp. Det støttar vi.

Fylkeskommunen er også regional vegstyresmakt som gir innspel om arealbruk, tryggleik og framkome på fylkesveg. Når fylkesvegar inngår i kommunale og private planar forventar vi at fylkeskommunen som vegeigar ser til at vegnormalane blir følgde og eventuelle fråvik blir handsama på eige vegnett. Vi noterer at fylkeskommunen vil nytte motsegn som verkemiddel når planar er i strid med mål og retningsliner i RTP. Å knyte RTP aktivt inn i arealplanlegging ser vi som positivt.

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er eit godt verktøy i trafikktryggingsarbeidet. Som eksempel kan vi trekke fram tiltak 106 i planen, som seier: «*Fylkeskommunene vil igangsette arbeid med sikte på at fylkesvegar med fartsgrense 70 km/t seller høyere skal tilfredstille minstestandarden i NTP med hensyn til utforkøyring*». Vi forventar at Vestland fylkeskommune prioriterer dette arbeidet, og føl opp med nødvendige løyvingar. Mange av dei alvorlegaste ulukkene på fylkesveg er utforkøyringsulukker. Utbetring av sideterreng og rekkverk er difor viktige stikkord når det er snakk om å redusere konsekvensen av ulukker.

## Fylkesvegnettet

Delmåla som er sett for fylkesvegnettet viser at tryggleik og god framkomst på eksisterande vegnett er høgt prioritert. I tillegg skal det leggast vekt på klima, miljø og natur. Dette er i tråd med statlege føringar. Strategiane for fylkesvegnettet er gode ut frå måla som er sett.

Planen er tydleg på at vedlikehald generelt og investeringar på funksjonsklasse B kjem først. På resten av fylkesvegnettet er det dårlege utsikter for gjennomføring av større utbetringar og nybygging av veg Dette er forståeleg, så lenge knappe ressursar må prioriterast. Også innan skredsikring ser det ut som trafikkmengd skal få større betyding ved prioritering av tiltak. Vår vurdering er at Vestland fylkeskommune her startar ein prosess for å endre ein nasjonal fordelingsnøkkel som til no har gitt Vestland svært god utteljing.

Innafor tema fylkesvegnettet er planen uferdig, noko som det heller ikkje blir lagt skjul på. Det manglar strekningsvise utgreiingar, langsiktige prioriteringslister og handlingsprogrammet er først og fremst ei lang liste med utviklingstiltak som skal utgreiast dei komande åra. Dette gjer det vanskeleg å sjå om den tekstlege delen blir følgde opp når det kjem til tal og konkrete løyvingar. I økonomiplanen fram til 2024 er veginvesteringane i hovudsak prosjekt som var prioritert i dei gamle fylkeskommunane. Det ser ut til at mål og strategiar i RTP i liten grad legg føringar for investeringar dei første åra. Vi reknar med dette endrar seg når meir langsiktige prioriteringslister er klare.

Vi er positive til at nullvisjonen blir lagt til grunn for samferdsleplanlegginga i fylkeskommunen og at tiltak for å fremje trafikktryggleiken skal prioriterast. Samtidig saknar vi tydelegare føringar på korleis dette skal sikrast gjennom utvikling av fylkesvegnett og tilbodet for mjuke trafikantar.

### *Fråvik frå vegnormalane*

I framlegget er det kommentert at ein ikkje skal ha ein eigen vegstandard for Vestland fylke, men at ein skal sjå på moglegheitene for at ein kan utvikle standardiserte fråvik frå N100 som kan sikre meir veg for pengane. Veglova og tilhøyrande forskrifter opnar ikkje for å innføre standardiserte fråvik. Ut frå dette meiner vi at Vestland fylke ikkje kan gjennomføre dei skisserte endringane i fråvikssystemet.

Fråvik er ein del av systemet, og fråvik kan berre innvilgast etter søknad og grunngiving knytt til einskildsaker/prosjekt. Krava i vegnormalane er basert på fakta, forsking og

erfaring. Mykje av grunnlaget for handbok N100 ligg i fysiske naturlover. Ut frå mål om auka trafikktryggleik og nullvisjonen for hard skadde og drepne er det uheldig med ei generell underdimensjonering i forhold til handbok N100.

*Omkøyringsvegar*
Vi merkar oss at tiltak for å sikre framkomst på omkøyringsvegar når riksvegar er stengde, blir omtalt i handlingsprogrammet som ei prioritert oppgåve. Det er eit viktig tema. For heile samfunnet er det viktig at både folk og gods kjem fram når det skjer uventa hendingar. Dette er spesielt viktig i Vestland fylke der vegstenging på grunn av uver og skred skjer relativt ofte. Prognosane tilseier at eit våtare og villare klima som vil resultere i fleire hendingar der skred og flaum råkar vegnettet, Det er viktig å redusere konsekvensane av dette både gjennom førebyggande tiltak og gjennom eit godt planverk som sikrar at uønska hendingar blir handtert best mogeleg.

*Næringsutvikling og nasjonale turistvegar*
RTP er ein av fleire regionale planar i regi av Vestland fylkeskommune. Vi hadde venta at RTP i større grad omtalte og konkretisert mål og strategiar i andre regionale planar. Vi siktar her spesielt til regional plan for innovasjon og næringsutvikling. I handlingsprogrammet ser vi at det skal gjerast ei utgreiing av viktige vegar for næringslivet, og det vil gi eit betre grunnlag når neste RTP skal skrivast. Reiselivsnæringa er stor i Vestland. For denne næringa er det viktig at handlingsprogrammet legg opp til utarbeiding av ein temaplan for rasteplassar og servicetilbod langs fylkesvegnettet. Statens vegvesen har investert store summar i Nasjonale turistvegar. Turistvegane i Vestland er i hovudsak eigd av fylkeskommunen. Det er gjort avtale mellom Statens vegvesen og dei tidlegare fylkeskommunane om vedlikehald og drift av anlegga langs turistvegane. Det er viktig at fylkeskommunen oppfyller sin del av desse avtalane, og at Nasjonale turistvegar blir omtalt i den varsla temaplanen.

## Miljøløftet
I høyringsframlegget til Regional transportplan er det vist til Miljøløftet som namnet på partnarskapen der staten, fylkeskommunen og kommunane i fellesskap skal løyse transportutfordingane og realisere ei rekkje tiltak knytt til eit meir miljøvennleg og framtidsretta transportsystem. Miljøløftet er også gjennomføringsorganet for byvekstavtalen for Bergensområdet.

I plandokumenta kjem det tydeleg fram korleis ein vil arbeide for å nå nullvekstmålet i Bergensregionen gjennom å satse på konsentrert utvikling i regionale vekstsoner som eit viktig grep for å redusere transportbehovet og utvikle ein struktur som let seg betene med kollektiv sykkel og gange. Statens vegvesen vurderer det som positivt at de i framlegget til regional transportplan også har vald å ha ei realistisk tilnærming til dette temaet, til dømes ved at det vert påpeikt at omlegging av reisevanane vil kunne representere ei krevjande endring for mange. Vi er samde i at det vil vere hensiktsmessig å ta kraftige grep sentralt og samstundes tillate noko auke i personbiltransporten i dei yste områda der *dei trafikale tilhøva ligg til rette for det*. Vi saknar ei presisering knytt til det siste, i høve til målet om null drepne og hardt skadde (nullvisjonen).

At grunnlaget for å oppnå nullvekst er ulik i avtaleområde for dagens byvekstavtale er omtalt under avsnittet «Utfordringar» på side 36 i planframlegget. Det er positivt at slike utfordringar vert synleggjort og kommentert som ein del av planarbeidet.

## Mobilitet og kollektivtransport

Dette tema er viktig med tanke på miljø, klima og folkehelse, noko som kjem tydleg fram i statlege målsettingar og retningsliner for alt planarbeid. Vi ser på dei valde delmåla og strategiar knytt til mobilitet og kollektivtransport som gode og relevante. Statens vegvesen støttar strategien om å prioritere og utvikle kollektivsystemet der folk bur, gjennom å styrke dei store reisestraumane, vidareutvikle stamliner og utvikle eit enklare og meir effektivt linenett.

I vår uttale går vi mest inn på delmål 2: «Fleire skal velje å gå sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil». Dette målet er vidareført i strategien for mjuke trafikantar. Ein generell kommentar til denne strategien er at innsatsen først og fremst skal rettast mot dei mest folketette områda. Dette kan verke som ei litt passiv tilnærming i eit fylke med mykje spreidd busetnad og små lokalsamfunn, men på den andre sida er det klart at alle gode ønskjer ikkje kan oppfyllast samtidig. Då er det bra å ha ei klar oppfatning av kva som skal gjerast først. Vi er positive til at det vert sett opp klare kriteria for prioritering av investeringstiltak, og spesielt at skuleveg skal vektleggast.

### *Sykkel*

Etter Statens vegvesen si vurdering er kriteria i sykkelstrategien for val av aktuelle prosjekt god. I framlegget til regional transportplan er det vist til at det er viktig å leggje til rette for gange og sykkel i tilknyting til senterstruktur og kollektivsystem. Slik vi vurderer det bør gange og sykkel som ein del av løysinga kome tydlegare fram av plandokumenta.

### *Gange og universell utforming*

Universell utforming er eit gjennomgripande tema som alltid er aktuelt ved tilrettelegging for mjuke trafikantar. Vi ser at det er fokus på dette i tilknyting til kollektivterminalar. Også i samband med alternativ bruk av gangareal må universell utforming vektleggast. Vi oppmodar om ei streng halding når det kjem søknader om uteservering og anna bruk av fortau/gangareal knytt til næringsverksemd. I utgangspunktet må alle tilbod retta mot mjuke trafikantar vere tilpassa alle brukarane. Dette må likevel ikkje hindre etablering av snarvegar som stimulerer til meir gåing for dei fleste. Vi har god tru på at samarbeid med kommunane og målretta tilskotsordningar kan gi gode resultat.

### *Barn og unge*

Skuleveg er peikt på som det viktigaste innsatsområdet, noko vi støttar. I stor grad er det fylkesvegar og kommunale vegar som fører fram til skulane. Tilrettelegging for mjuke trafikantar langs fylkesveg er viktig, men det er også viktig å få kommunane med på laget. I RTP blir det bedd om konkrete innspel om kva som er dei viktigaste tiltaka i alle kommunar, og det blir lova tilskotsordningar for etablering av sykkelparkering. Det er gode tiltak.

*Mikromobilitet*
El-sparkesyklar og liknande framkomstmiddel har vorte vanleg dei siste åra. RTP omtalar utfordringar knytt til denne nye måten å ta seg fram på, men konkluderer med at her er det eit potensiale for å redusere bilbruken på korte turar. Vi meiner det er rett å ønskje dei nye framkomstmidla velkomne og ta høgde for dei i planlegging. Tradisjonelt er det alltid dei gåande som kjem først når det blir snakk om prioritering mellom mjuke trafikantar. Vi rår til at dette framleis må vere hovudregelen, og at det skal gode grunnar til for å prioritere annleis ved planlegging og bygging av tilbod for mjuke trafikantar.

## Finansiering
Plandokumenta gir ei godt bilete på utfordringar og moglege strategiar for finansiering av fylkesvegar. Eit ønskje som går att, er meir midlar frå staten til drift, vedlikehald og bygging av fylkeskommunale transporttilbod. Dette blir ikkje kommentert i denne uttalen. Eit anna tema er fråvik frå vegnormalane. Det er kommentert i eige avsnitt tilknytt utalen om fylkesvegnettet.

## Nasjonalt ansvarsområde
Nasjonal transportplan omtalar fleire store samferdsleprosjekt i Vestland fylke. Etter det vi forstår er dette prosjekt som Vestland fylkeskommune ønskjer velkomne. Realisering av desse prosjekta vil også ha konsekvensar for fylkesvegnettet. Vi ser i handlingsprogrammet at framtidig tilknyting til ny E39 Stord-Os skal utgreiast. Vi stiller spørsmål om det kan vere behov fleire tilsvarande utgreiingar knytt til andre prosjekt. Ei anna side av veginvesteringane i NTP er at noverande riksvegar kan bli omklassifisert til fylkesvegar når ny veg er på plass. Tek fylkeskommunen høgde for det i sine planar?

Jernbane og godstransport har fått liten plass i RTP, men er nemnt under overskrifta *Nasjonale ansvarsområde*. Vi saknar ei tydelegare utgreiing og føringar på korleis ein ynskjer at godshandteringa skal være i fylket, og spesielt i Bergensområdet.

I Bergensområdet vil det skje store endringar innan den overordna nærings- og godstransporten på kort og mellomlang sikt gjennom at ein omstrukturer jernbaneterminalen på Nygårdstangen fram mot 2024, og at ein skal flytte Bergen hamn frå Dokken til Ågotnes i Øygarden i 2027. Dette vil påverke korleis ein bør ha varelevering i sentrale strøk, men vil også påverke overordna fylkesvegnettet spesielt i Øygarden, Bergen og Bjørnafjorden. Ved flytting av godshamna til Ågotnes vil det gi ei betydeleg trafikkauke på fylkesvegen frå Kolltveit og nordover, der ein stor del vil vere tungtrafikk.

I det vidare arbeidet med RTP bør ein få oversikt over endringane i godstraumane, og kva for konsekvensar dette får for trafikkmengda og trong for naudsynte tiltak på fylkesvegnettet i og omkring Bergen.

**Andre kommentarar**

- Vi har omtalt mangelen på langsiktige prioriteringslister i det dokumentet som no ligg føre. I tillegg meiner vi at dokumentet kunne ha vorte tydlegare om det vart nytta grafiske framstillingar som fortel om trendar og utvikling over tid.
- Det er lagt opp til årleg revidering av handlingsprogrammet til RTP i samband med budsjettarbeidet i fylkeskommunen. I dette arbeidet skal ein ha ei aktiv porteføljestyring som inneber at ein kontinuerleg skal vurdere kva for prosjekt som har størst samfunnsnytte. For å kunne ha tilstrekkeleg grunnlag for å vurdere dei ulike prosjekta opp mot kvarandre meiner vi at ein bør sjå på moglegheitene for å utvikle konkrete føringar/kriteria som skal leggast til grunn ved porteføljegjennomgangen.
- Det er også nemnt årlege samferdslekonferansar der endringane i handlingsprogrammet er eit tema. Vi ventar på ei nærare avklaring kring denne prosessen.
- I handlingsprogrammet er det ført opp mange utviklingstiltak der det er ønskje om at Statens vegvesen skal delta. Vi er i utgangspunktet positive til dette, men vår deltaking må avklarast i kvar einskild sak.

Vår vurdering er at det er gjort eit solid planarbeid. RTP tek nullvisjonen på alvor og har gode mål og strategiar innafor dei områda Statens vegvesen har eit overordna sektoransvar for.

Lykke til med slutthandsaminga av planen.

Transportforvaltning vest 1
Med helsing

Torun Emma Torheim
Seksjonsleiar

Kurt Skagen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.*

Statsforvaltaren i Vestland

Vår dato: 07.09.2021
Vår ref: 2020/9027
Dykkar dato:
Dykkar ref:

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon
Torgeir Flo, 5557 2146

# Høyring – Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 - uttale

Vi syner til brev frå Vestland fylkeskommune 11.06.2021 og planforum 31.08.2021 om høyring av framlegg til regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP).

Framlegget består av fire dokument, sjølve hovuddokumentet, med handlingsprogram, strategi for mjuke trafikantar og strategi for berekraftig mobilitet. Våre merknader er hovudsakeleg knytt til sjølve hovuddokumentet med sentrale plantema.

Statsforvaltaren finn det positivt at fylkeskommunen no har utarbeidd ein samla transportplan for det nye Vestland. Ein større region gir nye sjansar for å finne meir heilskaplege løysingar for transportsektoren. Vi har i denne samanheng særleg merka oss at ein sentral premiss for planarbeidet er å sikre ein økonomisk berekraftig forvaltning av samferdslesektoren og som gir størst mogleg samfunnsnytte. Ei sentral utfordring er då prioritering av relativt knappe ressursar.

Fylkesvegnettet

Å prioritere oppgradering av eksisterande infrastruktur framfor nybygg er eit viktig grep. Etterslepet på vedlikehald på fylkesvegane er vel dokumentert. Vidare finn vi det positivt at ein utviklar ei modell for prioritering av ras/skred prosjekt, basert på ÅDT og faregrad høgre. Vi merkar oss særleg at under strategiar for fylkesvegnettet, inngår klimatilpassing av vegnettet for å møte framtidig endringar i klima.

Vidare har vi merka oss at det i planen går fram at fylkeskommunen skal følgje det fleiretatlege arbeidet med masseforvaltning. Erfaringar i vårt fylke er at kommunane saman med vegvesenet har handtert dette meir ad hoc-prega og utan ei god nok samordning og planlegging av bruken av denne ressursen. Vi finn det positivt viss fylkeskommunen, som større vegeigar og samordnande organ for kommunane, tar ein aktiv rolle i dette. Handteringa av massar kan, i tillegg til å vere ein ressurs, ha store konsekvensar for natur og miljø.

Mobilitet og kollektivtransport

Eit sentralt tema som Statsforvaltaren særleg vil peike på når det gjeld å sikre ei framtid med berekraftig mobilitet er meir samordna areal- og transportplanlegging. Ved offentleg ettersyn av

overordna arealplanar i kommunane kring Bergen legg vi difor no særleg vekt på ei meir kompakt by- og tettstadutvikling for å støtte opp om ein berekraftig mobilitet. Revisjon av kommuneplanen for Bergen er eit godt døme på dette. Fylkeskommunen, med sitt ansvar for kollektivtransport bør også ta ein aktiv rolle her for å stø opp under prioriteringa av hovudruter og mindre på flatedekning.

I denne samanheng har vi merka oss omtale av blå bybane i framlegg til RTP. Sjøruta Kleppestø - sentrum er viktig kollektivtransportrute mellom Askøy og Bergen som bør oppgraderast med sine konkurransefortrinn framfor bil på strekninga. Med stadig dårlegare framkome på hovudvegnettet mellom Nordhordland og Bergen bør båtruta mellom Alver og Bergen vurderast å oppgraderast då dette kan bli eit attraktivt supplement og gje avlastning på vegnettet mellom Nordhordland og Bergen.

Mikromobilitet har no blitt mykje omtalt grunna inntoget av el-sparkesyklar i bylivet. Bruk av el-sparkesyklar kan isolert sett gi tidsgevinstar, men har samstundes mange negative effektar knytt til den enkelte brukar og ålmenta elles si ferdsle i byromma. El-sparkesyklar vil venteleg hovudsakeleg erstatte gange og kan såleis få negative verknader for folkehelsa.

Vi finn det elles positivt at ein under strategiar for mobilitet og kollektivtransport m.a. skal prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.

Miljøløftet

Vi finn det positivt at Miljøløftet (m/byvekstavtale) har fått omfattande omtale i transportplanen. Områda som inngår i avtalen er den mest folkerike i Vestland og er den delen av fylket som bør ha dei beste tilhøve for ein overgang til meir berekraftig transport, særleg gjennom ei betre samordna areal – og transportplanlegging.

0-vekstmålet og ei vidareutvikling av dette er gitt ein brei omtale.

Vi finn det vidare positivt at fylkeskommunen ser behov for å drøfte bruk av bompengar til drift av kollektivtransporten innanfor avtaleområdet. Fylkeskommunen syner til gode resultat av auka satsing på kollektivtransporten i avtaleområdet. Men dei peikar samstundes på trong for auka midlar for å halde oppe denne satsinga.

Diverre har tal på syklistar ikkje auka monaleg. Talet på syklande i avtaleområdet ligg framleis langt lågare enn i dei andre avtaleområda i landet. Det er difor framleis stort potensiale for auka bruk av sykkel i Bergen og områda ikring.

Nyare utgreiingar stadfestar at vegprising og restriksjonar på parkering er naudsynte tiltak viss 0-vekstmålet skal oppfyllast over tid i avtaleområdet (jf. RPR). Auka kapasitet på parkering innanfor avtaleområdet harmonerer ikkje med dette. Til dømes vil innfartsparkering, som isolert sett aukar parkeringskapasiteten i systemet, måtte koplast til reduksjon i parkering anna stad. Vi merkar oss (jf. RTP) at effektiviteten til innfartsparkering er relativt låg.

Finansiering

Som omtalt innleiingsvis vert det signalisert at Vestland skal ha ei økonomiske berekraftig forvaltning av sektoren som gir størst mogleg samfunnsnytte. Vi vil her peike på at med berekning/måling av samfunnsnytte må miljøverdiar inngå. Ein berekraftig samferdslesektor må etter vårt syn ha sikring av natur- og miljøverdiar som sentral premiss. Dette vil vere ein noko høgare ambisjon enn «...ikkje gå unødig ut over miljøverdiar», (jf. RTP s. 46).

Statsforvaltaren har ved fleire høve overfor Bergen kommune peika på at grunneigarar som får ei verdivekst på sine eigedomar grunna bybaneutbygging bør bidra til finansiering av bybane-utbygginga til bydelane. Vi finn det positivt at fylkeskommunen no vil ha som strategi: «Sikre private bidrag der offentlege kollektivprosjekt gjev stor meirverdi til utbyggjarar og grunneigarar.»

Vi har elles merka oss at fylkeskommunen er positiv til vidare utgreiing av tekniske og juridiske løysingar for innføring av vegprising. Vegprising kan bli eit (mellombels) alternativ til avlastingsvegar og vere eit effektivt verktøy for betre framkome i rushtida på vegnettet, i og kring byane og tettstadene i fylket, jf. erfaringar frå Bergen med tidsdifferensiert bompengeavgift.

Nasjonale ansvarsområde

I dette kapitelet omtaler planen m.a. vidare utbygging av riksvegnettet. Her går det fram at med omsyn til store statlege samferdselsprosjekt, er hovudprioriteringa å arbeide for ny E16 og Vossabanen mellom Arna og Voss med samtidig utbygging av veg og bane.

I kapitelet om Miljøløftet vert det peika på at utbygging av rv. 555 Sotrasambandet og E39 Svegatjørn – Rådal vil gje auka vegkapasitet og gjera det meir krevjande å nå nullvekstmålet. Vi merkar oss at det i RTP-en går fram at delstrekninga Arna – Fjøsanger/Hop må prioriterast før delstrekninga E16 Arna – Vågsbotn.

