

Administrativt høyringsinnspel til *Planprogram for regional plan for areal og mobilitet* frå Vik kommune. Høyringsinnspelet til sjølve planen vil bli handsama politisk:

Vik kommune takkar for høve til å gje innspel til planprogrammet for ny regional plan for areal og mobilitet i Vestland. Administrasjonen ynskjer å spele inn fylgjande synspunkt og behov knytt til dei skisserte tema i planen:

1. Generelle merknader

Det er positivt at dei to regionale planane for areal og mobilitet og verdiskaping og kompetanse blir utarbeidd parallelt. Ein god infrastruktur for transport, kommunikasjon, energi og tenester er ein viktig føresetnad for verdiskaping og kompetanse, og dermed for næringsutvikling og arbeidsplassar i kommunane – spesielt i mindre distriktskommunar som Vik.

Planprogrammet har eit godt og ambisiøst mål: berekraftig, attraktiv og konkurransedyktig utvikling i heile fylket. Vi forventar at dette målet blir teke på alvor med tanke på utfordringane distriktskommunane har, og at berekraftsomgrepet blir forstått som ei reell balanse mellom økonomiske, sosiale og miljømessige omsyn. Erfaringar viser at dei økonomiske omsyna ofte blir prioriterte på kostnad av dei sosiale og miljømessige dimensjonane.

Frå dei gjennomgåande omsyna i Utviklingsplan for Vestland 2024–2028 vil vi særleg peike på:

- Oppvekstvilkår for barn og unge
- Samfunnssikkerheit og beredskap
- Klimaomstilling

2. Senterstruktur og mobilitet

Eitt viktig grep i planen er å definere ein regional senter- og transportstruktur som sikrar tilgang til arbeidsplassar, handel, teneste samt fritids- og kulturtilbod i heile fylket. På same tid skal det sikrast god balanse mellom by, tettstad og distrikt.

I gjeldande senterstruktur er Vik klassifisert som kommunesenter, på lik linje med t. d. Leikanger, Lærdal, Aurland, Flåm og Modalen. Dei næraste regionssenter er Sogndal, Voss og Førde. Klassifiseringa er i utgangspunkt riktig, men regional planlegging må i større grad anerkjenne kommunesentruma som viktige tenesteknutepunkt for omlandet og styrkje rolla dei har i samband med beredskap, helse, utdanning og næringsutvikling.

Det er spesielt viktig med eit godt kollektivtilbod for å sikre tilgangen til region- og BAS-sentra, slik at funksjonane der er godt tilgjengelege.

Eksisterande hovudlinjenettet for kollektivtrafikk viser strekningane Vik-Vinje (mot Voss), Vik-Sogndal og Vik-Vadheim (mot Førde) som lokallinjer. Desse har i utgangspunkt lågare frekvens og fleire stopp enn kollektivrutene langs hovudlinjene. Også denne klassifiseringa kan i utgangspunkt verke riktig. Men på same tid svekker den manglande koplinga Vik kommune har til hovudlinjene tilgangen til m. a. vidaregåande utdanning og spesialiserte tenester. Det er heller ikkje teke omsyn til beredskapsfunksjonen som enkelte lokallinjer har. Eit dårleg kollektivtilbod er i tillegg til hinder for næringsutvikling i Vik kommune, spesielt for reisemålsutvikling.

Vi ber difor om at den regionale planen for areal og mobilitet vurderer:

- **Utvida rolle for kommunesenter**

Kommunesenter bør få ei tydelegare rolle i planarbeidet, med vurdering av kva funksjonar dei kan ha for regionen. I Vik kommune er det t. d. på gang ei satsing på grøn industri med stort kraftbehov, der lokal tilgang på fornybar energi gir store moglegheiter, også for regionen. Cruisehamn og masselagring er døme på tema som manglar regionale strategiar.

- **Styrking av kollektivtilbodet mellom Vik og BAS-/regionsenter**

Det bør leggjast til rette for betre samordning av buss-, båt- og togruter. Døme på manglande samordning og andre ulemper:

- Kveldsbussen frå Vik til Voss stasjon kjem fram 2 minutt etter at toget til Bergen har gått (bussen går dessutan berre går i tidsperioden 1.5. – 30.10.). Siste buss