Det vert vidare i kapitelet peika på at E 39 er den mest sentrale transportkorridoren for heile Vestlandet og ramsar opp ei rekkje vegprosjekt i denne korridoren.

Vi har elles ingen særlege merknader til kapitelet.

Med helsing

Nils Erling Yndesdal
kommunaldirektør

Egil Hauge
seksjonsleiar

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Til Vestland fylkeskommune

Mrk. 2021/21417

Stord, den 11.september 2021

## Innspel Regional Transportplan 2022 – 2033

Stord Næringsråd takkar for at me får anledning å gje høyringsinnspel til Regional Transportplan(RTP). På same måten som me ga innspel til RTP i februar vil me også denne gongen kommentera på plantema.

Innleiingsvis meiner me at planen i stor grad tek inn over seg dei utfordringane som Vestland fylke står overfor når det gjeld samferdsle, men samstundes saknar me at RTP tar opp i seg viktige forutsetningar og endringar som er lagt til grunn etter at Nasjonal Transportplan(NTP) vart vedteke i 2021. Dette vil me kommentere nærmare under kvart plantema.

### Fylkesvegnettet

- Vedlikehald av fylkesvegnettet er særs viktig. Auka midlar til fylkesvegar gjennom NTP vil gje større moglegheit for at det også vert plass til nye prosjekt, sjølv om mykje vil handle om vedlikehald og klimautfordringar, som flaum, ras og erosjon.
- Det vert viktig å sikre omkøyringsvegar så ikkje samfunnet stoppar opp.
- Sunnfast som vi bygga felles bu- og arbeidsregion i Sunnhordland, samt fastlandsforbindelse frå Austevoll inn på E39. Dette er viktige ferjeavløysingsprosjekt som må omtalast i RTP, og jobbast fram med sikte på å få realisert prosjekta slik kommunane i Sunnhordland er samd om.
- Fv 59 til Eldøyane: Forlenge den siste «vegstubben» på Eldøyane. Ny kommunal kai er på plass på Eldøyane, og fylkesvegen må nå heilt fram til området.

### Mobilitet, bu- og arbeidsregionar

- Mobiliteten for næringslivet i Vestland vil verta enda viktigare det neste tiåret. Me vil sjå nye samarbeidskonstellasjonar på tvers av bransjar og geografi. Konkurransen er internasjonal, og god infrastruktur vert avgjerande viktig for konkurransekrafta.
- Nasjonal Transportplan vart vedtatt i Stortinget juni 2021. Vestland og Vestlandet har fått med fleire store prosjekt, og fått på plass viktige mindre prosjekt som bidreg til å løyse mobilitetsutfordringar i regionen vår. RTP som no skal vedtakast må spegle den nye verkelegheita som NTP har opna for, og leggja grunnlaget for ein plan for tilførselsvegar.

- Sunnfast- forbindelsen vil binde kommunane i Sunnhordland tettare saman, og redusere reisetida til Bergen for regionen ved at den vert knytt opp mot E39. Viktig at Sunnfast vert utreda.

- E39 er hovudfartsåra gjennom Vestland, og Hordfast vil løysa hovudutfordringane for mobilitet og tettare bu- og arbeidsregionar i fylket.

- Det vært viktig i strategiane for berekraftig mobilitet, å ta næringslivet, og ikkje minst industrien med på laget, slik at ein får ta del i kompetansen som finnes i regionen.

**Mobilitet og kollektivtransport**

- Mobilitet for bynære strøk betyr noko heilt anna enn mobilitet i distriktet/på bygda. Autonome og mindre bussar saman med «Hent meg-løysing» kan verta gode løysingar.
- Det må verta eit krav at transportørane samhandlar om overgang mellom dei ulike transportformene.
- Kollektivtransportsystemet må bli betre for Sunnhordlandsruta, og det må lagast berekraftige løysingar tilpassa behovet.
- Eit delvis stengt ned arbeids- og næringsliv under pandemien har medført endra reisevanar, spesielt i forhold til kollektivtrafikken, og har også bidrege til meir bruk av heimekontor.
  Mykje tydar på at ein del endringar i reisevanar og bruk av heimekontor vil halde fram også i ei framtid utan Covid-19 restriksjonar. Dette vil utfordre kollektivsystemet på fleksibilitet i forhold til billettprising, hyppigheit på ruter og størrelse på reisemateriell. Det vert viktig at kollektivtransport tilbodet vert tilpassa ein ny «normal» og at ny teknologi og fleksible løysingar vert tatt i bruk.

- Vurdere om snøggbåten i framtida kan ha anløp på Eldøyane for pendler-trafikken til industrien i regionen.

**Finansiering og miljøløftet**

- Ferjeavløysingsprosjekt må avklaras raskere
- Vegprising bør utgreiast og peikast på som løysing for ferjefri E39 (omtale frå RTP)
- Viktig at ikkje krav om utsleppsfrie ferjer og snøggbåtar undergrev drift og prising av ruter. Når alle ferjer skal vera utsleppsfrie innan 2023 og hurtigbåtar utsleppsfrie innan 2025, er det særs viktig at nye finansieringsmodellar vert balansert opp mot eit godt rutetilbod.

**Teknologi og digitalisering**

- Det er viktig at Vestland fylke ligg langt framme i teknologiutviklinga. Dette handlar om å ta i bruk nye, berekraftige løysingar.
- Og det handlar ikkje minst om å teste ut ny teknologi i ein heimemarknad for å legge grunnlag for verdiskaping og nye arbeidsplassar i fylket.
- Kortreist biogass frå Stord vil i løpet av 2021 vera tilgjengeleg som ein del av løysinga for klimautfordringa. Bruk av Biogass som energiberar må likestillast med

elektrifisering og hydrogen i anbodsrundar frå det offentlege, slik det også er vedteke i Stortinget. Biogass vert ein viktig fornybar energiberar framover.

FN sitt berekraftmål nr 9 

Næringslivet er ein del av løysinga.

- RTP må i forlenginga av at store viktige samferdsleprosjekt er vedtatt for Vestlandet i NTP, ha fokus på verdiskapinga, innovasjonsmoglegheitene og sysselsettinga dei store prosjekta vil gje lokalt og regionalt næringsliv. Med eit næringsliv i omstilling vil bru- og vegbygging vera prosjekt kor industrien kan bidra med svært viktig kompetanse. Dette må vera med i planen for tidleginvolvering i store prosjekt, for å sikre medverknad og industriomstilling i Vestland.
- Det vert også viktig å sikre god dialog med oppdragsgjevar i større prosjekt, for å legga til rette for underleverandørar.

Stord Næringsråd ønskjer lykke til med det vidare arbeidet, og me ser fram til eit vidare godt samarbeid om Regional Transportplan.

Med venleg helsing

Stord Næringsråd

Anne-Grete Sandtorv – dagleg leiar

SNR
STORD NÆRINGSRÅD

Til Vestland fylkeskommune

# Regional Transportplan 2022 - 2033. 2021/21417. Uttale frå Stryn AP.

## Kriterium for framtidig prioritering av tiltak på fylkesvegnettet.

Høyringsutkastet sin handlingsdel inneheld ei opplisting av framtidige kriterium som skal leggast til grunn for prioritering av tiltak på fylkesvegnettet, side 8:
*2. Strategisk del.*
*2.1. Prioriteringar innan fylkesvegar*
«*Prosjekt vert vurdert ut frå samfunnsnytte. I samfunnsnytte vil trafikkmengd (ÅDT) vere viktig*».

Statens Vegvesen presenterte i desember 2019 ei nasjonal oversikt over landets mest rasutsette strekningar. Reknemodellen som er nytta i SVV sin nasjonale oversikt samanliknar og rangerer ulike rasutsette punkt og strekningar. Modellen består av seks ulike faktorar som skildrar skredfaren og konsekvensane for trafikantane.
I den nasjonale modellen er trafikkmengdefaktor (basert på trafikkmengda på vegen – ÅDT) og skredfarefaktor (basert på skredfrekvens x skredets gjennomsnittlege breidde på veg), vekta likt med **20** prosent kvar.
Omkøyringsfaktor (basert på ekstra køyretid grunna venting og omkøyring), og stengingsfaktor (basert på tal gonger vegen er stengd på grunn av skred) er vekta med **15** %. kvar Skredfarestengingsfaktor (basert på tal døgn vegen er stengd på grunn av skredfare), og naboskredfaktor (basert på fare for nye skred i område kor trafikken ventar/oppheld seg etter at skred har gått) er vekta med **10** % kvar.

Basert på SVV sin modell kjem FV 5723 - Lodalen og FV 5724 – Oldedalen i Stryn kommune på høvesvis 5. og 6. plass i landet.

**Stryn Arbeidarparti er uroa for konsekvensane av å legge større og avgjerande vekt på ÅDT, samstundes som andre kriterium vert nedprioritert eller fjerna heilt, ved prioritering av tiltak. Konsekvensane vil bli at strekningar med høg ÅDT vil bli prioritert framfor strekningar med høg rasfaktor.**

Stryn Arbeidarparti forventar at Vestland Fylke legg til grunn SVV sin nasjonale modell ved val av kriterium ved prioritering av rassikringstiltak på fylkesvegnettet. Jannicke Bergesen Clarke og Arve Helle er kjende med problemstillinga etter samtale med underteikna og gruppeleiar Haldor Hove under synfaring i Oldedalen tidlegare i år.

Både FV 5724 – **Oldedalen** og FV 5723 – **Lodalen**, er viktige arbeids-, skule- og næringsvegar utan høve til omkøyring. I sommarhalvåret er det stor turisttrafikk til Briksdalen i Oldedalen og Kjenndalen i Lodalen. Vegane er ofte stengde på grunn av ras og fare for ras.

Skulerute, dyre- og melketransport, reiselivsnæringa, Olden Brevatn, ambulanse, brannvern og pendlarar er avhengig av tryggleiken ein rassikker veg gjev.

Desse prosjekta prioriterer Stryn Arbeidarparti i Stryn kommune:

1. FV 5724 – Oldedalen. Tunnel mellom Flåten og Gytri (Kroka, Sandvika, Heimefonna) som erstatning for rørtunnel.
2. FV 5723 – Varsling av skred i Merkingsgjølet.
3. FV 60 – Olden – Stryn: Ny Tyvanestunnel og ny Stavenestunnel.

<u>Gang – og sykkelvegar langs fylkesvegar.</u>

Strekninga Loen – Solvik vert føresett gjennomført som planlagt.

1. Samanhengande gang- og sykkelveg Hildastranda – Innvik sentrum. Reguleringsplan klar.
2. Samanhengande gang- og sykkelveg Olden – Loen. Må sjåast i samanheng med ny tunnel gjennom Tyvaneset.
3. Gang- og sykkelveg frå Skarsteinkaia til ende eksisterande g/s-veg langs FV 60 i Olden.

Jarle Hessevik
Leiar Stryn AP

# Regional Transportplan 2022 – 2033, - uttale frå Stryn Senterparti.

Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Dette er hovudmålet for planen. Vi er einig i målet, men ser at i Stryn kommune har vi mange strekningar der ein ikkje ferdast verken effektivt eller trygt. Vi har og eit særs stort etterslep på gang- og sykkelvegar som fremjar trygg og miljøvenleg mobilitet og reduserer bilbruk.

Utfordringar i Stryn:

Gang- og sykkelvegar: No som Solvik – Loen har fått si løysing er Hildastranda – Innvik sentrum neste på lista. Den må no kome til oppstart snarast råd.

FV 60: Her vil vi særskilt peike på Tyvanestunnelen og Stavenestunnelen. Dette er kritiske punkt som må finne si løysing.

Breiddeutviding på dei «gamle fylkesvegane»:

Både 5698, Panoramavegen, 5723 Lodalen og 5724 Oldedalen treng stadvis utviding.
5723 Lodalen og 5724 Oldedalen har stor turisttrafikk. Briksdal har opptil 100 bussar dagleg.

Slike vegar må dimensjonerast for å takle sommartrafikken, ein kan ikkje her bruke ÅDT. Brannsjefen i Stryn har kome med eit kraftig varsku: utrykkingskøyretøy kjem knapt fram. Slik kan vi ikkje ha det.

Skredsikring:

Her må ein legge til grunn den nasjonale Behovsliste SVV 2019. Blant tiltaka på topp finn ein der:

FV 5723 Lodalen: automatisk varsling, Merkingsgjølet.

FV 5724 Oldedalen: Fjelltunnel som sikrar Heimefonna, Bukkeskora og Sandvika.

I den objektive, nasjonale lista frå SVV er punkta her rekna blant dei mest rasutsette i landet. Dette er vegen til barnehage og skule. For barna her, og alle dei andre, er dette einaste farbare veg.

Stryn Senterparti tek sterk avstand frå den nye modellen Vestland fylkeskommune har laga for å prioritere skredsikringstiltaka. Tiltaka i Lodalen og Oldedalen er no på langt nær i posisjon, skredsikringstiltaka blir flytta frå dei mest skredutsette områda til meir folkerike område.

Dette kan vi ikkje akseptere.

12/9 - 21

Stryn Senterparti

# Høyringsinnspel Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033

Det vert vist til høyringsbrev av 11.06.2021.

Sunnfast AS vil koma med innspel til handlingsprogrammet og knyta nokre kommentarar til hovuddokumentet og planprogrammet.

Ein legg til grunn at E39 Stord – Os (Hordfast) vert realisert som vedteke.

Vedrørande handlingsprogrammet vert det vist til kap. 4, pkt. 4.2: "**Utviklingstiltak for fylkesveg"**, og tiltaket "**Framtidig tilknyting til E39 Stord – Os"**.

I handlingsprogrammet er føremålet med tiltaket å avklara framtidige moglegheiter for fylkesvegtilknyting til E39 for Austevoll og Kvinnherad. I beskrivinga av tiltaket står det mellom anna at *«Det er også behov for å korte inn sambandet Ranavik – Skjersholmane. Ny E39 vil kunne føre til endra moglegheiter for innkorting av ferjesambandet. Det skal utarbeidast moglegheitsstudie for tilknyting til både Austevoll og Kvinnherad til ny E39.»*

Sunnfast AS er svært takksame for at tiltaket er omtala i handlingsprogrammet, og vil peika på at fylkeskommunen i forslaget til Regional transportplan legg til grunn dei fire utviklingsmåla for Vestland fylkeskommune.
I den samanheng vil vi særleg visa til Mål 1: *Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg*, og Mål 4: *Like moglegheiter til å delta i verdiskaping.*

Dagens samferdsleløysingar mellom Kvinnherad og Stord er til stort hinder for at heile Sunnhordlandsregionen kan ta del i desse måla. Fylkeskommunen er godt kjent med verdiskapinga i Sunnhordland i dag, men òg det uforløyste verdiskapingspotensialet som framleis ligg her.

Det er særleg det lange ferjesambandet mellom Kvinnherad og Stord som er årsaka til dette, og det er naturleg å peika på ei undersøking som blei gjort av Samarbeidsrådet for Sunnhordland i 2017. Denne synte at sambandet er svært viktig for bedriftene i regionen, men at dagens løysing både fører til økonomiske tap og redusert potensial for verdiskaping. I tillegg er sambandet til hinder for at Sunnhordland kan etablerast som éin felles bu- og arbeidsmarknadsregion.
Rapporten etter undersøkinga kan lesast i sin heilskap her: https://samarbeidsraadet-sunnhordland.no/_extension/media/699/orig/Rapport%20sporjeundersoking.pdf

Fylkeskommunen har, som regional utviklingsaktør, vore sentrale i arbeidet med å etablera eit meir effektivt ferjesamband. Men arbeidet har så langt vore utan konkrete resultat. På bakgrunn av dette har regionalt næringsliv og fagrørsle saman med kommunane Kvinnherad, Stord og Tysnes, arbeida vidare med problemstillinga. I forståing med fylkeskommunen vart det utarbeida ei moglegheitsstudie av eit ferjefritt alternativ mellom Kvinnherad, Stord (Huglo) og Tysnes. Prosjektet fekk namnet Sunnfast, og moglegheitsstudien - som er utarbeida av Multiconsult - blei overlevert i september 2020.

Moglegheitsstudien er vedlagt denne høyringsuttalen i sin heilskap.

I etterkant av denne vedtok Kvinnherad kommunestyre at Sunnfast er kommunen sitt føretrekte alternativ for framtidig samband mellom Kvinnherad og Stord/ny E39.
I alle dei berørte kommunane er det gjort positive vedtak med omsyn til prosjektet etter at moglegheitsstudien vart teken opp til handsaming.

Selskapet vil derfor peika på at Sunnfast har brei støtte i dei aktuelle kommunane, og ikkje minst har næringslivet og fagrørsla i regionen vore pådrivarar for eit ferjefritt alternativ som vil binda Sunnhordlandsregionen saman. Ein legg til grunn at prosjektet skal finansierast med ferjeavløysingsmidlar, bompengar og eventuelle andre bidrag. Fylkeskommunen har då også søkt departementet om å få godkjent Sunnfast som eit ferjeavløysingsprosjekt.

Sunnfast AS støttar fullt opp om at det skal utarbeidast moglegheitsstudie for framtidig tilknyting til Austevoll, og vil også slutta seg til høyringsuttale frå Austevoll kommune vedrørande dette. Når det gjeld moglegheitsstudie for tilknyting til Kvinnherad, meiner vi denne allereie er utført på oppdrag frå kommunane. Vi ber derfor fylkeskommunen om at denne blir lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Vi tillet oss dermed å føreslå følgande formulering i beskrivinga av tiltaket **«Framtidig tilknyting til E39 Stord – Os»** i handlingsprogrammet:

*Ny E39 mellom Stord og Os (Hordfast) endrar infrastrukturen på strekninga, og mogleggjer andre tilknytingar til E39 frå områda rundt. Som innspel til arbeidet med statleg reguleringsplan er det behov for å vurdera moglegheit for nytt ferjesamband mellom Reksteren i Tysnes kommune og Huftarøy i Austevoll kommune.*

*Ny E39 vil føra til nye moglegheiter for sambandet mellom Kvinnherad og Stord/E39. Moglegheitsstudien Sunnfast (2020) blir lagt til grunn for vidare arbeid med ny tilknyting Kvinnherad-Stord/E39 via Huglo og Tysnes. Eventuell bruk av ferje som mellombels løysing i ei trinnvis utbygging bør vurderast gjennom planprosessen.*

Når det gjeld finansiering av prosjektet vil selskapet visa til moglegheitsstudien.

Til sjølve plandokumentet vil vi visa til føringar for arbeidet. I kapittel 4, «**Plantema»**, går det fram at Regional transportplan har fem plantema:

- Fylkesvegnettet
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet
- Finansiering
- Nasjonale ansvarsområde

Som delmål for plantema **«Fylkesvegnettet»** finn vi at fylkesvegnettet skal vera ope og trygt å ferdast på. Det går som tidlegare nemd fram at Utviklingsplanen for Vestland legg føringar for arbeidet. Under «**Status og utfordringsbilde»** finn vi eit avsnitt (**4.1.3.5.**) om viktige vegar for næringslivet.

Under plantema «**Mobilitet og kollektivtransport»** les vi at nemde utviklingsplan har berekraftsmåla til FN som gode rammer for arbeidet. Desse seier - som referert i plandokumentet - at alle innan 2030 skal ha tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris. Fylkeskommunen påpeiker sjølv at ein samstundes *«skal sikra reisestraumar mellom byområde, omland og område med spreidd busetnad».*

Selskapet meiner dei samfunnsmessige verknadane av ferjeavløysingsprosjektet Sunnfast er i tråd med både måla i planforslaget, og føringane fylkeskommunen ønsker å legga til grunn for arbeidet.

Frå planprogrammet vil vi trekka fram nokre punkt som vi også meiner er relevante med omsyn til ferjefritt samband mellom Kvinnherad og Stord/E39, som også vil binda Sunnhordland saman:

- *Kartlegging av viktige vegar for næringslivet*
- *Avklare kvar ferjeavløysingsprosjekt kan vera aktuelle*
- *Omkøyringsvegar*
- *Finansieringsmoglegheiter for store prosjekt*

Vi meiner på bakgrunn av dette at Sunnfast er eit prosjekt som naturleg kjem inn under særleg desse punkta, og at prosjektet derfor er i tråd med utfordringane planforslaget tek opp i seg. Ei realisering av dette prosjektet vil i tillegg til store utviklingsmoglegheiter for regionen og næringslivet, kunna legga til rette for monalege innsparingar i drifta av det statlege og fylkeskommunale tenestetilbodet i Sunnhordlandsregionen.

Avslutningsvis vil vi peika på at Sunnfast også vil vera ein svært viktig faktor for å bygga opp under industri- og næringslivsaksen Bømlo – Stord – Tysnes – Kvinnherad – Ullensvang. Som kjent er det eit stort og uforløyst potensial innan både industriutvikling og reiseliv langs denne aksen. Ferjeavløysingsprosjektet Sunnfast vil dermed bidra til å kopla Sunnhordland saman med Hardanger, og er i så måte også eit regionkryssande prosjekt.

For å kunna oppnå ytterlegare regionforstørring, vil Sunnfast AS oppmoda fylkeskommunen om å i samarbeid med Rogaland fylkeskommune, vedta **Saudatunnelen** som eit utviklingsprosjekt i ny Regional transportplan. Realisering av tunnelen vil vera særs viktig for prosessindustrien i heile fylket, og vil også vera med på å styrka E134 Haukelivegen.

Eit sterkt fylkeskommunalt engasjement for realisering av Sunnfast vil setta Vestland fylkeskommune på kartet som ein regional utviklingsaktør med evne til å gjennomføra heilt sentrale mål i eigen utviklingsplan, men òg som eit føregangsfylke med omsyn til distrikts- og næringsutvikling i alle delar av fylket.

Vi viser elles til høyringsinnspel frå kommunane Stord, Tysnes og Kvinnherad, i tillegg til Samarbeidsrådet for Sunnhordland.

*Høyringsinnspel vedteke av styret i Sunnfast AS 24.08.2021.*

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Sandslihaugen 30
5254 Sandsli
Postboks 7900
5020 Bergen

Tlf: +47 22 40 40 40
nestas@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse:
2021/21417

Dato:
10.09.2021

# Høyringsinnspel til Regional transportplan for Vestland 2022-2033

Trygg Trafikk vil med dette gje høyringsinnspel i samband med framlegg til ny Regional transportplan (RTP) 2022-2033 for Vestland. Det er naturleg å avgrensa innspelet til høva som vedkjem trafikktryggleik og nullvisjonen.

Vestland fylkeskommune har eit viktig ansvar for trafikktryggleiken i fylket, jf. vegtrafikklova § 40a og folkehelselova § 20 og 21. Ansvaret er todelt; investeringar og vedlikehald av fylkesvegnettet og regional samordning- og tilrådingsfunksjon, m.a. gjennom Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU). Ansvaret inkluderer både fysiske tiltak og haldningsskapande arbeid/trafikantretta tiltak. Fylkeskommunane er i tillegg m.a. arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og skuleeigar, noko som gjev eit breitt verkemiddelapparat. Det er også verd å peika på at fylkeskommunen skal identifisera folkehelseutfordringar, fremja folkehelsearbeidet, jobba med utfordringar og påverknadsfaktorar, og vera pådrivar for og samordna folkehelsearbeidet i fylket, jf. folkehelselova § 20 og 21. Det breie ansvaret gir òg gode moglegheiter til variert og samordna innsats for å førebyggja trafikkulukker. Me viser elles til innspelet me gav i samband med høyringa for planprogrammet og ser at det har vore jobba godt med RTP både før og etter dette.

Trygg Trafikk Vestland har følgjande innspel til Regional transportplan for Vestland fylke i perioden 2022-2033.

## Trafikkstryggleik må vere eit hovudmål for regionalt samferdslearbeid

Trafikkulukker er framleis ei utfordrande side for transportsektoren, både i Vestland fylke og i Noreg. Dei siste tiåra har nedgangen vore markant, men likevel har det dei siste tre åra

(2018-2020) vore 32 omkomne og 211 hardt skadde i Vestland. Altfor mange i eit nullvisjonsperspektiv. Om lag 1600 menneske er i same tidsrom ramma av trafikkulykker og registrert med ulike typar skadar. I tillegg veit me at det er ei omfattande underrapportering på trafikkulykker, ikkje minst blant syklistar. Ulukkene får personlege følgjer og har samtidig store samfunnsmessige kostnader. Ambisiøse nasjonale mål i *Nasjonal transportplan* og *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* er viktige føringar for arbeidet me alle må leggja ned dagleg for å nå målsetjingane.

Trygg Trafikk er opptekne av at nullvekstmåla både lokalt, regionalt og nasjonalt vert sett i samanheng med nullvisjonen. Det er positivt med ambisjonar om at fleire skal sykla og gå, samtidig er det avgjerande at nullvekstsatsinga har med seg den klassiske trafikksikringstenkinga i verkemiddelapparatet: For å hindra ein auke i ulukker blant mjuke trafikantar må nye tiltak på veg, infrastruktur, trafikantretta satsing og krav overfor køyretøy høyra naturleg med.

Trygg Trafikk er nøgde med at høyringsframlegget til Regional transportplan har ein hovudmålsstruktur der trafikktryggleik naturleg inngår og at ulykkesutviklinga vert peikt på under punkt 3.5 i kapittel om sentrale utviklingstrekk. Tilsvarande er det spennande tankar lansert som ein del av punkt 3.6 om teknologisk utvikling. Det er godt grunnlag for å sei at utvikling av køyretøyteknologi har vore sentralt også i førebygging av trafikkulykker og at det i framtida vil vera ein viktig faktor for vidare reduksjon i talet drepne og hardt skadde langs vegane våre. Det er også positivt å sjå korleis det i planarbeidet har vore sentralt å ha med trafikktryggleik som ein raud tråd innanfor dei ulike plantemaa. Me stør Vestland fylkeskommune si satsing på å stogga forfallet på fylkesvegane, men er samtidig usikre på om noverande planar og nivå for finansiering er tilstrekkeleg for å oppnå målsetjinga. Eit godt utgangspunkt er lista opp gjennom 4.1.4 Strategiar for fylkesvegnettet. Det vil etter vårt syn krevja svært stramme prioriteringar frå Vestland fylkeskommune, og truleg auka statleg støtte for å rusta fylkesvegnettet opp til eit akseptabelt nivå.

Stortingsmelding. nr. 40 om trafikksikringsarbeidet vart handsama av Stortinget i januar 2017, jf. Innst. 188 S (2016-2017). Trafikksikringsarbeidet i fylkeskommunar og kommunar vert omtalt i eit eige kapittel (jf. kap. 4.9), som m.a. inneheld seks tilrådingar frå dei fylkeskommunale samferdslesjefane i Noreg:

- Trafikantretta tiltak må prioriterast høgare på alle nivå
- Fylkeskommunen må tilrettelegga for aktivt og målretta samarbeid mellom etatar og organisasjonar
- Etatar med ansvar for trafikktryggleik må delta i dei fylkeskommunale trafikksikringsutvala
- Det må bli stilt krav til at fylka utarbeider regional strategi/plan for trafikktryggleik med god involvering og politisk forankring

- Godkjenningsordninga «Trafikksikker kommune» bør vidareutviklast med mål om at alle kommunar/fylkeskommunar vert godkjent
- Det vert stilt krav om at trafikktryggleik skal vera tema i areal- og transportplanar, samt byvekstavtalar

Trygg Trafikk  er positive til nyvinninga *Strategi for mjuke trafikantar* og ser at denne kan bidra til oppfylling av fleire av temaa skissert ovanfor. Det at ein ser satsing på gange og sykkel i samanheng med kommunale trafikksikringsplanar, Barnas transportplan, Hjertesone og Trafikksikker kommune er fornuftig og kan sikra at satsinga vert sett i samanheng med den klassiske trafikksikringstenkinga, som involverer eit breitt og variert verkemiddelapparat med vekt på både fysiske og åtferdsretta tiltak. Her vert også behovet for tiltak for å skilja gåande og syklande, for slik å sikre tryggleiken til særleg dei mjuke og sårbare trafikantane, trekt fram på ein god måte.

Med venleg helsing

**Trygg Trafikk**

**Knut Olav Røssland Nestås**
Regionleiar Vestland
41206132
nestas@tryggtrafikk.no

VESTLAND BONDELAG

Retur: Vestland Bondelag, Hafstadvegen 21, 6800 FØRDE

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

| Vår sakshandsamar | Vår dato | Vår referanse |
|---|---|---|
| Geir Totland | 11.09.2021 | 21/00215-27 |
| 996 42 600 | Dykkar dato | Dykkar referanse |

**Støtte til uttale frå Landbruksråd Vestland, Regional transportplan Vestland**

Vestland Bondelag vil på  det sterkaste støtte uttalen frå Landbruksråd Vestland, og sette fokus på dei ekstra kostnadene landbruksnæringa i Vestland har på grunn av vegstandarden i fylket vårt. Uttalen frå Landbruksråd Vestland utdjupar desse synspunkta

Det er ei rekke tiltak som er naudsynt å gjere med fylkesvegnettet, men utbetring av flaskehalsar vil gje ein stor effekt raskt.

Med venleg helsing

Elektronisk godkjent, uten underskrift

*Anders Felde, leiar* *Lars Peter Taule, organisasjonssjef.*

# PS 29/21 Høyring av Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

## Forslag til vedtak

1. Vestland ungdomsutval kjem med følgjande uttale til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033:

## Saksprotokoll i Vestland ungdomsutval - 17.09.2021

Sander Eide Aase sette fram slikt fellesforslag:

> «Alternativ
>
> Vestland Ungdomsutval syns framlegget til RTP er svært godt.
>
> Me ynskjer å belysa at for vår del er det viktig å få fram alle punkta i vårt politiske planprogram. Mange av punkta basera seg på at det skal verta enklare for born og unge å nyta seg av kollektivtilboda i fylket. Me ser at miljødelen av planen kan nyta godt av ei god ordning på kollektivtransporten i heile fylket. Det må og leggast til rette for at det skal vera lettare å velja kollektiv transport i skuleskyssen.
>
> Me har og eit punkt som går på ras og trafikksikring. Dette er særs viktig i eit fylke som Vestland. Me treng ein vegpolitikk som basera seg på at alle kan ferdast trygt. Fylket må stå på for å få større overføringar frå staten.
>
> Når det kjem til urban mobilitet vil me dra fram ordningar som bysykkel. Dette er noko me ser at det er gode utsikter for å kunna optimalisera ytterlegare. Med til dømes elektriske bysyklar, fleire bysyklar og eit betre parkeringssystem for kommersielle elektriske sparkesyklar.
>
> Transport på sjø er og viktig for å halda på busetnaden langs kysten. Vestland er eit av dei fremste kystfylka i landet. Me og verdsleiande på teknologiutvikling. Vestland har moglegheiter til å gå i front, og den moglegheita bør me ikkje la gå i frå oss.
>
> FOT-rutene er ei viktig samferdsleordning som me vonar fylket tek på alvor. Moglegheitene el-fly gjer oss i framtida kan føra til hyppige avgangar mellom alle dei 6 ulike kommersielle flyplassane i fylke, og såleis revolusjonera korleis ein kjem seg fram i Vestland. Dette vil og kunna opna for meir samhandling mellom unge på tvers av mange av dei største regionane i fylket. For at dette skal kunne gå er det og viktig at Vestland Fylke fortsett på eigarsida i Stord Lufthamn, som i framtida kjem til å kunna spela ei stor rolle i Sunnhordlandsregionen si tilknyting til resten av fylket.
>
> Me hadde og ei von om at planen hadde vore litt mindre Bergens-orientert og heller teke for seg utfordringar knytt til kollektiv og mobilitetsutfordringar i heile fylket.»

## Avrøysting

Eide Aase sitt forslag vart samrøystes vedteke.

## Uttale frå Vestland ungdomsutval

Vestland Ungdomsutval syns framlegget til RTP er svært godt.

Me ynskjer å belysa at for vår del er det viktig å få fram alle punkta i vårt politiske planprogram. Mange av punkta basera seg på at det skal verta enklare for born og unge å nyta seg av kollektivtilboda i fylket. Me ser at miljødelen av planen kan nyta godt av ei god ordning på kollektivtransporten i heile fylket. Det må og leggast til rette for at det skal vera lettare å velja kollektiv transport i skuleskyssen.

Me har og eit punkt som går på ras og trafikksikring. Dette er særs viktig i eit fylke som Vestland. Me treng ein vegpolitikk som basera seg på at alle kan ferdast trygt. Fylket må stå på for å få større overføringar frå staten.

Når det kjem til urban mobilitet vil me dra fram ordningar som bysykkel. Dette er noko me ser at det er gode utsikter for å kunna optimalisera ytterlegare. Med til dømes elektriske bysyklar, fleire bysyklar og eit betre parkeringssystem for kommersielle elektriske sparkesyklar.

Transport på sjø er og viktig for å halda på busetnaden langs kysten. Vestland er eit av dei fremste kystfylka i landet. Me og verdsleiande på teknologiutvikling. Vestland har moglegheiter til å gå i front, og den moglegheita bør me ikkje la gå i frå oss.

FOT-rutene er ei viktig samferdsleordning som me vonar fylket tek på alvor. Moglegheitene el-fly gjer oss i framtida kan føra til hyppige avgangar mellom alle dei 6 ulike kommersielle flyplassane i fylke, og såleis revolusjonera korleis ein kjem seg fram i Vestland. Dette vil og kunna opna for meir samhandling mellom unge på tvers av mange av dei største regionane i fylket. For at dette skal kunne gå er det og viktig at Vestland Fylke fortsett på eigarsida i Stord Lufthamn, som i framtida kjem til å kunna spela ei stor rolle i Sunnhordlandsregionen si tilknyting til resten av fylket.

Me hadde og ei von om at planen hadde vore litt mindre Bergens-orientert og heller teke for seg utfordringar knytt til kollektiv og mobilitetsutfordringar i heile fylket.

Høyringsuttale RTP 2022-2033, Vestland Fylkeskommune.

Gjeld prioritering av rassikringstunnell på FV 5600 Nese- Vik, Vik Kommune.

Vik Bondelag ynskjer å koma med ein høyringsuttale til RTP om at rassikringstunnell på FV5600 i Vik i Sogn må verta prioritert i kommande periode. Ei særs rasutsett strekning på heile 6 km langs FV5600 gjer det vanskeleg og lite forutsigbart for landbruksdrift i bygdene i Arnafjorden.

Arnafjorden har eit aktivt landbruksmiljø med allsidig drift. Det er positivitet og optimisme for vidare landbruksdrift, og i bygdene i Arnafjorden er det mjølkeproduksjon, kjøtproduksjon, småfe, grovfôrproduksjon for sal, skogsdrift, og fleire ulike bærproduksjonar. Det har vorte investert i driftsbygningar for framtida i landbruket i Arnafjorden dei siste åra, både på mjølk, kjøt og sau.

Landbruksnæringa i Arnafjorden nyttar store beiteressursar i fjellet om sommaren, mykje av skjøtselen føregår i Stølsheimen Landskapsvernområde. Det viser att på det flotte kulturlandskapet som møter turistane i desse turområda, utan landbruket i Arnafjorden gror innfallsportane til Stølsheimen att, samt også deler av landskapsvernområdet.

FV5600 vert nytta fleire gonger dagleg anten av bøndene sjølv eller nøkkelpersonar i drifta. Mjølkeleveranse(TINE) skjer tre gonger i veka, og slakterileveranse(Nortura) skjer jamnleg gjennom heile året av både storfe- og småfebønder. I bærsesong skjer det dagleg transport av bær langs FV5600 frå Nese til Vik. I tillegg kjem leveransar av kraftfôr og driftsmidlar, samt arbeidskraft og service til landbruket i Arnafjorden.

Vik er ei stor og aktiv landbruksbygd i Vestland fylke, og konsekvensane ved stengd FV5600 er store; både for dei bøndene som driv i Arnafjorden, men også bøndene som bur i andre bygder i kommunen. FV5600 er einaste veg til og frå Arnafjorden, og bygdene her vert heilt isolerte når vegen stengjer. Eksempelvis ved ras og stengd veg må bøndene i Arnafjorden kasta all mjølka dei har produsert om den blir eldre enn 3 dagar på deira gardstank. Dette er motlaust og tungt for ein bonde som har lagt ned mykje arbeid kvar dag for å levera ei fyrsteklasses matvare. Vidare kan veterinæren bli sitjande fast på eine eller andre sida av Arnafjorden dersom det går ras på FV5600, det går ut over tryggleik og dyrevelferd i kommunen, sjuke dyr risikerer å ikkje få veterinærbesøk når det hastar. Tankbil og slaktebil kan også bli sitjande fast i ras på FV5600, noko som òg får ringverknader for mattryggheit og leveransar i andre kommunar i Vestland som leverer på same ruta.

Pandemien me er i ferd med å koma igjennom har vist kor stor verdi det er å ha norsk matproduksjon. Kor viktig det er med eit sterkt landbruksmiljø og lokale matprodusentar slik at det ikkje går tomt for kjøt, mjølk, smør, yoghurt og ost under ei nedstengjing.

For lokal matproduksjon og mattryggheit, rekruttering til landbruket, sysselsetjing i distrikta, og bulyst på mindre stader i Vestland fylke ber me dykk prioritera rassikringstunnell på FV5600 på kommande RTP.

Venleg helsing
Turid Haga Vange
- Leiar i Vik Bondelag.

# Innspel frå Vik næringssamskipnad om fv. 5600 – Vik–Arnafjord, til RTP for 2022-2033:

I samband med førestående arbeid med ny RTP for 2022 til 2033 har vi innspel som følgjer til RTP:

FV 5600 frå Vik til Arnafjord er ein veg med uvanleg mange rasfarlege punkt – ein samanhengande strekning på 6 km treng rassikring i form av tunnel - punktvis sikring vil ikkje løysa problemet.

Her blir skuleungar frakta i buss til og frå Vik kvar einaste dag, og folk har arbeidsvegen sin her på denne farlege strekninga der det stadig rasar – også i godt ver.

Arnafjord er eit samfunn der det skjer mykje positivt for tida, det blir satsa stort innan ulike næringar:

- Firda settefisk har storstila utbyggjing på gang innan landbasert settefisk. Utbyggjinga er tufta på lokale naturressursar som sikrar arbeidsplassar og legg grunnlag for nye. Slik satsing treng folk, og folk treng trygge vegar. Verksemda har også stort behov for transport av varer og tenester til og frå på fv 5600.

- Steinbrot og sandtak leverer majoriteten ut av bygda, og treng trygg og sikker transport på fv. 5600.

- Turisme er ei framtidsnæring, og ei næring med potensiale – Arnafjord hadde 15000 overnattingsdøgn før pandemien. Det er ei utfordring med logistikk av turistar (ofte utanlandske) til og frå bygdene i Arnafjord. Konkret eksempel, ein stor vert (Arnafjord Hytteutleige) måtte avbestilla gjester fleire gongar i løpet av ein kortare periode på grunn av stengd veg. Det førte til at han mista beste rating (Superhost) på Airbnb.

- Også innan landbruk blir det drive godt i Arnafjord, med allsidig drift innan mjølkeproduksjon, ammeku/kjøttproduksjon, sau, grovfor for salg, skog, jordbær og bringebær. Fleire unge og dyktige bønder satsar og investerer for framtida. Utfordringar med logistikk og transport på fv 5600 gjeld leveransar av mjølk, kjøt og bær samt arbeidskraft og leveransar av for og driftsmidlar.

- Butikken, som er særs viktig for bulyst og utvikling - har stadig utfordringar med vareleveransar.

Beredskap når vegen er stengd går sjøvegen – men det nyttar lite når det gjeld brannberedskap som dermed blir sterkt redusert, og frakt av for og mjølketankar. Då blir varene ståande, med sært usikkert utfall.

Det er for tida ein positivitet i bygdene i Arnafjord. Det blir satsa store summar som etter kvart kjem til å bidra tilbake til storsamfunnet. Alt heng i hop, og trygg og forutsigbar veg er avgjerande for næringslivssatsinga inn i framtida. Det er og avgjerande for rekruttering til desse verksemdene, generasjonsskifte i landbruket og for bulyst i desse bygdene.

Med venleg helsing
*Vik Næringssamskipnad v/leiar Åslaug Stadheim Ese*

Vestland fylkeskommune

**Vår ref.:** 539692/2021 - 2021/40622
**Deres ref.:** 2021/21417
**Dato:** 31.08.2021

# Høring - Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Fylkesutvalget i Vestland vedtok 1. juni 2021 å sende ut et forslag til regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) til offentlig gjennomsyn, med høringsfrist 12. september 2021. RTP består av fire dokumenter, og Vestland fylkeskommune ber om tilbakespill på alle fire:

- Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (hoveddokument)
- Handlingsprogram
- Strategi for myke trafikanter
- Strategi for bærekraftig mobilitet

Hoveddokumentet setter de prinsipielle føringene for samferdselspolitikken i Vestland fylke, og presenterer hovedmål og delmål for plantema og strategier. Planen har fem plantema: fylkesveinettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområder.

Handlingsprogrammet omtaler prioriteringskriterier og utviklingstiltak.

Strategi for myke trafikanter omtaler fylkeskommunens virkemidler for å øke antallet myke trafikanter.

Strategi for bærekraftig mobilitet er det strategiske styringsinstrumentet for kollektivselskapet Skyss.

Viken fylkeskommune kommer med dette med innspill til to av de fire dokumentene – *Hoveddokumentet (Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033)* og *Strategi for myke trafikanter.*

## Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (hoveddokument)

*Plantema Miljøløftet*

Miljøløftet er navnet på det regionale partnerskapet for å løse transportutfordringene, og for å realisere tiltak for et mer miljøvennlig og framtidsrettet transportsystem. Miljøløftet er også gjennomføringsorganet for byvekstavtalen i Bergensområdet.

I plantema Miljøløftet er deltema fra byvekstavtalen tatt inn. Her videreføres også mål formulert i transportkapitlet i regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Strategiene (overordnede mål) er følgelig de samme, men det er gjort endringer i underpunktene (delmålene). De sentrale målene for utvikling i byregionen fanges dermed opp og videreføres, dels ved at de så langt det passer generaliseres, og dels ved at det synliggjøres en geografisk avgrensing for hvor målet gjelder. Tilnærmingen Vestland her har valgt virker som en både pragmatisk og pedagogisk måte å tenke på.

**PLAN Samfunnsplanavdeling**
**Postadresse:** Postboks 220, 1702 SARPSBORG
**Besøksadresse:** Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
**Telefon:** 32 30 00 00
**E-post:** post@viken.no
**Internett:** www.viken.no
**Org.nr.:** 921693230

Dokumentet er elektronisk godkjent

*Plantema nasjonale ansvarsområder*

Plantemaet beskrives Vestlands behov knyttet til Nasjonal Transportplan.

For plantema nasjonale ansvarsområder ønsker vi å understreke nødvendigheten av å involvere nabofylkene i oppfølgingen av strategien for å utvikle dialogen mellom statlige virksomheter, næringslivet, fylkeskommuner og kommuner for å ta hensyn til lokale og regionale interesser inn i planarbeid og prioriteringer av tiltak.

## Strategi for myke trafikanter

*Grensesnittet mot strategi for bærekraftig mobilitet*

I Vestlands forslag til strategi for myke trafikanter er det fire delstrategier (sykkel, gange, mikromobilitet og barn og unge). Det pekes på behov for en kombinasjon av tiltak for å løse utfordringene, samt å tilrettelegge for systemer for kombinert mobilitet. Hvilke strategier som skal til for å tilrettelegge for dette bør omtales.

Strategi for myke trafikanter beskriver hvilken infrastruktur som skal bygges og behov for holdningsskapende arbeid, mens strategi for bærekraftig mobilitet omtaler hvordan Vestland skal utvikle dette. Det bør komme tydeligere frem hva som er forskjellen mellom disse, og eventuelt viktigheten av å dele dette inn i to separate strategidokumenter.

*Mulige målkonflikter*

Tiltak som bidrar til å oppnå noen målsetninger innen et område kan samtidig ha virkninger som reduserer måloppnåelsen på andre områder. I strategien pekes det på utfordringer i arbeid med å nå målene, men målkonflikter er i liten grad beskrevet. Refleksjoner rundt flere mulige målkonflikter og synergier kan være nyttig for å finne frem til de rette delstrategiene.

*Virkemiddelbruk*

I forslaget til strategi for myke trafikanter er mobiliserende og informative virkemidler spesifikt nevnt, mens andre virkemidler som regulatoriske, økonomiske, teknologisk utvikling og FoU i liten grad er omtalt. En mer helhetlig og systematisk omtale av ulike aktuelle virkemidler bør vurderes.

*Samarbeid*

Som et premiss for utvikling av gode løsninger og tilrettelegging for myke trafikanter, særskilt i byer og større tettsteder, kan tidlig dialog med andre aktører, blant annet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging med fordel nevnes.

*Mer vei for pengene – valg mellom ulike løsninger*

Før ombygging eller nybygging settes i gang bør det vurderes om det finnes alternative tiltak som kan avbøte eller løse problemet på en rimeligere og mer målrettet måte, for eksempel ved å påvirke transportbehovet.

For å redusere kostnadene knyttet til tilrettelegging for myke trafikanter er en rekke punkt listet opp i forslaget til strategi for myke trafikanter. Muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak, bør omtales. Løsninger på alle nivå (jf. firetrinnsmetodikken); enkle løsninger, helt nye løsninger og helt nye kombinasjoner av løsninger kan bidra til mer vei for pengene, samtidig som kunnskap om bruk av ny teknologi og erfaringer ved pilotering av løsninger kan også inngå i disse vurderingene.

Vennlig hilsen

Hilde Hermundsgård Reine

Fylkesdirektør for plan, klima og miljø

BERGEN

**Høringssvar fra Visit Bergen til Regional transportplan Vestland 2022-2033**

Innledningsvis vil vi takke for muligheten til å komme med innspill til regional transportplan. God infrastruktur er avgjørende for at vi skal få reisende til Bergen, for at de reisende kan komme seg til og fra attraksjoner på reisemålet og for at de reisende skal kunne oppleve attraksjoner i hele regionen.

Samtidig er det transportdelen av reiselivet som står for næringens største klimaavtrykk. Skal vi skape et mer bærekraftig reiseliv i Vestland må vi sørge for utslippsfri transport i Vestland så raskt som mulig og senest innen 2030.

Fylkeskommunen som innkjøper spiller en sentral rolle i å sørge for utslippsfri kollektivtransport. Her kan ikke fylket kun være en «pådriver» slik det heter i planutkastet, men en iverksetter.

Når kollektivtransport planlegges er det videre viktig å hensynta at regionen har et stort antall besøkende i et normalår. I 2019 var det omtrent 5 millioner overnattingsdøgn i hele fylket, hvor Bergen står for omtrent 65% av disse overnattingene. Disse benytter også kollektivtransporten i fylket vårt. Og vi har en ambisjon om å øke andelen reisende som reiser internt i og til og fra regionen vår med kollektivtransport.

De reisende har videre gjerne et annet reisemønster enn innbyggerne. Mange ønsker å besøke attraksjoner som gjerne ikke er sentralt plassert. For eksempel Skjerjehamn i Gulen, Fjordslottet på Osterøy og Glesvær i Øygarden. Når ruteproduksjon planlegges, må de reisende sitt behov inkluderes i trafikkanalysene.

Et flertall av reisende fra noen av våre viktigste markeder sier nå at de ønsker å fly mindre og at de vil ønske å besøke regioner som nærmere der de bor. I løpet av pandemien har næringen vridd sitt fokus mot nærmarkedene. Samtidig må vi i fremtiden ta høyde for at flytrafikken kanskje ikke vil nå det nivået som vi hadde før pandemien. Flere vil ønske å reise til destinasjonen med egen bil eller med jernbane.

For at Bergensregionen og Vestland fylke skal opprettholde sin konkurransekraft i fremtiden trenger vi transportkorridorer som binder oss tettere sammen med kontinentet. Dette betyr at reisetiden på riksveiene inn til Bergen må reduseres. I tillegg må det bygges et pålitelig og effektivt jernbanenett til/fra Bergen. En fremtidsambisjon må være at det vil bli mulig å ta nattog fra Berlin til Bergen innen 2030. Skal vi oppnå dette trenger vi at det gjøre store investeringer i samferdsel de kommende årene. Fylkeskommunen må være en tydelig forkjemper for at Vestland fremover får en større andel av de nasjonale samferdselsmidlene, samtidig som man er støttende til prosjekter som kan forkorte reisetiden til regionen vår, som for eksempel K5 Arna-Voss og Ringeriksbanen.

World Heritage City

P.O.Box 977 Sentrum
NO-5013 Bergen,
Norway

Strandkaien 3
NO-5013 Bergen,
Norway

Tel +47 55 55 20 15
Mail mail@visitbergen.com
Web visitbergen.com

BERGEN

**Våre prioriteringer i RTP er følgende:**

1. At det tas høyde for reisendes transportbehov i ruteplanleggingen av kollektivtransporten av fylket
    a. Herunder at eksisterende hurtigbåtruter som Sunnhordlandsruten faktisk stopper på reiselivsdestinasjoner som for eksempel Bekkjarvik. Tilsvarende at Nordfjordruten stopper på Skjerjehamn og Kilstraumen.
2. At fylkeskommunen sørger for at all kollektivtransport er utslippsfri gjennom å stille krav om dette i anbudsutlysninger
3. At fylkeskommunen er en pådriver for å få bygget ny infrastruktur som forkorter reisetiden til/fra Bergensregionen
4. Ved utbedring/nybygging av fylkesvei prioriteres viktige veier for reiselivet
5. Ved utbedring/nybygging av fylkesvei prioriteres viktige tilførselsveier til/fra riksveinettet.
6. At utbygging av ladeinfrastrukturen i fylket prioriteres.

Bergen, 6. september 2021



Anders Nyland
Reiselivsdirektør

**Fra:** Anne Lilleaasen (anne.lilleaasen@politikar.sunnfjord.no)
**Sendt:** 12.09.2021 20:43:40
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:** Anne Kristin Lilleaasen

**Emne:** Innspill Regional transportplan 2021/21417
**Vedlegg:**

Innspill regional transportplan 2021/21417

Ønsker spesielt å spille inn behov for oppgradering av Fv. 57 mellom Båtevik og Storehaug i Sunnfjord kommune. (Fv. 57 ser ut til å ha samme vegnr. på gml. og ny vegnummerstandard. Om ikke må vegnr. oppgraderes i innspillet).

Fv 57 er i svært dårlig forfatning mellom Dale og Storehaug gjennom Bygstad sentrum.

Utbedring av Fv. 57 er svært viktig utvikling og tilflytting i Sunnfjord og HAFS-regionen.
Arbeidet med utbedring av Fv 57 gjennom Bygstad har pågått i nær 100 år.

Det hersker ingen tvil om at Fv. 57 fra Båtevik via Saltkjelen til Storehaug er av særdeles dårlig kvalitet og dermed også svært dårlig i et trafikksikkerhetsperspektiv.

Statens vegvesen uttalte i sin rapport fra 2011 er vegen øst for Dale mot Storehaug av varierende kvalitet og at den største samfunnsnytten vil være oppgradert veg med bru over Svesundet.

Det er en stor belastning å bruke vegen for myke trafikanter, syklende, lokale reisende, næringstransport og pendlere, og trafikksikkerheten settes i spill.

Et klart flertall av elever ved Bygstad skole må fraktes i skolebuss pga farlige flaskehalser i Lia fra Hjelmeland til Yndestad og fra Båtevika via Osen og Saltkjelen, til tross for at de bor innenfor kilometergrensen for skoleskyss.

Med bru over Svesundet vil nyttetrafikk mellom Hafs-regionen og regionsenteret spare 24 kilometer i reiselengde og ca 20 min. i reisetid som også er betydelig i et klimaperspektiv hvor Sunnfjord skal redusere CO2 utslippene med 30 % innen 2030. En løsning med bru vil trolig være den mest klimavennlige løsningen.

Lokalt er det enighet om at det er stort behov for utbedring av veien mellom Båtevik og Storehaug gjennom Bygstad fordi
• der er sambindingsveg mellom Bygstad/Bjørvikstranda til nytt kommunesenter i Førde i nye Sunnfjord kommune hvor 4 kommuner blir til 1
• dagens vei har for lav veibredde og dårlig kurvatur på store deler av veien
• deler av strekningen er utslitt og ødelagt av tungtrafikk
• vegen gjennom Bygstad har spesielt dårlig standard med flaskehalsene Saltkjelen og Haugsbø/Fauske
• det er flere raspunkt på veien og spesielt i Saltkjelen
• det er mange utforkjøringer og andre ulykker mellom Bringeland og Yndestad gjennom hele året og daglig når det er vinterforhold
• det er den mest trafikkerte fylkesveien uten gul midtstripe
• strekningen gjennom Bygstad er ikke prioritert når det gjelder vinterberedskap som også skaper farlige situasjoner.
• svært dårlig tilbud med offentlig kommunikasjon slik at bil må benyttes i vesentlig grad både i jobbsammenheng, fritidsaktiviteter og sosiale sammenkomster

Oppgradert vei med bru
• vil gjøre det mulig å pendle mellom Førde og Dale på 30 minutter mot dagens 45 min, og mellom Båtevika og sentrum i Bygstad til Førde på under 15 minutter. De fleste i Bygstad pendler til Førde på jobb og på vgs. eller til andre utdanningsinstitusjoner
• Mer enn 80% av nyttetrafikken fra Hafs skal i retning Storehaug, Førde, Moskog og Skei og en melketankbil vil spare ca. 8700 km. i året om en tenker seg daglig levering av melk. Spart drivstoff/strømforbruk, slitasje på bil og vegbane er en direkte følge av kortere trase for alle brukere.

Oppgradert vei er også svært viktig for Sunnfjord som region. Det er mange arbeidsplasser langs Dalsfjorden og i Førde-området som trenger tilgang på arbeidskraft og ikke minst er det viktig for å knytte bo - og arbeidsregionen bedre sammen.

Det er også viktig å sikre god veg til flyplassen på Bringeland for reisende fra Sunnfjord, Hafs-regionen og Høyanger kommune som har denne flyplassen som sin hovedflyplass.

Kommunene Gaular og Fjaler fikk 60. mill. kr. i planleggingsmidler fra fylkestinget i 2018 til mindre utbedringer i hver kommune. Gaular sin pott er ikke benyttet.

Hele strekningen mellom Dale og Storehaug er del inn i 5 traseer. Kommunene har gjort respektive vedtak om prioritering av traseutbygging, med annenhver trasé hvor en starter ved Nishammaren i Fjaler, deretter Storehaug- Hjelmeland.

Gaular kommune har vedtatt at bompengefinansiering ikke er aktuelt, spesielt med tanke på at det ikke har vært vilje til å se på mulighet for ordning om passeringstak med Førde kommune i Førde-pakken.

Utbedring av FV 57 med bru over Svesundet har siden 2013 hatt 2. plass på regional transportplan i Sogn og Fjordane, og det var en forutsetning i fylkessammenslåingen at vegstrekningen ville beholde sin prioritet på RTP.

Den vegstrekningen som vil løse de største trafikale utfordringene på Gaularsiden er helt klart traseen mellom Hjelmeland - Haugsbø/Eide.

Mvh. Anne Lilleaasen
Mob. 48080022

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP VESTLAND

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen er ei samling av grunneigarar, bebuarar og hytteeigarar som arbeidar for å få utbetra og heva standarden på denne.

RTP Vestland er ein overordna plan der konkrete tiltak på vegen ikkje er ein del av planen. Me i arbeidsgruppa er svært opptekne av konkrete forbetringar, og har kome tidlegare med innspel på tiltak og fått utarbeid rapportar som syner tilstanden på vegen. Rapportane er frå 2014 og 2019, og standarden har for det meste forverra seg etter dette. Har lagt ved rapportane til denne uttalen.

I planen er det fokus på forfallet av FV og dette kan me skriva under på. Sjå eksempel på vedlagde bilete.

I handlingsplanen er dei ulike vegane delt inn i funksjonsklassar og slik me les det hamnar denne vegen inn i vegklasse D eller E. Ser ein då på korleis desse skal prioriterast framover blir me svært uroa for framtida til denne vegen. «*Det skal berre gjerast mindre tiltak for å unngå brot og alvorlege skader på veglenkjer av stor betyding for framkome og trafikktryggleik, og for å unngå akslerande forfall.»*

Strekningsvise tiltak er slik me les det uaktuelt på denne vegen. Om fylkestinget opprettheld ei slik prioritering vil denne vegen vera bortimot uframkommeleg om nokre år. Heile vegkroppen er slik oppbygd at mindre vedlikehald ikkje er godt nok, og vil ha kort varigheit med gjentakande reparasjonar og auka kostnad på sikt.

I tillegg til fastbuande og næringsliv soknar denne vegen til opp mot 1500 hytter i dalen. Dette medfører stor trafikk i helger og høgtider. Årsdøgntrafikk ÅDT er eit anna grunnlag for prioriteringar i planen, denne trafikken er eit gjennomsnitt over månader og år som ikkje tek høgde for trafikk toppar bla i helger og høgtider slik som er tilfelle for denne vegen. Det vil sei at denne vegen har mykje større trafikk enn slik det kjem fram. Og prioritera berre etter ÅDT vil difor vera feil grunnlag å prioritera etter.

Det er i planen framheva kor viktig det er for næringslivet at ein har god vegstandar bla 10 t aksellast. For denne vegen er det nedsett aksellast på om lag 25 km av vegen. Eksempel på korleis dette kan slå ut har ein ferske resultat av. I løpet av dette året har det vorte hogge ca 4000 kbm gran. For å få transportert dette ut har ein måtta kippa med små lass til ein samle plass for vidare transport. Dette har medført direkte ein ekstra kostnad, eller lågare pris til skogeigar, på 160 000,- kr. Når ein veit at det står om lag 100 000 kbm gran og furu i dalen som skal ut over dei neste 10 – 30 år er det her store verdiar som går tapt for skogeigar på grunn av vegstandar. Det er fleire utbyggingar av nye hytter og andre service tiltak i dalen. Dette medfører mykje anleggstrafikk, som ikkje kan nytta kapasiteten fullt ut pga. dårleg veg og aksellast. Slike eksempel også for andre transportar finns det sikkert fleire av.

Det er òg verdt å nemna at både Bane Nor og Forsvaret er storbrukarar av vegen. Forsvaret brukar vegen som tilkomst til skytefeltet sitt i Rjoandalen ved Mjølfjell, og Bane Nor brukar vegen for tilkomst til vedlikehald av Bergensbanen. For begge desse er dette ein svært viktig veg som krev tilkomst med både lastebil og store maskiner.

Denne vegen vil vera utsett for eit villare og våtare klima. Ved flaum har det fleire gonger alt no vore stengd veg, då Raundalselva har gått over vegen. Det er òg fleire stader på vegen som er utsett for

ras blant anna i Rastalia der det er registrert eit raspunkt i middels kategori i kartet for Skredpunkt Vestland. Fleire punkt på denne strekkja er òg utsette, enkelte plassar held vegen på å rasa ut og ned på jernbane linja.

Skal FV 5386 Raundalsvegen kunna tena brukarane framover må det meir midlar til, og ein bør sjå på grunnlaget for prioriteringane og korleis ein brukar midlane. Ein vil her særskilt nemna det positive i planen at ein ved planlegging av tiltak tidleg tek utførande entreprenørar med i planlegginga. Me trur òg at ein del lemping på standardar kan gjera at ein kan få meir veg for pengane.

Til slutt vil ein understreka at ein har hatt god kontakt med veg forvaltninga lokalt i Vestland fylke, og at me framleis kan koma med innspel og blir teke med på råd om konkrete tiltak framover.

**Vegen er ikkje tenleg slik den er no. Me ber difor om at ein ser på prioriteringane i planen på nytt, slik at også vegar i denne kategorien (vegklasse D og E) blir tilført midlar til strekningsvise utbetringar.**

Beste helsing for Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

Reimegrend vel:

Arne Larsen (sign) Truls Hauge (sign) Guttorm Fretheim (sign)

Raundalen grunneigarlag:

Jon Sindre Rødland (sign) Odd Kløve (sign)

Mjølfjell vel:

Even Nordø (sign) Erik Fausa (sign)

Vedlegg: Rapportar om tilstand frå 2014 og 2019
Bilete frå vegen

**Fra:** Sigbjørn Hauge (Sigbjorn.Hauge@voss.herad.no)
**Sendt:** 30.08.2021 09:35:59
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:**

**Emne:** HØYRINGSINNSPEL RTP
**Vedlegg:** RTP Høyringsinnspel 12092021.docx;RAP_001 Fv 307 Raundalen_09.03.2015 (1).pdf;Bilder av vegen.docx;RapportsynfaringRaundalsvegenfredag18okt (1).docx

Hei

På vegne av Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386 sender ein vedlagt høyringsinnspel med vedlegg.

Beste helsing
Sigbjørn Hauge
Varaordfører
Voss herad
95701529

Profesjonell – Påliteleg – Skapande – Inkluderande

MJØLFJELL VEL

# Rapport over vegstandard og problemområder på fv. 307, Palmafossen - Mjølfjell Ungdomsherberge

ADRESSE COWI AS
Postboks 2422
Solheimsviken
5824 Bergen
TLF +47 02694
WWW cowi.no

## INNHOLD

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Bakgrunn | 2 |
| 2 | Vegstandard og trafikk | 2 |
| 3 | Problempunkter | 2 |
| 3.1 | Osgjerd – kartblad 0 | 3 |
| 3.2 | Rastalii – kartblad 1 | 4 |
| 3.3 | Rastalii – kartblad 2 | 5 |
| 3.4 | Rastalii – kartblad 2 | 6 |
| 3.5 | Lindberg – kartblad 2 | 6 |
| 3.6 | Krokane– kartblad 3 | 7 |
| 3.7 | Skiplegården – kartblad 3 | 8 |
| 3.8 | Skipleslida – kartblad 3 | 8 |
| 3.9 | Reimegrend – kartblad 3 | 9 |
| 3.10 | Reimegrend – kartblad 4 | 10 |
| 3.11 | Voll – kartblad 4 | 11 |
| 3.12 | Eggjareir, Mjølfjell Ungdomsherberge. Kartblad 4-7 | 12 |
| 4 | Oppsummering | 13 |
| 4.1 | Vegdekke og vegoverflate | 13 |
| 4.2 | Sideområde | 13 |
| 4.3 | Omlegging av fylkesveg | 14 |

OPPDRAGSNR. A061278
DOKUMENTNR. 001
VERSJON 02
UTGIVELSESDATO 28.10.2014
UTARBEIDET IVSE/TUS/PVSK
KONTROLLERT IVSE
GODKJENT

# 1 Bakgrunn

Mjølfjell Vel, ved Unneland har tatt kontakt med COWI AS for å få laget en tilstandsrapport på fv. 307. Mjølfjell Vel er en velforening for hytteeiere og andre brukere av Mjølfjellområdet.

Vegstrekningen fv. 307 Palmafossen-Mjølfjell Ungdomsherberge er 35 km, og har ujevn standard, bortsett fra nyere omlegginger ved Urdland og Klyve. Til denne fylkesvegen sokner det i dag 733 hytter.

Rapporten har tatt for seg noen enkeltpunkter og plassert dette på kart, for å synliggjøre spesielle problemområder.

# 2 Vegstandard og trafikk

Vegstrekningen fv. 307 Palmafossen-Mjølfjell Ungdomsherberge er 35 km, og har ujevn standard, bortsett fra nyere omlegginger ved Urdland og Klyve. Til denne fylkesvegen sokner det per 1.10.2014 733 hytter, og ytterligere 100 hytter er under planlegging på Skiple, Reimegrend og på Mjølfjell. Hytteområdet langs vegen er det største i sitt slag på Voss, og er større enn Myrkdalen. I den sammenheng kan det nevnes at Myrkdalen har fått oppgradert vegen vesentlig de senere år, med blant annet ny tunnel og nytt dekke på strekningen Skjervheim-Helgatun.

Vegen har størst trafikk i helger og rundt høytider, men en vesentlig del av trafikken er fra fastboende som for det meste har arbeidsplassene sine i retning Voss sentrum. Bygging og vedlikehold av hytter, daglige bussruter, renovasjonsarbeid/bosstømming, postruter, sjuketransport og annen lokal trafikk, utgjør i hovedsak trafikkmengden.

Dagens veglinje for strekningen er stort sett uendret fra "hest og kjerre-tiden", om man ser bort i fra utbedring i Rastali, omlegging på Klyve og Urdland, samt en opprusting ved Mjølfjell Ungdomsherberge. Deler av strekningen har dårlig linjeføring og totalbredde på under 4 meter. Vegdekket er av varierende kvalitet; noe er reasfalter de senere år, andre steder er det krakelering, langsgående telesprekker/sprekker på grunn av breddeutvidelse, slaghull og til dels dype spor.

# 3 Problempunkter

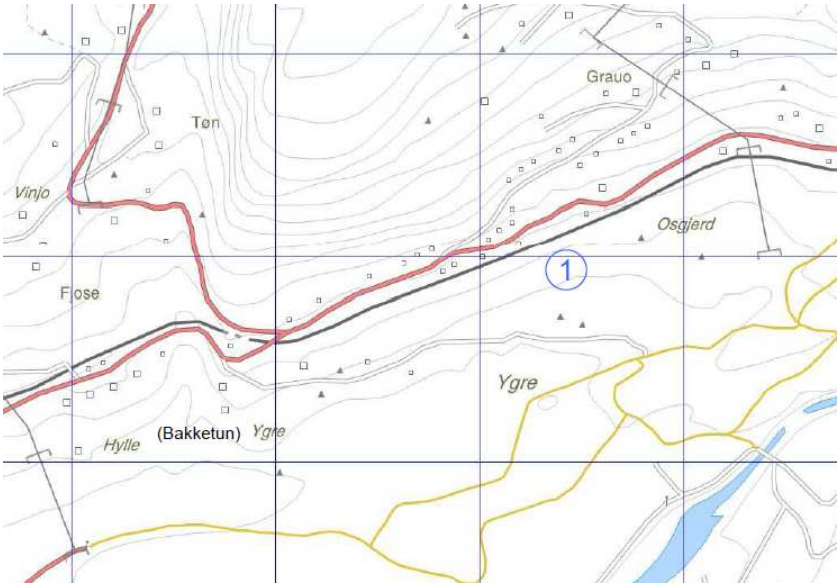
For å synliggjøre enkeltområder langs strekningen som ikke tilfredsstiller dagens standarder og sikkerhetskrav, i tillegg til eventuelle skader på vegdekket tar rapporten for seg enkeltpunkter. Det er viktig å understreke at disse punktene kun er et utvalg man har sett seg ut for å heve sikkerhet og standard på vegstrekningen. Punktene er observert på en befaring i oktober 2014, hvor Ivar Seim fra COWI deltok, sammen med A. Unneland og R. Solheim fra Mjølfjell Vel.

## 3.1 Osgjerd – kartblad 0

*Problem:* Mangler godkjent rekkverk, ca. 60 meter.

*Utdyping:* Fra Hylle (Bakketun) til Mjølfjell (avkjøring til Mjølfjell stasjon) mangler det rekkverk på en strekning rett etter at vegen går fra 2-felt til 1-felt.

Etter SVV sin rekkverksnormal skal rekkverksskinnetopp være minst 0,75 ± 0,1 meter over asfaltdekke.




*Figur 1: Utsnitt fra kartblad 0*

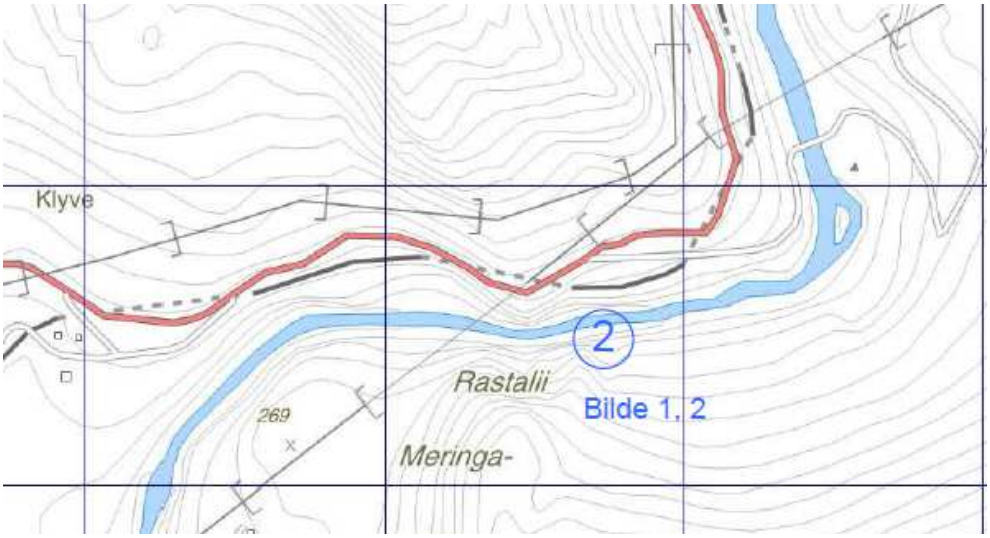



*Figur 2: Bilde fra Google Maps for skråning*

## 3.2 Rastalii – kartblad 1

*Problem:* Mur under veg på utrasing.

*Utdyping:* Vegens fundament har sunket, og murfundamentet ser ut til å være på vei ut. Rekkverket langs vegen er lavt i punktet i innerkurven. Det ligger også en stor steinblokk ovenfor vegen som ser ut til å kunne rase ut når som helst.




*Figur 3: Utsnitt fra kartblad 1*



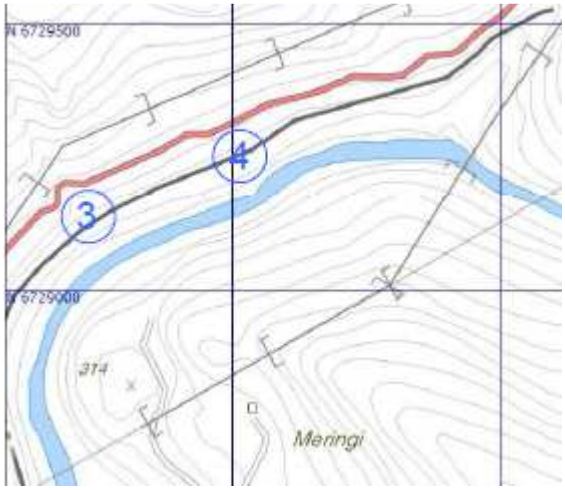
*Figur 4: Rekkverk sett fra vest*



## 3.3 Rastalii – kartblad 2

*Problem:* Is på vegbane høst-og vinterstid, samt dårlige siktforhold

*Utdyping:* Det står en del høge trær langs vegen som skygger for sol på vegen, samt tar noe sikt. Vegstrekningen har ifølge lokalkjente, hyppigere isdekke og er generelt glattere enn tilstøtende veg. Rydding av overhengende vegetasjon vil antagelig bedre dette problemet.




*Figur 6: Utsnitt fra kartblad 2*



*Figur 7: Bilde fra Google Map som viser vegetasjon langs veg, og skygge på veg*

## 3.4 Rastalii – kartblad 2

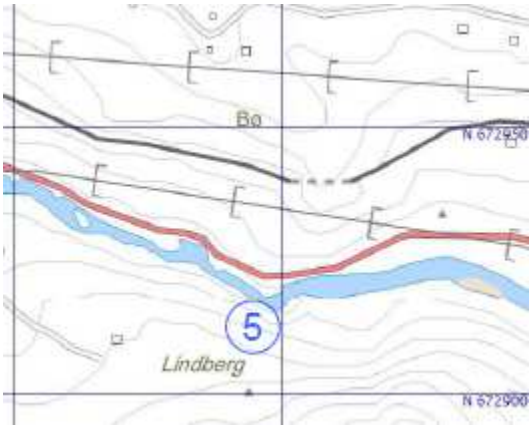
*Problem:* Usammenhengene standard – dagens utbedring er avsluttet på et kunstig sted i forhold til avkjørsler og trafikkmengde.

*Utdyping:* Fortsette å utvide vegen videre fra dagens anlegg mot Urdland. Se Figur 6: Utsnitt fra kartblad 2.

## 3.5 Lindberg – kartblad 2

*Problem:* Dårlig sikt.

*Utdyping:* Straks forbi avkjøring til Lindberg bør en fjerne en fjellknaus. Også her er det generelt isete vegbane høst og vinter, med trær/høy vegetasjon tett på vegen.




*Figur 8: Utsnitt fra kartblad 2*

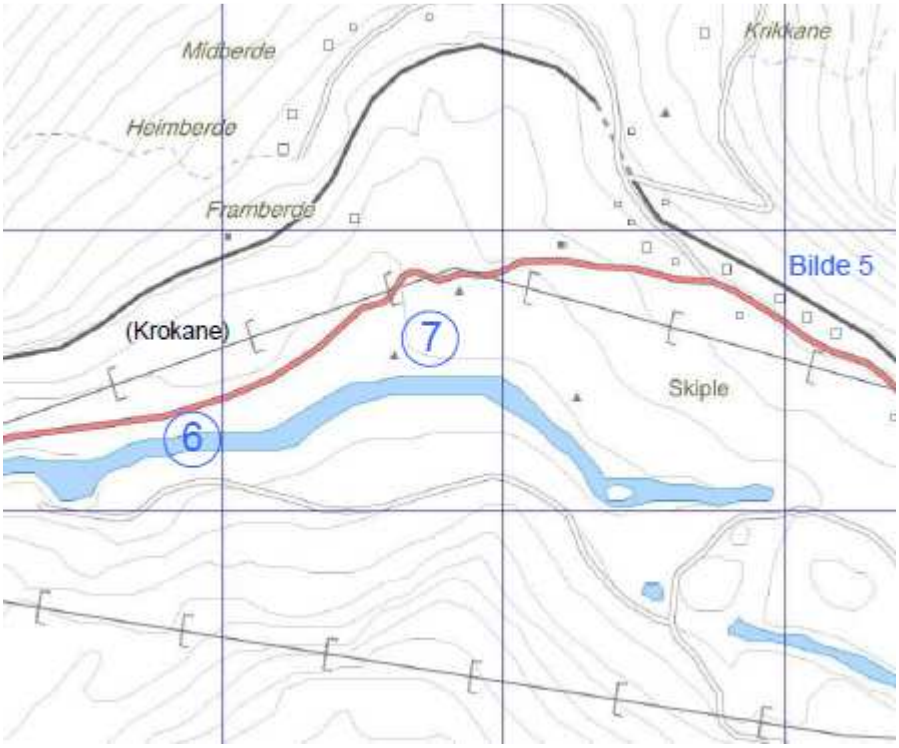


*Figur 9: Fjellknaus*

## 3.6 Krokane– kartblad 3

*Problem:* Hjulspor og setninger – vanskelig for brøytemannskap å drifte vegstrekningen tilfredsstillende.

*Utdyping:* Bortsett fra noen få plasser som er reasfaltert fram til Mjølfjell Ungdomsherberge, er det dype hjulspor og nedsunket skulder. Dette gjør at snø- og isryddingsjobben er vanskelig.




*Figur 10: Utsnitt fra kartblad 3*




*Figur 11: Veg med spordybde. Heldigvis står det en strøkasse på toppen.*

## 3.7 Skiplegården – kartblad 3

*Problem:* Hovedveg gjennom tun, ved bakketopp.

*Utdyping:* Fv. 307 går gjennom et tun over en bakketopp. Spesielt dårlig sikt her, og hele vegen burde vært lagt utenom tunet. I tillegg er det dårlig med møteplasser i dette området.



*Figur 12: Foto ved Skiplegården - fv. går gjennom tunet over bakketopp*

## 3.8 Skipleslida – kartblad 3

*Problem:* Gamle ferister.

*Utdyping:* Ferister som ikke lenger er i bruk. Gjerde og grinder er borte. Dersom det ikke lenger er behov for disse, bør de fjernes/lukkes. SVV kan lage avtaler med grunneier slik at ferister igjen blir åpnet dersom det kommer dyr i utmarken igjen.

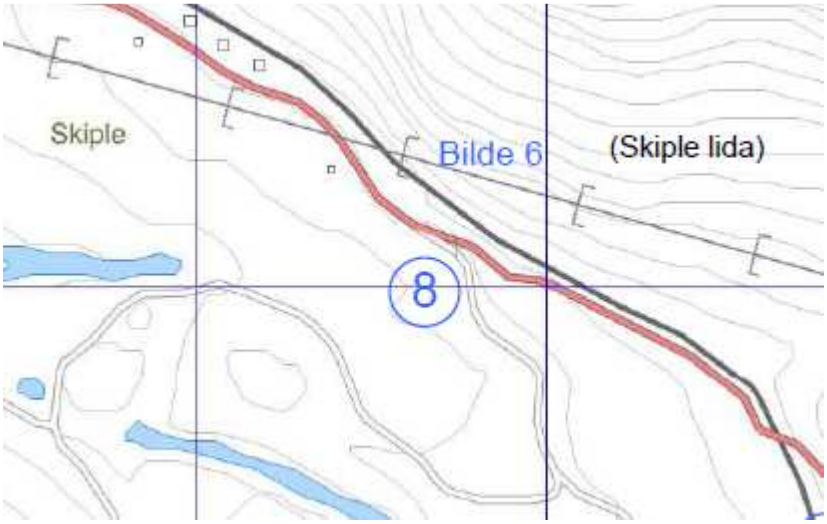


*Figur 13: Ferist*

## 3.9 Reimegrend – kartblad 3

*Problem:* Dype hjulspor og ujevn veg.

*Utdyping:* Hjulspor og ujevn veg gjør vintervedlikehold vanskelig å utføre tilfredsstillende.




*Figur 14: Hjulspor plassert på kartet*



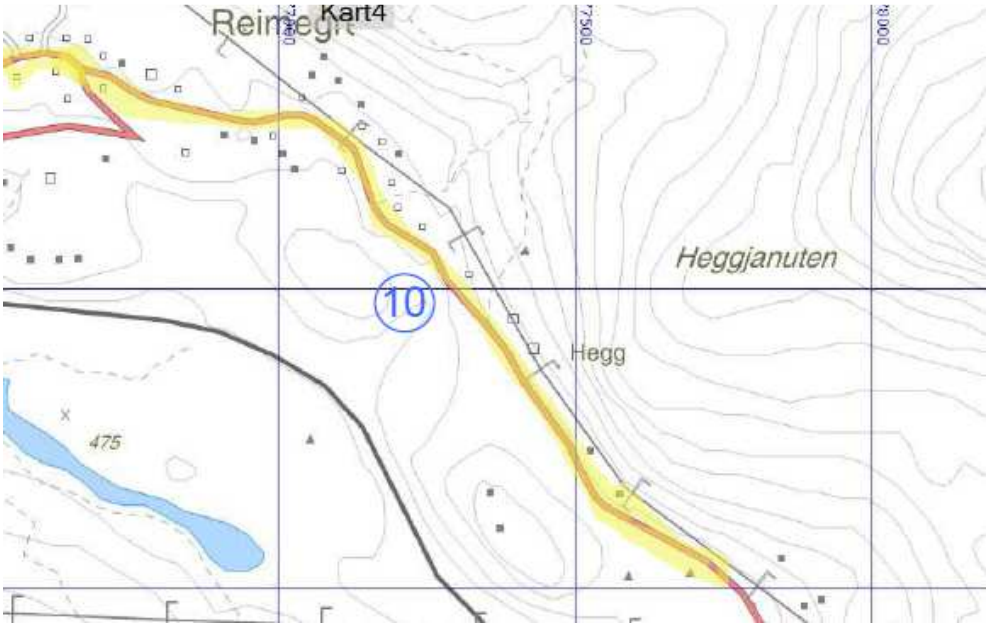
*Figur 15: Bilde av hjulspor*

## 3.10 Reimegrend – kartblad 4

*Problem:* Vegen går gjennom tun – dårlig sikt.

*Utbedring:* Ideelt burde vegen vært lagt om, men som et minimum bør man gå over og kontrollere sikttrekanten ved avkjørsler og kryss. Flere steder på strekningen er det hageplanter/hekk og trær/buskas innenfor sikttrekanten. Enten må bør man stenge avkjørsler, eller må man opparbeide tilfredsstillende sikt til avkjørsler.

Ellers er overgangen fra spredtbygd til tettbygd litt utydelig.




*Figur 16: Kartutsnit - veg gjennom tun, Reimegrend.*



*Figur 17: Bilde - vegen bør legges om. Fv. fungerer som adkomstveg for lokaltrafikk her.*

## 3.11 Voll – kartblad 4

*Problem:* Asfalt i oppløsning.

*Utdyping:* Slaghull og krakelering i samme område. Store steiner fra forsterkningslaget er på vei opp gjennom asfalten. For å unngå at problemet oppstår på nytt, bør man vurdere å legge på nytt bærelag før man reasfalterer.



*Figur 18: Hull i asfalt, forsterkningslag på vei gjennom*



*Figur 19: Hull i asfalt.*

## 3.12 Eggjareir, Mjølfjell Ungdomsherberge. Kartblad 4-7

*Problem:* Dårlig dekke og ujevn overflate

Utdyping: Strekningen har til dels store telehivskader og lokale setninger, i tillegg til områder med ujevnheter av varierende grad. På strekninger med stor forekomst av eldre dekke med steinslipp, men ellers god standard, bør man prioritere en reasfaltering før dekket får oppsprekking/slaghull som følge av slitasjen.



*Figur 20: Foto ujevnt vegdekke, høy alvorlighetsgrad, som følge av telehiv/setninger*



*Figur 21: Foto tatt ved Kårdal. Ujevn overflate i dekket som følge av steinslipp, i tillegg til mindre telehivskader.*

# 4 Oppsummering

## 4.1 Vegdekke og vegoverflate

Dekket har flere steder på strekningen ikke den standarden som skal til for å få et forsvarlig vintervedlikehold. Dette gjelder spesielt fra Krokane, før Skiple ved punkt Krokane– kartblad 3, til Mjølfjell Ungdomsherberge.

Hjulspor, slaghull, telehiv og lokale setninger gjør at brøyteutstyret ikke får med seg all snø og is i vegbanen. I tillegg kan det oppstå materielle skader på utstyr under vinterdrift av vegen.

Etter håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av Riksveger* – standarden er tilrettelagt slik at den også kan brukes for fylkeskommunale og kommunale veger, bør vegstrekningen kontrolleres i forhold til følgende punkt:

- Sprekker i vegdekket over 2cm skal tettes i løpet av 4 uker (SVV HB R610, kap. 2).
- Hull med tverrmål større enn 10 cm skal repareres i løpet av 1 uke (SVV HB R610, kap. 2).
- Hjulspor og nedsunket vegskulder på deler av strekningen Krokane – Mjølfjell Ungdomsherberge hvor det ikke er reasfaltert de senere år. Etter normalen skal nivåforskjell pga. telehiv, setninger, deformasjoner osv. målt som avvik fra 2 meters rettholt, være mindre enn 35mm sommer, og mindre enn 50 mm vinterstid i lengderetning (SVV HB R610, kap. 2).
- Ferister – utenfor beiteperioden skal disse være tildekket med binderplate, eller være fjernet med hensyn til vinterdrift (SVV HB R610, kap. 5.13).

## 4.2 Sideområde

- Rekkverk mellom Palmafossen – Mjølfjell Ungdomsherberge er ikke tilfredsstillende etter krava i Håndbok N101, Rekkverk og sideområder. Eksisterende rekkverk skal ha en minimumshøyde 0,70m ± 0,1m.
- Møteplasser – gjeldene versjon av håndbok N100, Veg- og gateutforming anbefaler maks 250 meter mellom møteplasser på denne typen veg (Sa3), samt frisikt fra møteplass til møteplass. En møteplass etter håndboken skal være en utvidelse av kjørebanen til 6 meter over en lengde på 20 meter, med 15 meter overgangsstrekning til hver side. Totallengde på møteplassen vil da være 50 meter.
- Bergskjæringer skal holdes fri for løs stein som er til fare for trafikanter og andre, samt veg og vegutstyr. Det skal gjennomføres systematisk rensk hvert 5. år, eller etter spesiell beskrivelse. Kap 2.10 og 2.11 i SVV sin driftsstandard. I området rundt Rastalii bør man gå en runde i fjellskjæring ovenfor vegen.

- Vegetasjonsrydding langs vegen. Spesielt to plasser, se 3.3 og 3.5, har trær som medvirker til glatt kjørebane både høst og vinter.

- Stabilitetssikring ved punkt  – kartblad 23.32, Rastalii. Etter håndboken skal dette utbedres før man får følgeskader som deformasjon av fundament og setningsskader.

## 4.3 Omlegging av fylkesveg

På fv. 307 Palmafossen-Mjølfjell Ungdomsherberge ved Skiple og Reimegrend bør det vurderes en omlegging av hele vegen. Her kjører man gjennom tun med lite definerte avkjørsler og gårdsplass på høybrekk/bakketopp.

Raundalsvegen nokre eksempel på tilstanden 19.04.20









# Rapport frå synfaring Raundalsvegen

## 1 Bakgrunn

I tråd med sak 7 i vegmøte på Kårdal den 11 okt 2019 skulle Vidar Tokvam laga ein vedlikehaldsrapport over Raundalsvegen, og Odd Kløve skulle skrive den. Synfaringa på Raundalsvegen vart gjennomført den 18 oktober i tida kl 0900 – kl 1400 på strekningen Kløve - Ungdomsherberge - Kløve. Etter vegmøte har det også vorte framskaffa ein rapport frå COWI laga av Ivar Seim. COWI rapporten er datert 28.10.2014, og vår synfaring/rapport må lesast i samanheng med COWI rapporten.

## 2 Status i dag

Større endringar på Raundalsvegen som vi registrerar etter at COWI rapporten vart skriven er følgjande, utbetring i Rastalia, utbetring vest for Skiple(Start av Skiplesbakkane) og utbetring aust for Skiple i Storesvingen på Skipleseidet. Det som har vorte forverra i same tidsrommet er vegbanen, som no i lange parti er svært dårleg. Problemområde som er godt beskrivne i COWI rapporten, vert ikkje dokumenterte i denne rapporten.

## 3 Problemområde vegbane og rekkverk

3.1 Rastalii (Ved starten av det bratte område)Stort sig i vegbanen, sprekk i vegen, sprekk i muren under, og laust rekkverk. Her kan det skje ei alvorleg ulukke, dersom ein tungtransportbil køyrer utpå der vegen er nedsigen og heile vegen rasar ut. Det er svært bratt under vegen og langt ned på jernbanen

3.1.1 Rastalii Sig i vegbane (Rett aust for Fig 7 i Cowirapport)

3.2 Urdlandslii Sig i vegbanen 3 stader. Mykje dårleg rekkverk både i Rastalia og Urdlandslia. Hol i vegbanen Urdlandslia vest

3.3 Urdland. (Rett aust for der nye vegen sluttar) Sig i vegbane.

3.4 Bøfossen Dårleg vegbane aust Bøfossen.

3.5 Flat mellom Kvåle og Skiple. Dårleg vegbane.

3.6 Skiple aust v. hus Olav Bere. Dårleg vegbane

3.7 Skipleseidet frå Rasteplass og austover. Vegbane i oppløysing, står stubbe opp midt i vegbanen ein stad.

3.8 Slåtto Vegbane i oppløysing 400-500 m frå Slåtto mot Reime.

3.9 Reime vest Dårleg vegbane

3.10 Voll Dårleg vegbane

3.11 Voll v huset til Magnar Vangen. For høg fylling på ferist som kan føre til skader på bilar som har litt for stor fart.

3.12 Vest Mjølfjell ved veg til Hagen gard. Dårleg vegbane

3.13 Vest Mjølfjell ved Hjeltnes sitt hus. Dårleg vegbane

3.14 Aust Mjølfjell. Aust Rjoandbru dårleg vegbane.

3.15 Vest Speidartjørn Dårleg vegbane

3.16 «Keep smiling» bru Dårleg vegbane 500 m aust for brua

3.17 «Ungdomsherberge» Dårleg vegbane 500 m vest for UH

## 4 Møteplassar

Vi viser til pkt 4.2 underpunkt 2 om krav til møteplassar i Cowirapport, der det m.a. er beskrive at det skal vere fri sikt mellom møteplassane. Følgjande stader hadde vore ynskjeleg med meir møteplassar.

4.1 Urdland Vegstrekningen frå «nyevegen» på Urdland til Bøfossen, 2-3 nye møteplassar

4.2 Raundalskyrkja Vegstrekningen 200-300 m vest for kyrkja 1 ny møteplass

4.3 Kvåle sag I bakken aust for saga 1 ny møteplass

4.4 «Butikk» Reime Det er trongt i området og vanskeleg og passere kvarandre med store køyrety, ynskje 1 ny møteplass.

4.5 Storehegg Området austover forbi «Hundesteinane», ynskje 1 møteplass.

4.6 Eggjareir Området mellom dei to gardsbruka, ynskje 1 ny møteplass.

## 5 Omlegging av fylkesvegen

Både av trafikktryggleiksomsyn og næringsomsyn er det ein del plassar som kunne vore omlagde. I næringssamanheng er det også eit ynskje og få vegen omklassifisert frå BK 8 til BK 10 til Reime, omleggingar kunne gjere dette enklare. Følgjande område kan nemnast.

5.1 Skiple Her burde vegen vore lagt utanom tunet.

5.2 Natthellerbrua. Jernbanebrua midt i Skipleseidet er ei utfordring for store køyrety og burde vore omlagd.

5.3 Reime aust, Bakketoppen mellom Hegg og Voll er utfordrande spesielt om vinteren og burde vore omlagd.

## 6 Oppsummering

Rapporten frå synfaringa er meint å vera eit bidrag i det vidare arbeidet med å få utbetra Raundalsvegen. Den peikar vonleg på ein del problemområde og gjer ikkje krav på å vera ein fullstendig fagrapport. Det er heilt sikkert mange andre problemområde som også kunne vore omtalte. Eit hjartesukk til slutt: Etter og ha køyrt Raundalsvegen i godt over 50 år, kan eg ikkje hugse at vegbanen har vore så dårleg nokon gong etter at det vart lagt asfalt på vegen.

Odd Kløve Voss 23/10 2019

Arbeidsgruppa fv 609 Hundsåna v/Heilevang

Kvammen, 31.08.2021

Vestland Fylkeskommune

**Høyringsinnspel RTP 2021/21417**

Fylkesvegnettet har mange rasutsatte strekningar og vi ser kvart år fleire ulykker knytt til ras. Vi vil presisere viktigheita av å prioritere sikring av desse strekningane i den kommande RTP. Vi meinar rassikring må ha endå høgare prioritet og få ein større del av det samla vegbudsjettet.

På vegne av oss som dagleg pendlar eller ofte køyrer den rasutsatte strekninga på Fv. 609 forbi Hundsåna vil vi presisere viktigheita av at dette prosjektet blir prioritert gjennomført raskast mogleg i første del av planperioden. Vegen er ei konstant bekymring for oss som bur i området. Det er skulevegen for vidaregåande elevane våre og unge vaksne vegrer seg for å flytte heim igjen på grunn av rasfaren.

I det faglege grunnlaget for skredsikring til RTP er det gjort ei ny såkalla "faglig tilråding frå prosjektgruppa" som ser ut til å ville overprøve modellen til Statens Vegvesen og vegvesenet si behovsliste. I den "faglige tilrådinga" er Fv.609 Hundsåna-prosjektet blitt forbigått av ein del prosjekt med vesentlig mindre skredfaktor.

I den gamle modellen til Statens vegvesen var trafikkmengde vekta like tungt som skredfrekvens. Likevel finn ein behov i den "faglige tilrådinga" til å la trafikkmengde telle meir enn alle andre faktorar tilsaman, noko som framstår merkelig all den tid den gamle modellen er den faglige modellen til Statens Vegvesen og som er grunnlag for tildeling av rassikringsmidlane til fylket frå nasjonalt nivå.

Uavhengig av "ny" eller "gammal" modell, er det faktorarar som ein slik modell ikkje får fram og som er vesentlige i Hundsåna sitt tilfelle. Nokre slike moment er:

- pendlarar og arbeidsgivarar blir råka x antall dagar kvart år pga stengingar av vegen.
- bil har blitt teke av ras på strekninga og berre flaks hindar at liv gjekk tapt
- vegen har ein svak, bolta vegsole som kan gjere at heile vegen rasar ut ved et større ras
- prosjektering er gjennomført og reguleringsplanar er straks på plass.

Vegen er klar til bygging!

Med vennleg helsing
Arbeidsgruppa FV609 Hundsåna v/Heilevang

Kurt Hafstad
-leiar-

# Høyring RTP – FV 5600 Vik-Arnafjorden. Innspel frå Arnafjord Bygdeutval.

Me vil gjerne koma med nokre innspel i høve høyring RTP for Vestland fylke. Me har ein av dei mest ras-utsette vegane i Vestland, difor er det heilt avgjerande at ras-midlar blir brukt til rassikring.

Arnafjord Bygdeutval representerer dei tre bygdene i Arnafjorden: Framfjorden, Indrefjorden og Arnafjord (Nese) i Vik kommune. Det bur fast omlag 150 personar i dei tre bygdene, men til påske og gjennom vår/sommar er folketalet mangedobla pga. mange feriehus og utleigehytter i bygdene.



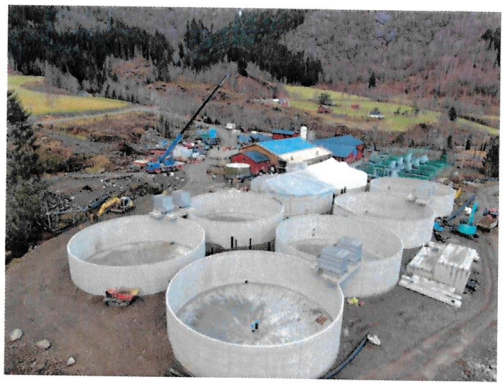
- FV 5600 mellom Vik og Arnafjorden har ei særleg stor utfordring i høve rassikring sidan kring 6 km av vegen (Eitrestrondi) ligg inne i ei samanhengande ras sone, dvs. ein veit aldri kvar og når rasa går her. Punktvis rassikring løyser ikkje ras-utfordringane.

- Dette er einaste vegen som går til bygdene i Arnafjorden, og det er difor ingen omkøyringsveg.

- Dette er skulevegen for alle born i Arnafjorden, dvs. 1.-10. klasse. Det er ikkje greitt å sende ein heil generasjon to gonger dagleg på denne vegen!

- Me har merka klimaendringane på kroppen på denne strekninga, med auka ras og rasfare.

**Næring – Arnafjorden i dag**



Naturen i Arnafjorden gir gode føresetnader for landbruk, oppdrett, kraftproduksjon, sand-steintak, turisme (om lag 15.000 gjestedøgn for utleigehyttene), nærbutikk og barnehage.
FV 5600 er ei utfordring for utviklinga og er ofte stengd pga. ras eller fare for ras.
Dette gir også store utfordringar for næringslivet i «kampen om» arbeidskraft og foresigbar logistikk.
Men fleire av ovannemnte næringar har satsa kraftig dei siste åra. Firda Seafood har investert svært store summar, og har gitt optimisme i bygdene.
Optimismen bygger på at denne vegen var høgast på marginallista i førre plan, men med ny modell kan den falle heilt ut, i så fall ein katastrofe for Arnafjorden.

I grunnlagsdata for RTP ser me at det er nytta 150 ÅDT på FV 5600, dette samsvarar ikkje med førre rapport frå Statens Vegvesen av 2015 der det er nytta 248 ÅDT (etter teljinga i 2014), noko som samsvarar meir med vår oppfatning og næringsutviklinga som har vore dei siste åra.

Med dei nye satsingar som no er gjort, veit me at Arnafjorden vil levere store verdiar tilbake til storsamfunnet. Nye satsingar står for tur, men skal dette lukkast fullt ut må FV 5600 prioriterast no, og strekninga Eitrestrondi erstattast med tunnel!

Med helsing
for Arnafjord Bygdeutval
Lars-Magnus Bungum
Lars-Magnus Bungum

*Vedlegg: 1) Presseklipp ras og næring. 2) Underskriftliste for tunnel no*

# Høyringsinnspel Regional transportplan Vestland 2022 - 2033

Botnane og Årebrot grendalag har gått gjennom høyringsutkastet til regional transportplan for Vestland fylkeskommune. Vi har sett på mål og strategiar utifrå kva som kan medverke til at Frøysjøvegen (FV 577) vert sett i skikkeleg stand, utvida, rusta opp og utbetra slik at det vert ein god og trygg bruksveg for både folk, syklistar og ulike køyretøy.
Frøysjøvegen startar frå FV 614 ved Myklebust i Bremanger kommune, går sørover og endar på Årebrotet og Villevika i Kinn kommune.

Litt veghistorie

Etter mykje kamp gjennom mange år fekk bygdene Botnane og Årebrot fast vegsamband den. 11.12.1993. Då var den siste delen av vegen bygd, frå Sørgulen til Botnane. Vegen mellom Botnane og Årebrot vart ferdig bygd og opna 1.august 1987. Veghistoria for desse bygdene er lang og krunglete – slik vegen er. Det faste vegsambandet har vore avgjerande for at det bur folk og er næringsverksemd heilt i havkanten ved Frøysjøen. Men delar av vegen er frå ei anna tid og ikkje tilpassa moderne trafikk med store køyretøy og anna bruk av vegen. Vegen går tett ved hus, gjennom tun, er smal, har mange uoversiktlege svingar, har dårleg dekke, og det er no nedslite på grunn av mykje tungtrafikk.

Vestland fylkeskommune har som strategi å utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester. Botnane og Årebrot treng ein betre veg og breiband/fiber og god mobildekning. Det siste ser no ut til å vere på gang, med fullføring i 2022.

Vi arbeider for, og håpar og trur at det vert gjort noko med vegen også i dei næraste åra, og at den vert prioritert i regional transportplan og seinare i budsjett og økonomiplan. Bygdene er avhengig av det. På same måten som då dei fekk veg.

Vi meiner det er fleire punkt i høyringsutkastet som tilseier at vegen må bli prioritert. Det gjeld strategipunkta om å prioritere vedlikehald og utbetring, betre tryggleiken og å oppretthalde vegkapitalen. Det er det som gjeld for Frøysjøvegen. Også punktet om å legge til rette for å betre konkurranseevna til næringslivet i utviklinga av vegnettet, gjeld for Frøysjøvegen. Av omsyn til næringslivet (DC Seljestokken Aggregates (steinbrotet), Firda settefisk, Brandsøy maskin og Seljestokken båtverkstad) vart det bygd to nye bruer i Øvrebotten då det var forslag om å nedklassifisere akseltrykket. Samla er det om lag 45 arbeidsplassar ved desse verksemdene. I tillegg er den ein som driv gard på heiltid og to andre på deltid.

**Uroa for ny inndeling**

Vi er usikre på kva kategori Frøysjøvegen kjem i med dei nye reglane for inndeling av vegnettet i Noreg. Men vi går utifrå at det vert rekna som ein lokal veg, i kategori C, D eller E. Og ikkje ein regional veg. Difor er vi litt uroa for at det berre er dei regionale som vil verte prioriterte då det her skal lagast «standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak» medan det på dei lokale vegane skal verte «utført punktutbetring og strekningsutbetringar.» Med tronge økonomiske  råmer er vi redde for at dei lokale vegane vert nedprioritert og ikkje vert gjort noko med på lang tid. Sjølv om behovet er stort. Vi meiner behov for vedlikehald og utbetring bør vere kartlagt på alle typar fylkesvegar i Vestland.

Vi er i mot utviklingstiltaket «Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet». Føremålet er tydeleg at fleire av dei lokale vegane (klass C, D og E) skal verte kommunale vegar. Før inntektssystemet er endra og kommunane får midlar i høve tal kilometer veg vil dette vere det same som at desse vegane vil forfalle og ikkje verte utbetra.

I strategiane pkt 4.1.4 vert det lagt  opp til at ÅDT (årsdøgntrafikk) skal vere eit tilleggsmoment ved prioritering av utbetring av skredpunkt. Vi vil åtvare mot dette. Og sjølv om dette ikkje gjeld Frøysjøvegen vil vi generelt gå mot å trekke inn ÅDT i samband med prioriteringar. Det er behovet for å utbetre/vedlikehalde/skredsikre som må vere grunnlaget for prioriteringane. Elles vil det vere nokon som aldri kjem til å få utbetra ein rasfarleg eller på annan måte dårleg veg.

**Trafikktryggleiken må bli teken alvorleg**

I Botnane opplever vi at trafikkmengde er avgjerande for når vi fekkavslag på søknad om redusert fartsgrense gjennom bygda. Vi opplever at trafikktryggleik med det, ikkje vert teke på alvor når det er få folk som bur der. Dette står i motstrid til punkt q i strategien om 0-visjon og trafikktryggleik som «ein grunnleggande føresetnad for Vestland fylkeskommune. Og vidare punkt om at fylkeskommunen skal «medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken, blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur». Dette er svært gode argument for å gjere noko med vegen gjennom Botnane, spesielt der vegen er smal, går rett forbi hus og er svingete, og på fleire punkt uoversiktleg. Når det gjeld trafikktryggleik må ikkje trafikkmengde telje! For det er slik foreldre i Botnane spør: – ER IKKJE BORNA VÅRE LIKE VERDFULLE SOM BORN I TETTBYGDE STROK?

Frøysjøvegen kan også verte ein god veg å sykle på, både for tilreisande og fastbuande. Og den vert ein god del brukt i dag fordi det er lite bratte bakkar og lange, flate parti. Men den er for smal og lite oversiktleg i store delar. I høyringsutkastet vert det peika på at fylkesvegane også er viktige for reiselivet og for tilgang til naturområde. Dette er godt argument for å få utbetra Frøysjøvegen. Og vi vil legge til, for å oppleve kultur. Med stor innsats frå grendalaget er det etablert ein Diktarsti med dikt av Jan-Magnus Bruheim og ei kulturløype med informasjon om alle gravrøysane som er på strekningen mellom Botnane og Årebrot.

I Botnane og Årebrot er det om lag 50 fastbuande. For dei som pendlar ut og inn til bygdene langs Frøysjøvegen er vegen viktig. Og for dei mange som nyttar fritidshusa mykje, både sommar og vinter.

Vi vil også peike på at ferjeleiet på Villevika er viktig. Med det er Frøysjøvegen også den mest aktuelle omkøyringsveg om FV 614 er stengt over Magnhildskaret.
Botnane og Årebrot grendalag meiner det i den samanhengen må vurderast å bygge vegen vidare frå Årebrotet i retning Florø. Det vil gje vesentleg kortare, fast vegsamband til byen. Og det vil opne eit nytt utbyggingsområde for Kinn kommune.

Grendalaget er mykje samd i strategi b under punkt 4.1.4 om at budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald må aukast «for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslap.» Det er avgjerande for mange bygder å få opp standarden på fylkesvegane for å halde oppe busettinga og utvikle samfunna vidare.

Med helsing

Botnane og Årebrot grendalag

Åsmund Berthelsen (leiar)
93237073
asmund.berthelsen@icloud.com

Vedlegg:

Kart viser kor vegen går og bilete frå vanskelege parti på Frøysjøvegen.

Brynjulf Dalland
Øyjordsveien 57
5038 Bergen

Mobil 91639883

Vestland fylkeskommune
07 OKT 2021

Bergen 05.10.2021

Vestland Fylkeskommune
Transportplanseksjonen
V/ Rådgjevar Eva Margrete Vinjevoll
Postboks 7900
5020 Bergen.

Transportplan.

Eg viser til Regional transportplan frå Tysnes kommune.

Denne er sent til Vestland Fylkeskommune med innspel til behandling.

I avsnitt denne planen er gang - og sykkelveg på FV.549 mellom Våge og Reiso, aktuell og blir der Vestland Fylkeskommune bedt om og legga planen inn i RTP.

I den forbindelse vil eg utdjupa mitt syn til dette forslaget, om det valg Tysnes kommune der fremja. Alt i 2019 var dette oppe i Tysnes kommunestyre, for gang - og sykkelveg

Dette tok eg opp som leserinnlegg i lokalavisa "Tysnes" mai 2019.med overskrift "Ein veg til besvær" Dei synspunkta eg der kom med talar for seg sjølv og som avtalt ligg ved dette brevet. Vedlagt ligg og situasjonskart med 2 forslag merka A og B til ny veg trase for FV. 549. Vegen vil og kunna utløysa tunnel for aust vestsamband Hordafast til bygdene i Tysnes og innover over Lukksundbrua. Det ligg og ved kart som syner avmerka 19 utforkjøyringer frå FV 549 Øvre Dalland. Dei har forårsaka person -og materielle skader, på motoriserte kjøyretøy og eiendom. Og nye utforkjøyringer vil truleg ikkje avta.

Eg har med dette tilkjennegitt mine synspunkt i saka om gang og sykkelveg, som nå er i planleggings - fasen mellom Våge og Reiso ved Vestland Fylkeskommune. Men uten att dette frå meg er og sjå som innblanding i saka.

Ser gjerne tilbakemelding .

Med helding
Brynjulf Dalland

Vedlegg. 1 skriv, 2 kart.

EIN VEG TIL BESVÆR.

Gjennom lokalavisa Tysnes og folkevalgte organ, er det retta stor interesse til vegutviding for gang og sykkelveg og kjørefelt med gul midtstripe i vegen, mellom Våge og Uggdal. Størst oppmerksomhet er retta til Dallandsbrekka, som strekker seg frå vegkryss inn til Windsor og byggefelta i Vågsmarka. Dallandsbrekka er ein veg med bratt stigning på 6-7 prosent i veglengde på 850 meter før den er over verste kneiken og flater ut mot Hollekimleitet. Vegen var ferdigstilt som kommunal veg og åpna i 1948 for allmenn ferdsle, med vegbredde 3,50 meter, og møteplasser 4,50 meter. Veglengda var 4,14 kilometer frå Våge kai til Reiso. I 1954 omklassifisert til fylkesveg, og uten endring i krava frå overlevering frå vegåpning i 1948. Vegen blir i stortingsvedtak 20.juni, 1963 omklassifisert til riksveg 9 over Tysnes, då som stamveg mellom Flatråker til Våge kai. Seinere nedgradert til riksveg 40.I ettertid tilbake til fylkesveg, med ymse nummerendringer seinast til Fv49. Vegen har såleis hatt eit turbulent tilvære, utan endring i kjørebredder bortsett frå sporadiske små tilpassninger her og der. Vegen har derfor og aldri overtid tilpassa seg til det trafikale system som er etter dagens norm og krav. Over tid har Dallandsbrekka hatt tre fartsgrenser, frå 80 til 60 til dagens 50 kilometer. Tillatt normal-transport er i brukerklasse (BK) 10 med inntil 50 tonn. For utover dette må spesialtransport søkjast om, der Statens vegvesen gjev løyve til det. Maksimal vogntoglengde er 19 meter, utover det er også søknadspliktig. Om slike søknader blir fulgt opp står ubesvart. Vegen er elles tungt belasta med ikkje mindre enn 19 utforkjøringer, frå 1968 og frametter år for år til noverande år, dette på ei veglengde 460 meter over Øvre Dalland, der utfall har blitt person og materielle skader. Dette er høge tall som truleg berre over tid vil auka i ulukker framover. Dette med tettere trafikk, som per dags dato syner 1900 bilpasseringer (ÅDT) over Dalland i døgerets 24 timer. Ein førespurnad er retta til prosjekt - leiinga for Hordfast om framtidig trafikkgrunnlag over Tysnes mot Lukksund og Hardanger når nye stamvegen som skal gå over Reksteren opnar. Dette er førebels ikkje rekna på, men det vil bli ei monaleg stor auke. I parentes kan nemnast alt i 2000 vedtok Hordaland Fylkesting stamveg over Tysnes frå Jektevik til Teiglandsområdet, og krysse noverande veg på Eredalsleitet, til ferjeleie på Teigland. Som var nok eit prosjekt som aldri blei realisert.

Er så tida inne for vegutviding av Dallandsbrekka? Trulig ikkje. Grunnavståing utover noverande 3,50 meter køyrebane må klarerast. Dei topografiske tilhøva talar i mot, med forsering av fleire fjellparti og store vegskråninger, dette for å oppnå tofelts veg med gul midtstripe, gang og sykkelveg. Totalt utgjer dette krav til totalbredde 11,80 meter for avståing grunn, minus 3,50 meter. Såleis må og eksisterende vegbane forsterkast med masseutskiftning, som inneber periodevis vegstenging, til ulempe for dei vegfarande bilister med fleire. Med utvidelsen fylgjer og steinsetting for stabilisering av jord og fjellskjæringar som blir berørt av vegutvidelse. Montering av støyskjerming som er del av krav mot tilgrensande busetjing. Vegen blir framleis skilta med 50 kilometer fartsgrense, då områda er definert som tettbygd strøk. Langs Dallandsbrekka frå Windsorkrysset er det og 11 avkjøyringar, der enkelte av desse betjener fleire eiendommar. Desse avkjøyringane vil framleis kunne skapa farlege situasjoner for alle langs vegen sjølv om denne utvidast. Når vi ser heilhet i alt dette, blir ei vegutviding av Dallandsbrekka svært kompleks og dyr, og med kostnadene for å oppgradera denne kjem ein kanskje langt med ein heilt ny og betre veg for samme prisen.

For å koma ut av dette uføret, er tida no inne for å tenkja nytt. Er vi framtidsretta og villige til å sjå framover for tilretteleggig av ny veg over Dalland? Då må vi ta eit attersyn i tid, som refererer til vegvalg over Dalland årsskifte 1800 - 1900. Då bestemte Tysnes heradsstyre ( ikkje kommunestyre den gang) ny veg mellom Våge og Uggdal, som skulle erstatte den gamle bygdevegen, den såkalla prestevegen frå 1828 mellom dei to kyrkjesokna. Denne vegen var som dagens veg over Dalland både bratt og tung for dei farande. Amtingeniøren blei så av Tysnes heradsstyre i 1900 engasjert til å stikka ut ny vegtrase frå Våge og oppover Dalland. Hans vegvalg fylgde den gang som no gjennom det såkalla Sjurabråtet. Frå der skulle vegen bøya av austover og gå langs med elva som rann gjennom dalen (den gang som no) før vegen lenger sør tok av vestover frå elva, med innfallspunkt omlag 200 meter frå der Hollekimleitet er skille mellom bygdelaga. Ei veglengde på omlag 1300 meter, vist på situasjonskart merka med "A" og raud markering, som var amtingeniørens veg valg i år 1900. Av ulike grunner blei amtingeniørens vegvalg den gangen underkjent og endra til det som er dagens veg over Dalland. Men lat så Dallandsbrekka gå ut av tida som noverande gjennomgangsveg og få endra status då den framstår som irritasjon og besvær for den vegfarande allmugen.

Ny veg blir så og realisere etter amtingeniørens valg av 1900. Nyvegen starter med tilrettelegging av ny rundkjøring i Windsorkrysset inn til byggefeltet i Vågsmarka og viderførast langs elva i dalen opp mot

Hollekimleitet. Som alternativ kan vegtraseen endrast i sør til langsetter Vågsåsen og Dallandsmyra og komme ut lenger sør ved Hollekimleitet, merka med "B" og oransje markering på situasjonskartet. Ei trase på omlag 1600 meter. Denne vegen vil skille seg merkbart ut frå den noverande vegen over Dalland. Topografien viser Nyvegen med minimale naturinngrep i jord-, fjellskjæringer, og vegskråninger. Nyvegen får køyrebredde med gul midtskille, eventuelt gang og sykkelveg og ingen avkjøyrsler, alt etter Statens vegvesen sine normer. Fartsgrense 80 kilometer i samsvar med Hordafast sine resultat, rekna i tidsbesparelse for høg fart. Dette er av vesentleg stor verdi for pendlere frå Tysnes som i framtida skal tur retur inn på stamvegen, når den er realisert. Om ein vil spara millioner i investering på Nyvegen, kan gang og sykkelveg bli overført til den eksisterande Dallandsbrekka som opprettast som kommunal lokalveg for dei fastbuande. Denne vegen blir skilta "Stengt for gjennomkjøyring" med underskilting "Gang og sykkelveg" og framleis 50 kilometer fartsgrense. Nyvegen FV49 opnar elles for framføring av elektriske kablar til stolpepunkt for veglys, samt røyrføring for kloakk og vatten. Sistnemde om behov melder seg for videreføring av vassverka mellom Våge og Uggdal. Alt dette tenar og til fordel for næringsarealet på Hollekimleitet. Nyvegen har såleis mange fordeler, som også framtidig tilrettelagt for tunnelinnslag i Vågsåsen, for trafikk aust-vest til og frå nye stamvegen over Reksteren. Dette vil kunne frigjere Våge sentrum for den aukande gjennomgongstrafikken. Alt i alt gjer og vegen slutt på den mishagsytring som Dallandsbrekka gjennom tider har påkalla dei vegfarande.

Brynjulf Dalland.

**Fra:** Anne Lilleaasen (anne.lilleaasen@politikar.sunnfjord.no)
**Sendt:** 12.09.2021 21:09:01
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:** Anne Kristin Lilleaasen

**Emne:** Innspill 2021/21417 RTP
**Vedlegg:**

Innspill RTP 2021/21417

>> For nærmiljørådet Bygstad utvikling er det svært viktig med utbedring av FV 57 mellom Dale og Storehaug via Bygstad.

>> Hele samfunnet i Bygstad er kraftig berørt over den dårlige vegen i sitt daglige virke i
>> ett trafikktryggingsperspektiv, og for tilflytting og utvikling er det en forutsetning med utbedret veg. Fv. 57 er også sambindingsveg til nytt kommunesenter i Førde etter kommunesammenslåing. Oppgradert veg til kommunesenter er et viktig punkt i intensjonsavtalen som lå til grunn for kommunesammenslåingen.

>> Mange potensielle tilflyttere ytrer skepsis til den dårlige fylkesvegen. Om utbedring ikke skjer gjennom Bygstad er Bygstad utvikling redd for at skole, barnehage og nærbutikker vil stå i fare å bli lagt ned innen et 10 års perspektiv. Vi er redd folk vil flytte mot storbyene.

>> Bygstad utvikling jobber for utvikling av arbeidsplasser, gode nærmiljø, lokaldemokrati og bo-region som våre viktigste oppgaver. I mangel av offentlig kommunikasjon er det vanskelig å ta seg til arbeid, skole og aktiviteter uten bil, så i distriktene må ta innover oss at bilen som fremkomstmiddel er kommet for å bli til nye løsninger kan i vareta dagens utfordringer.

Mvh.
Bygstad Utvikling
Anne Lilleaasen
Leder

# Styrk snøggbåttilbodet i Osterfjorden!

## Innleiing

Kollektivtilbodet kring Osterfjorden for pendlarar til Bergen er i dag dårleg, spesielt for bebuarar nord på Osterøysida. Å reise kollektivt til ein arbeidsplass i Bergen er tilnærma umogleg for dei aller fleste. Som døme kan ein sjå på rutetabellen for rute 210 Tyssebotn-Lonevåg-Bergen: Om ein ynskjer å reise til arbeid frå bustad i Fotlandsvåg kan ein gå på bussen klokka 06.11 og vere på bystasjonen i Bergen klokka 07.43, heile 1 time og 32 minuttar seinare. 40 minuttar lenger enn ein brukar med bil – nær dobbelt så lang tid!

Kvifor er det viktig med pendlerreisande? Noko av det som gjer Noreg unikt er at me bur spredt, og om ein ønskjer å behalde det slik må det tilretteleggjast særleg for pendlerreiser, då fleire arbeider på kontor og mange kontorarbeidsplassar klyngar seg saman i byområda. Det bur allereie i dag ei rekkje pendlarar nord på Osterøy, i tillegg høyrer me på det jamne at det er viktig å utvida bu- og arbeidsmarknader, jamfør argumenta frå tilhengarane av Hordfast-kolossen. Då bør me så aller visst starta med nærområda våre framfor å byggja kolossale monument til fleire titals milliardar.

## Tiltak

Gjennom å utvide snøggbåtruta til Knarvik med anløp i Fotlandsvåg og Bjørsvik vil ein lage ei direkterute til Bergen som vil spare betydeleg med tid. Om ein nyttar reisetida med snøggbåten Knarvik – Bergen som mal for reisetid vil ein truleg kunne komme ned til 50 minutter reisetid frå Fotlandsvåg til Bergen, inkludert ekstraanløpa. Dette er ei tid som er konkurransedyktig med bilen, og vil kunne utfordra privatbilismen.

## Moglegheiter

Ved å oppretta ei snøggbåtline vil fylket kunna nytta bussane som materuter til snøggbåten frå omliggande områder som Hosanger - Tyssebotn på Osterøysida, og Eikangervåg – Vikanes på Ostereidetsida. Då kan reisande frå Osterfjord-området som skal reise til Bergen ta snøggbåten direkte i staden for å ta «mjølkeruta».

Per i dag går det ei snøggbåtrute direkte frå Bergen til Mo. Denne ruta er så vidt eg veit primært ei turistrute for å tiltrekke seg turistar til Modalen. Gjennom offentlig – privat samarbeid mellom private aktørar og kommunane kan det undersøkast om det er moglegheit for ei kombinert rute for turisme i indre Osterfjord og pendlerrute for bebuarane rundt Osterfjorden.

## Miljø

Eit openbart hinder i vegen for ei slik linje er miljøaspektet. I henhold til rapporten «Utgreiing av kollektivtransport til sjøs» av Asplan Viak for Vestland Fylkeskommune vises det til at energibruk per setekilometer for dei ulike kollektivtransportmetodane er høgast for hurtigbåt, og høgare enn fly (graf side 27). Riktignok skal denne grafa takast med ei lita klype salt ettersom kjelda er Brødrene Aa – ein produsent av elektriske hurtigbåtar som openbart har økonomisk interesse i å mala konvensjonell hurtigbåt som ein miljøversting – men likevel kan ei slik rute være med på å utfordra «status quo» i bransjen for hurtigbåtar med alternative driftsmetodar.

I byvekstavtalane vert det lagt til grunn for vekst i trafikken at denne auka skal takast med kollektiv eller sykkel. Eit argument for å ta pendlartrafikken med båt er at det er lettare å transportere med seg sykkel på snøggbåt enn med buss. Det vil derfor kunna verta ei auke i sykkelbruken i sentrum av

Bergen. Av dei som pendlar med bil i dag er det truleg få som set frå seg bilen undervegs i reisa for å byte transportmiddel.

## Bestillingsløysing og prøveprosjekt

Dersom fylkeskommunen ser dette innspelet som eit prosjekt med uklar samfunnsnytte er det mogleg å etablere løysinga som eit prøveprosjekt undervegs i RTP-perioden. Det er også mogleg å etablere bestillingsløysingar for reisande slik at båten ikkje treng å gå i periodar kor det ikkje er bestillingar. Dette vil spare fylkeskommunen for driftsutgifter om tilbodet ikkje vert brukt.

## Vekst i lokalsamfunna

Blant meireffektar av slike tilbod kan me sjå til sårt tiltrengt vekst i lokalsamfunna. Bygdene treng tilflytting av folk frå alle samfunnslag for å kunne overleve over tid. Ved å etablere tilbod for dei som arbeider i Bergen vil det være mogleg for fleire som ynskjer å busetje seg utafor byen å gjere det. Det har aldri vore so monge som flyttar ut frå byane som i pandemiåret, då er det viktig at samfunnet utviklar tilbod til dei som ønsker å busetja seg utafor byane. Til samanlikning kan me vise til bustadsprisane og attraktiviteten i Nordstrand-området i Oslo, kor det går snøggbåt.

# Utbedre fv 567 og knyt den saman med fv 569

Fylkesveg 567 Fotlandsvåg – Tyssebotn er eit lappeteppe av dimensjonar. Bebuarane mellom Fotlandsvåg og Tyssebotn fortener betre, det gjer også næringslivet.

Det går monge vogntog for dag på denne strekninga inn til hjørnesteinsbedrifta Tysse mek, inn til nærbutikken i Tyssebotn og bakeriet. Slik strekninga er i dag er det direkte trafikkfarleg nokre stadar grunna store hol i vegen og kvasse kantar. Bebuarar og næringsliv er lei av stadig klatting på hol. Legg ny asfalt!

I tillegg må også vegen knyttast opp til fv 341 og 569. Det er allereie laga bru over Kallestadsundet og inn på Osterøy, og vei vidare til Toskedalen. Det manglar berre nokre få kilometer med veg i relativt fint terreng for å knytta saman desse vegane, og dermed gje bebuarar på Osterøy nord ei alternativ rute inn til Nordhordland. Det ville vore ei styrke mellom anna for bebuarar på Osterøy nord all den tid næraste legevakt er i Knarvik Det ville i tillegg vore ei styrke for heile fylket, fordi transporten hadde då fått ein omkjøringsveg i fall ras på E39 Romarheim.

# Høyringsinnspel frå Foreldregruppa for Trygg veg fv. 5724 Olden- Briksdal

Oldedalen, Stryn kommune, September 2021

*«Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling*.»
- RTP Vestland Fylkeskommune hovudmål.

Foreldregruppa for Trygg veg Olden- Briksdal (fv. 5724 i Stryn Kommune) set pris på at eit av hovudmåla for Vestland Fylkeskommune er å ha eit effektivt og *trygt* transportsystem. Spesielt set vi pris på dette, då det nettopp er *tryggleik* som er hovudutfordringa for den rasutsette vegen vi i Oldedalen i fleire ti-år har jobba for å få sikra.

Tida er inne for at dette rassikringarbeidet vert gjort, og at befolkninga i denne aktive og livskraftige bygda får trygg veg heile året – og ikkje minst at barna får ein trygg og sikker barnehage og skuleveg.

Vestland fylkeskommune har eit stort ansvar, då dette er ein av dei mest rasutsette vegstrekningane i Norge.



*Fossvega mars 2020 – herfrå ligg 4 fleire ras med høg rasfaktor på ei 7 km strekke.*

## Fv 5724 er ikkje trygg og sikra før heile vegstrekken Olden-Briksdal er sikra

Vi ynskjer å minne om at fv 5724 «Oldedalsvegen» er ei 20 km lang vegstrekke. Av desse ligg 5 av dei mest farlege rasa med høg og middels skredfaktor på ei strekke på ca. 7 km. Dette er

også den delen av vegen som har størst behov for opprustning, breiare vegbane, og å bli sikra mot vatnet.

Dette sju kilometer skredområdet strekker seg frå (inst i dalen/sør) Yri, der ein har Fossvega, og vidare mot Gytri, der ein har Heimefonna, Bukkeskora og Sandvika på rekke og rad. Alle desse fonnene har *høg skredfaktor*. Vidare kjem Kroka like ved, med *middels skredfaktor*. Dette er det mest aktuelle området, saman med dei fonnene med middels skredfaktor frå Sunde og nedover mot Olden.

Fossvega vil vere eit mindre prosjekt, men er nok den farlegaste plassen saman med Heimefonna ved rørtunellen.
Her ser vi oversikt over denne vegstrekken med Fossvega til venstre på bildet, og vidare området med Heimefonna, Bukkeskora, Sandvika og Kroka mot høgre:



## Vestland Fylkeskommune og Vegansvar

Vi i Foreldregruppa for Trygg veg minner om det ansvaret Vestland Fylkeskommune har, i forhold til å legge til rette for at barn og unge på denne strekninga har ein trygg barnehage- og skuleveg.

Lokalbefolkninga i Oldedalen har i fleire tiår varsla om dei uhaldbare tilhøva langs Oldedalsvegen; til Stryn Kommune og til gamle Sogn og Fjordane Fylke, og no vidare til Vestland Fylkeskommune.

Vi har dei siste åra hatt fleire synfaringar med både fylkesordførar og leiar for samferdselskomiteen og andre sentrale politikarar, opne brev til Fylkeskommunen, Stryn kommune og Nordfjordrådet, høyringsinnspel, foredrag på samferdselskonferanser, samt hyppige saker i både lokale og riksmedia:

Og saman med arbeidet innbyggarane i Oldedalen har hatt i å redegjere for forholda også i ti-åra før, så skal det no vere kjent for dei aller fleste med *ansvar for denne vegstrekken*, korleis tilhøva med skredfare og behov for opprustning av vegen er.

## Nye kriterier og rapportar

Foreldregruppa stiller seg difor uforståande til utfallet av rapporten Risikoanalyse frå 2021. Med nye kriterier som ikkje følger dei nasjonale kriterier for utmåling av rassikringsbehov, hamnar fonnene og vegstrekken som er beskrive over, og som i Staten vegvesen sine rapporter utgjer landets mest rasfarlege, - langt nede på lista, knapt merkbare.

I Stryn kommune kjem i denne siste rapporten, ei vegstrekning Lovik- Tyvaneset på RV60 opp som den mest rasutsette i kommunen. Ei vegstrekning vi aldri har sett på eller høyrt om at er rasfarleg, og som aldri har vore i fokus mtp. rassikringsbehov.

## Kan vi ha tillit til vurderingane av rassikringsbehov i Vestland fylkeskommune når vi ser denne type rapportar?

Når verkelegheita er så pass ulik det som vert beskrive i rapportane, kjenner vi at vi blir usikre på om fylkeskommunen tek våre signal alvorleg, og ikkje minst om ansvaret for at våre barn skal ha trygg veg til og frå barnehage og skule vert teke omsyn til på ein forsvarleg måte.

Oldedalsvegen har fleire rasområder som er definert som høg og middels rasfare, og som skaper sperringar og problem kvar vinter.
I tillegg ser vi ein auka fare for jord- og steinras, som og går i dei tradisjonelle fonne-områda. Desse kan råke oss når som helst på året, også når vegen har svært høg trafikk i sommarhalvåret.

Foreldregruppa er ikkje i tvil om at Statens Vegvesen sin behovsrapport frå 2019, med dei felles nasjonale kriterier for rassikringsbehov intakt, må ligge tyngst il grunn for dei politiske vurderingane og prioriteringane.

## Skuleveg og rassikring



Foreldregruppa vi trekke fram eit viktig punkt i denne samanheng, som handlar om tryggleiken til born og unge her oppe:

Vi ynskjer å minne om at bygda Oldedalen vart av Stryn Kommune sikra at skulen ikkje skulle leggast ned før vegen var ordentleg rassikra. Dåverande Oldedalen skule var slik sett ein freda skule, så lenge forholda langs vegen var som dei var.

Ulike faktorar gjorde at denne skulen vart lagt ned likevel, i 2011. Dette er no ti år sidan, og vegstrekken er fortsatt ikkje rassikra; og barnehagen er lagt ned i tillegg. Mange av foreldre som har hatt barna sine pendlande på vegstrekken desse ti åra, melder om at dei aldri hadde gjort det igjen mtp. fysisk fare og psykiske belastningar.

Sjølv om elevane kan samlast på den gamle skulen for undervisning når vegen er sperra, så er det ikkje dei faglege utfordringane som er foreldrene i Oldedalen si bekymring; den biten let seg ordne med dagens kommunikasjonsteknologi.
Årsaken til at vi finn situasjonen uhaldbar er den rasfarlege vegen, og at vegen er ikkje opprusta eller sikra mot vatnet på fleire stader.

Det er liv og helse som er bekymringa. Før 2011, var det aldri snakk om å sende barn yngre enn ungdomskulealder nedover langs denne vegen for skule.
No ferdast små barnehagebarn der kver dag.

Vegstrekken må bli rassikra der det går, slik som var lova at den skulle vere før ein var i ein situasjon der yngre born måtte reise ned mot Olden for barnehage og skule.
Dei har på lik linje med andre skulebarn i Norge rett på trygg og sikker skuleveg.

## Kva foreldrene i Oldedalen fortel om barnehage og skulevegen fv. 5724

Foreldrene som sender barna sine til barnehage og skule langs denne vegstrekken, fortel om uhaldbare forhold;
Dei har ofte vanskelege avgjerdsler å ta på morgonen om det er rasfare. Nokre fortel om at dei vurderer å sende nokre av barna med bussen, og køyre nokre av barna, for at ikkje alle skulle bli tatt av ras om noko skulle skje.
Foreldre fortel om barn som er redde, og som sit og tenkjer på korleis dei skal kome seg ut av bussen dersom den skulle gå på vatnet i eit ras. Mange foreldre vil ha beskjed om bussen har kome fram til skulen.
Når vegen er stengt (av vegvesenet pga. rasfare) opnar vegen ofte først kl.9, og då går mange barn glipp av skulebussen og skulen den dagen. Foreldre må reise ut av dalen for overnatting, for å rekke jobb utanfor dalen. Ingen får lønn dersom dei ikkje kjem seg på jobb på grunn av at vegen er sperra.
Foreldre som jobbar utanfor Oldedalen, er ofte bekymra for å ikkje kome seg heim før vegen sperrar fysisk eller på grunn av fare, og at barna som har kome tidlegare heim med skulebussen skal bli aleine heime.
Barn ned i 1 og 2 årsalder kan risikere å bli sperra borte frå foreldrene sine, dersom vegen sperrar medan dei er i barnehagen.
Dette er noko av det som blir meldt om av bekymringar, redsler og problem.

Dette er ikkje ein trygg skulevegn for barn og unge, verken fysisk eller psykisk.
Når trenden er å legge ned alle små skular omkring i distrikta, så må fylkeskommunen i alle fall ta ansvar for at dei lange vegane barn og unge får til skule og barnehage, er trygge og sikra.

*Oldedalsvegen må sikrast no, vi har ikkje tid å vente lenger,*
*- vi har ingen å miste.*

## Beredskap i Oldedalen når vegen er stengt eller fysisk sperra

I Oldedalen er det ikkje moglegheiter for omkøyringsveg, og vatnet er eit dårleg alternativ når det er fonnefare eller sperra veg. Vatnet er også eit dårleg alternativ for eldre og små barn. Dette gjer at vi er i ein svært sårbar beredskapssituasjon dersom noko skulle skje folk i Oldedalen når vegen er fysisk stengt.
Når vegen er stengt av vegvesenet, så har ikkje naudetatar lov til å rykke ut.
Oldedalen som ligg nær isbrear og anna, kan vere råka av hardt ver og vind på vinteren, så helikopter er heller ikkje ei sjølvsagt at kan kome fram.
Alt dette tilsaman gjer at innbyggarane i dalen er i ein svært sårbar situasjon om noko skulle skje når vegen er sperra.
I forhold til barnehage- og skulesituasjonen, kan som sagt barn heilt ned til 1 år risikere å ikkje kome heim til foreldre, om dei er på barnehage når vegen vert sperra. Dette er ikkje haldbart.

**Avslutningsvis**

Oldedalen i Stryn kommune er ei levande bygd, med gode framtidsutsikter. Her er yrande jordbruk, næringsliv, grunderverksemd, og enorm turisttrafikk kvart sommerhalvår; opp mot 300 000 besøkande frå inn- og utlad kvar sommar. Briksdalen er eit internasjonalt kjend turistikon, og campingplassane i dalen er svært populære.



Her er tilflytting av unge, og fleire hadde det nok vore om det ikkje hadde vore for den utsette vegstrekninga.



Oldedalen er ei av dei bygdene som kan klare seg godt, i den generelle utviklinga der fleire og fleire flyttar frå distrikta og til byar og tettstadar.
No under korona-perioden har vi sett verdien av å ha levande bygder, og eit tilbod for reisande her. Oldedalen med Oldevatnet og Briksdalsbreen samt Nasjonalparken omkring oss, er eit svært populært reisemål både

for nasjonale og internasjonalt reisande.

For at dette skal kunne fortsette vidare, er det avgjerande at lokale kan bu her, og at ***vi har vegforhold og skredsikring som er tilpassa den trafikken og skredfaren som er her.***
Det er avgjerande for bygder som dette, at barn kan vokse opp, og at nye generasjonar kan satse vidare på alt det som allereie er bygd opp, og som blomstrar og veks for kvart år.

***Oldedalsvegen er allereie på overtid med tanke på på rassikring og opprustning av vegen, og vi har ikkje fleire ti-år å gå på, for at ein skal sikre at bygda fortset å vere ein bustad for nye generasjonar framover.***
Det er heilt avgjerande at ein kjem i gong med dette arbeidet i denne perioden 2022-2033, og at det er ei stødig framdrift på både opprusting og rassikring av heile denne utsette vegstrekninga.

Vi håpar og trur at dei fleste politikarar i Vestland Fylkeskommune ser verdien i å ta vare på den type bygd Oldedalen er; med framtidsmogelegheiter og næringsliv, og verdskjende naturattraksjonar. At ein ser at dette er stader som gjev gode ringverknader både i Stryn kommune, og også i heile Vestlandsregionen.

***Då er rassikring og vegstandard, og trygge forhold for dei oppveksande generasjonar, lokalbefolkning og alle reisande, - heilt avgjerande for at vi saman skal legge til rette for at ei bygd som Oldedalen kan leve i beste velgåande vidare.***

På vegne av
Foreldregruppa for Trygg Veg Olden- Briksdal

Johanne Melkevoll

**Fra:** Heggjabygda Grendalag (heggjabygdagrendalag@gmail.com)
**Sendt:** 12.09.2021 19:13:53
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:**

**Emne:** 2021/21417 Innspel til Regional transportplan 2022-2033
**Vedlegg:**
Syner til "Høyring: Regional transportplan 2022-2033" og vil kome med følgande innspel i prioritert rekkefølge:

1. Rassikring fv 5744 Fossebakken - Navelsaker. Navelsakerstranda **er den mest rasutsette vegstrekninga i landet**. Innbyggjarane her har rett til trygg og god veg! Vi har ingen å miste!

> "*Geologar i Statens vegvesen bruker ein såkalla skredfaktormodell til å vurdere kva vegstrekningar som er mest rasutsette.*
> *Modellen går frå 1 til 9 poeng, der 9 betyr ekstrem rasfare og 1 nesten ikkje rasfare.* Fylkesveg 5744 til Navelsaker i Stad kommune, Vestland (6,7)"
>
> Henta den 12.09.21 frå <https://www.nrk.no/vestland/vegvesenet-med-rangering-av-rasfare_-seks-av-dei-ti-mest-rasfarlege-vegane-ligg-i-vestland-1.14872698>

2. Sikre brei nok veg til dagens næring- og nytte- køyretøy, samt sikring med autovern på utsette stadar.

3. Sikre djupe veggrøfter ved å legge grøftene i rør og fylle att.

--
På vegne av Heggjabygda grendalag,
mvh Øystein Ragnar Aasebø

Til vegeigar

Vestland fylkeskommune

v/Eva Vinjevoll – prosjektleiar, RTP Vestland

postboks 7900

5020 BERGEN Otnes 24.08.2021

INNSPEL TIL RTP – VESTLAND

Fylkesveg 620 mellom Kjøde til Sandvik

Vestland fylkeskommune må no ta på alvor sitt ansvar som vegeigar på strekninga Kjøde-Sandvik og få til fleire utbetringar slik at trafikken kan føregå på fylkesvegen og ikkje på private avkjøyrsler

Det er ikkje urimelig at bilar av og til må svinge nedpå ein privat avkjøyrsle for å komme forbi kvarandre men slik som det her har utvikla seg på Otnes er ikkje lenger akseptabelt

Det er ikkje ofte eg klagar, men no har dette har pågått lenge og trafikkmengda har auka kraftig i 2020 og 2021

Ofte er trafikken så stor at det vert full stopp, og ein må benytte privat veg for å løyse "floken". Samstundes veit vi kva aktivitet som er planlagt komande år med bygging av Stad Skipstunell samt aukande turisme og vekst i næringslivet på Stadlandet , så seie det seg sjølv at dette kjem ikkje dette til å gå

Den private vegen som her er vist på video og bilder vert dessverre nytta som forbikjøyringsfelt, ikkje berre for privatbiler men også store kjøretøy. Og når førarar av vogntog går ned i hus og ber folk som har parkert på privat eigedom om å flytte bilane for at store bilar skal kunne nytte privat veg – då er faktisk grensa nådd. Dette lyt det bli ei endring på og De kan sjå på dette som eit varsel om at eg i god tid før neste turistsesong vil stenge av mine private vegar fysisk for å unngå slitasje på privat veg

Vil samstudes minne om at det mellom Kjøde og Sandvik ikkje finnast ein einaste plass der store kjøyretøy har mulighet for å snu – det finnast ikkje så store avkjøyrsle eller snuplass.

Krev at De som vegeigar no kjem i gang og utvidar vegen på strekninga Kjøde – Sandvik slik at det er passeringsmuligheter for også større kjøyretøy og minner om at området rundt min eigedom slett ikkje er den einaste eller verste flaskehalsen på strekninga

Mvh Henrik Otnes

Bilder av diverse passeringer på privat eigedom – dokument og sendt Stad kommune for innspel til RTP










aurmo


aurmo


aurmo


aurmo

**Fra:** sveinung mæland Pile (sveinung.pile@gmail.com)
**Sendt:** 13.09.2021 10:31:52
**Til:** Vestland fylkeskommune
**Kopi:**

**Emne:** Innspel regional transportplan - Hjelle Krins Utviklingslag
**Vedlegg:**
Hei,

Gjeld innspel til regional transportplan.

Syner til "Høyring: Regional transportplan 2022-2033" og vil kome med følgande innspel i prioritert rekkefølge:

1. Rassikring fv 5744 Fossebakken - Navelsaker. Navelsakerstranda er den mest rasutsette vegstrekninga i landet. Innbyggjarane her har rett til trygg og god veg! Vi har ingen å miste!

"Geologar i Statens vegvesen bruker ein såkalla skredfaktormodell til å vurdere kva vegstrekningar som er mest rasutsette.
Modellen går frå 1 til 9 poeng, der 9 betyr ekstrem rasfare og 1 nesten ikkje rasfare. Fylkesveg 5744 til Navelsaker i Stad kommune, Vestland (6,7)"

Henta den 12.09.21 frå <https://www.nrk.no/vestland/vegvesenet-med-rangering-av-rasfare_-seks-av-dei-ti-mest-rasfarlege-vegane-ligg-i-vestland-1.14872698>

2. Sikre brei nok veg til dagens næring- og nytte- køyretøy, samt sikring med autovern på utsette stadar.

3. Sikre djupe veggrøfter ved å legge grøftene i rør og fylle att.

4. 60 grense til Nor bru på fv. 663 og behov for veglys då vegen er nytta som skuleveg.

--
Beste helsing,

Sveinung M. Pile
Hjelle Krins Utviklingslag
Mob: 97658367

Oldedalen utviklingslag
6791 Oldedalen 12.09.21.

**Innspel til Høyringsdokumenta til Regional transportplan 2022-2033 for Vestland.**

Oldedalen utviklingslag representerer innbyggarane i Oldedalen i Stryn kommune. Oldedalen er ei livskraftig bygd omkransa av breen, der livsgrunnlaget i fleire generasjonar har vore landbruk og turisme. Det er no fleire næringar, og fleire har sitt arbeid utanfor dalen. Både arbeidspendlarane og alle barnehage- og skuleborna er avhengig av å reise Oldedalsvegen dagleg. Vegen har stor turisttrafikk sommarhalvåret, i tillegg til transport knytt til landbruket.

Utbetring av Oldedalsvegen, både rassikring og generell utviding, har derfor i fleire år, vore ei viktig sak for innbyggarane. Vi vil derfor kome med innspel til høyringsdokumentet.

Vi viser til dokumentet: «Skredsikring – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022-2033»
Vi reagerer på at vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget er endra i prioriteringslista til «Prosjektgruppa si tilråding av rangering av sikringstiltak etter risikovurdering», samanlikna med «Behovsliste Vestland, Statens vegvesen 2019»
I den nye tilrådinga får årsdøgntrafikk meir vekt. Dette fører til at vegar med låg ÅDT vert nedprioritert.

For Oldedalsvegen, Fv.5724 betyr det at Heimefonna som står på 5. plass etter den nasjonale modellen, blir nedprioritert til 19. plass etter Prosjektgruppa si prioritering.
I tillegg omfattar sikring av Heimefonna etter SVV si tilråding, også Sandvika og Bukkeskora. Desse er etter nye kriterieforslag, nedprioritert til 57. plass.
Fossvega er nedprioritert frå 11. til 57. plass.

Viss forslaget til ny vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget blir følgde, vil det føre til at sikring av rasutsette vegar med liten ÅDT vert skyvd langt ut i tid.
Det er ei stor belastning å dagleg måtte reise på ein rasfarleg veg, spesielt belastande er det for foreldre som må sende borna til barnehage og skule.
Vi er uroa for folketalsutviklinga og framtida til Oldedalen viss det ikkje snarleg kjem rassikring på plass.

Derfor vil vi på det sterkaste be Vestland fylkeskommune halde på Statens vegvesen sin modell.

Oldedalen utviklingslag
Jon Olav Kvamme
-leiar-

**Fra:** Per Øyvind Holst (peroyvind.holst@hotmail.com)
**Sendt:** 27.10.2021 22:38:06
**Til:** Vestland fylkeskommune; Per Øyvind Holst
**Kopi:**

**Emne:** Innspill til Regional Transportplan Vestland 2021
**Vedlegg:**
Vi i Områdeutvalget for Søreide vil komme med et innspill til RTP Vestland 2021.

I dagens BA oppfordrer fylkesordfører Jon Askeland organisasjoner til å komme med innspill selv om fristen er ute.

Vi håpet i det lengste på at bystyret ville være sitt ansvar bevisst og prioritere Grimstadvegen i sitt innspill til RTP. Uheldigvis klarte byrådspartiene å stanse dette og forslag om prioritering av Grimstadvegen falt med 32 mot 34 stemmer i dagens bystyremøte.

Byrådet legger opp til en voldsom fortetting på Søreide og har i tillegg valgt å gi ByBo sitt boligprosjekt i Dolviken (Felt B4) unntak fra rekkefølge kravene som gjelder andre utbyggere i området. ByBo sitt prosjekt er i reguleringsplanen ment å bruke Grimstadvegen som adkomstvei men kommunen vil la dem benytte midlertidig avkjørsel fra Ytrebygdsvegen som befinner seg ca 150 meter fra dagens avkjørsel til Grimstadvegen.

Avkjørselen til Grimstadvegen er tidligere klassifisert av veivesenet til å være et av fylkets farligste kryss med tanke på oversikt og gang/sykkelvei langs Ytrebygdsvegen som krysser avkjørselen til Grimstadvegen. Enhver økning av bilister og syklister i dette området må unngås og å la syklistene måtte krysse to avkjørsler like etter hverandre er ikke ansvarlig. Vi har forstått det slik at fylkeskommunen som eier av Ytrebygdsvegen og Grimstadvegen har klaget på Byrådets innspill om å la ByBo få unntak og regner med at prosjektet ikke blir påbegynt før ny Grimstadveg er opprettet.

Grimstadvegen er i så dårlig stand at noe må gjøres omgående. Senest i sommer raste det ut et stykke av veien i bratt terreng og vi skal prise oss lykkelig over at en av flere skolebusser ikke var på stedet da utrasingen oppstod. Fylket har ansvar både for veien og for kollektivtransporten på Grimstadvegen og bør derfor gjøre alt de kan for å starte arbeidet med opprusting av veien. Det er direkte uansvarlig å transportere elever i skolebuss på en vei som ikke er trygg.

Ny vei vil også omfatte kombinert gang og sykkelsti. Dette finnes ikke i dag og fylket må derfor tilby skolebuss for elever i området. Denne kostnaden for fylket vil falle bort med ny vei. I tillegg vil gang/sykkelsti bidra til å redusere biltrafikken vesentlig. Slik veien er i dag er det ikke tilrådelig å spasere eller sykle langs veien. Barn ved Søreide barneskole får ikke lov å sykle langs Grimstadvegen før de er kommet opp i 5. klasse.

Især barn og eldre lider under dagens veistandard. De mister muligheten til å besøke venner og kjente langs veien og er avhengig av biltransport for å ha en aktiv fritid.

Ytterste del av veien skal snart graves opp for nedlegging av offentlig V/A. Områdeutvalget tok initiativ til et møte hos fylkeskommunen med de involverte etatene for å se på muligheten for å kombinere nytt V/A med oppgradering av veien og alle som var tilstede var positive til dette. Det var derfor skuffende å høre at fylkeskommunen har gitt V/A etaten gravetillatelse uten å stille krav til opprettelse av gang/sykkelsti på den aktuelle strekningen. Gravingen er enda ikke startet så fornuften kan fremdeles seire hvis det er vilje til det.

Vi håper inderlig at fylkeskommunen vil benytte seg av anledningen til å spille inn Grimstadvegen som et av sine egne prosjekt som fylkesordføreren åpner for i dagens BA. Det har vært snakk om utbedring av veien siden tidlig 60 tall og dagens byråd ser ikke ut til å ville prioritere oss denne gangen heller. Byråd for byutvikling har fratatt oss mulighetene for private bidrag ved redusere marina utbyggingen og la den andre store utbyggeren i området få unntak fra rekkefølge bestemmelsene om at ny vei må på plass før noe kan bygges.

Rekken av positive følger med ny Grimstadveg er lang. Sikker skolevei for barna våre, en vesentlig reduksjon av privat biltrafikk, mindre biler på Søreide som skal fortettes ytterligere, bortfall av kostnader til skolebuss, oppgradering av V/A, en fornyelse av et område som i dag er preget av situasjonen, økt helsegevinst, økt sosialt nettverk m.m

Hilsen

Per Øyvind Holst
Styreleder for OfS

Sendt fra min Huawei-mobiltelefon

**Kva midlar og kva føringar vart lagt til grunn for desse midlane?**

Målet med ordninga er å bedre framkomsten og auke konkurranseevna for næringslivet gjennom å stimulere til utbetring av fylkesvegar som er særleg viktige for næringslivets transporter. Det gjekk fram av utlysinga at midlane i denne omgang skulle bidra til å styrkje konkurransekrafta til sjømatnæringa. Det vart lagt vekt på desse kriteria:

1) Tungbildel og ÅDT på aktuell vegstrekning

2) Konkrete forbetringar og betydninga av desse for næringa

1. betra regularitet (oppetid på vegnettet)
2. auka totalvekt og/eller aksellast
3. tidsbesparing ved betra framkome
4. tiltak som betrar regularitet/framkome gjennom bruk av ny teknologi/ITS prioriterast

I kva grad hadde fylkeskommunen økonomi og høve til å justere prosjektet og inkludere trafikksikring før ein starta prosjektet?
Midlane må nyttast innan 2023, og det er valt ut prosjekt som ikkje krev reguleringsplan og som kan realiserast på kort sikt. Det har ikkje vore økonomiske midlar eller tid til å justere prosjektet og inkludere trafikktryggleik.

*Vårt spørsmål:*

Tiltak som gangfelt, eller oppmerka felt for å kunne ta seg fram 50 meter til busstopp, krev ikkje lang planleggingstid eller stor del av midlane. Vi meiner det er ein grunnleggande feil i planarbeidet at det ikkje frå starten av var tatt med omsyn til bebuarar og mjuke trafikantar. Vi har sett på Fjell Gard og på Rong at det blir etablert gangfelt *etter* at gåande er blitt drepne etter påkøyrsel. Vi er òg blitt møtte med dette argumentet frå Hordaland vegkontor: så lenge det ikkje har vore dødsulukker på staden, blir det ikkje etablert trafikksikringstiltak. Ein slik argumentasjon kan ikkje vere gyldig i 2021. Gjennom tiltaket 'Nordsjøløypa', og i Øygarden kommune si skilting og markndsføring av Russarstegen og Fjell festning som tur- og turistmål, blir det lagt opp til rundtur Gjerdet gard – festninga – tilbake langs Fv 560. Denne rundturen fører folk ut i livsfårleg trafikk.

Dersom det ikkje er midlar eller vilje til å bygge vegen som ein trygg veg for alle, må konklusjonen vere at vegen ikkje kan byggast i det heile. Tida for å anlegge veg utan omsyn til gåande, syklistar og høve til å bruke kollektivtrafikken trygt, var ute før årtusenskiftet. Vil fylkeskommunen legge inn trafikksikringstiltak som er rimelege eller nær kostnadsfrie, og ikkje krev omarbeiding av planane?

**Er samferdsledirektøren einig i at ein legg opp til dobbeltarbeid og ein stykkevis og delt utbygging frå det offentlege, når ein utbetrar ein slik veg for tungtransport, men ikkje for mjuke trafikantar. Og at det vert dyrare samla sett å måtte ta utbetring for mjuke trafikantar særskilt?**

Avdelingsdirektøren meiner det er uheldig og lite rasjonelt at staten lyser ut midlar med kort tidshorisont, spesifikke føremål og med korte fristar. Det gjer det ikkje mogleg å finne gode løysingar totalt sett, t.d. med omsyn til mjuke trafikantar. Fylkeskommunane arbeider gjennom KS for at fylkeskommunen skal få tilført midlar til styrking av fylkesveg som frie midlar, og ikkje som søknadsbaserte ordningar.

Vårt spørsmål:

Det er eit poeng til med dobbeltarbeid her. Det er godkjend reguleringsplan for ny veg vest for Krossleitet, som del av Kolltveit-Austefjorden. Det må vere betre bruk av midlane å kome i gong med denne parsellen. Vil fylkekommunen vurdere å stanse arbeida med utbetring av punkt på Fv 560, og heller forsere arbeidet med ny veg?

**Kva kan ein gjere for å sikre utbetring av mjuke trafikantar på denne strekningen?**

Det er stor biltrafikk på fv. 560 ved Krossleitet og det er forståeleg at dei som bur i området ynskjer eit betre tilbod for mjuke trafikantar. Heile strekninga frå Gardstunet barnehage og fram til parkeringsplassen ved Fjell Festning manglar gang- og sykkelveg. Langs den rundt 2,1 km lange strekninga er det spreidd busetnad. Det er trong for gang- og sykkelveg langs denne vegen, men så langt er den ikkje prioritert med bygging. Tiltaket som har fått tilskot på Krossleitet er på ein svært kort del av denne strekninga. Dersom det skal byggast gang- og sykkelveg her, meiner avdelingsdirektøren at ein då må gjere det på heile strekninga (2,1 km), og ikkje berre ein kort del.

I Skogsskiftet er det nyleg avslutta arbeid med utbetring av 400 meter av den same fylkesvegen, frå Trengereidskiftet til Slettebakken. Her er det lagt til fortau og gangveg, sjølv om denne ikkje rekk fram til nytt byggefelt ved Stemmevegen, enn si til Dala. Det er altså mogeleg å bygge gangveg på korte strekk. Vil fylkeskommunen bruke overskotsmassar til ein kort gangveg, i staden for å bruke alt til å auke parkeringsareal, biltrafikk, framkome og fart?

Det er godkjent reguleringsplan for ny veg mellom Kolltveit i nord og Austefjorden i sør. Realisering av denne planen vil gje betre tilhøve for gåande og syklande på mellom anna Krossleitet. Strekninga er ikkje blitt prioritert fram til no.

I arbeidet med nytt Sotrasamband gjekk dåverande Sund kommmune inn for samband til fastlandet i sør. Kommunen gjekk motvillig med på at dei tre kommunane samla seg om ny Sotrabru frå Knarrevik, under lovnad om at nytt vegsamband til kommunen ville stå klårt *før* den nye brua. At Kolltveit – Austefjorden framleis ikke er prioritert, blir opplevd som eit løftebrot av folk i søre Fjell og i Sund. Vil fylkeskommunen no gjere sitt, òg i Regional transportplan, til at denne delen av fylket får tilfredstillande infrastruktur for næringsliv og innbyggjarar?

Regional transportplan er no til høyring. Handlingsprogrammet til Regional transportplan og påfølgande budsjett og økonomiplanar vil fastsette framtidig prioritering av prosjekt.

Føringane i Regional Transportplan, og nasjonalt, er å legge til rette for auka bruk av offentleg transport, sykkel og gange. Vidare er det viktige målsettingar at ny infrastruktur stør det grøne skiftet, og ikkje gir auka utslipp – i anleggsperioden eller gjennom bruken. Tiltaket som er planlagt på Fv 560 bryt dramatisk med desse måla. Det blir lagt opp til auke i tungtransport og personbiltrafikk, unødige ekstra utslepp med doble anleggsperiodar, og forverring av tilhøva for dei tre prioriterte sektorane kollektiv, sykkel og gange.

Transport frå sjømatnæringa i Sund utgjer ein brøkdel av tungtrafikken over Krossleitet. Den store andelen tungtrafikk er er ein uforståeleg og svært omfattande transport av jord og stein, til deponi i myr i Bjørkedalen og vest for Krossleitet. Vi oppfattar desse deponia som stridanede mot forbodet mot å grave opp eller fylle ut myr, og som svært langt frå målsettingane om eit grønt skifte. Sjømatnæringa i Sund har problem med smal veg frå Skogsvågen, og mellom Polleide og Kausland. Samfunnsutviklinga i Sund og Søre Fjell, frå utkant til forstad, krev heilt andre løysingar for infrastruktur enn ei punktutbetring. Moderne planarbeid for veg og bane tilseier at ein legg til rette for nullutslepp i anleggsfasen, og under vidare bruk, og at ein legg til rette for eit natur- og menneskevenleg samfunn. Vi kan sjå til korleis Bergen kommune vil omdanne Mindemyren og Dokken, som døme på meir fremtidsretta samfunnplanlegging. I vår tid er det heilt utenkeleg å bygge eller utbetre veg utan omsyn til folk som bur, går, syklar eller reiser kollektivt, og utan omsyn til klima eller naturverdiar.
Vi har Fv 560 heilt innpå oss, med støyplage, trafikkfåre og umogeleg tilkomst til eigen eigedom. Vi kan ikkje sjå på at offentlege midlar blir brukte til å gjennomføre arbeid som til dei gradar er fortidas løysingar, til forverring av bu- og livstilhøve. Vi meiner at tiltaket bryt med ein grunnleggande menneskerett; retten til å kunne bevege seg fritt i samfunnet. Vi kan ikkje godta at det planlagte arbeidet blir utført slik det skissert, og spør igjen kva fylkeskommunen vil gjere for å innrette utbetringsarbeidet slik at det blir tatt omsyn til mjuke trafikantar.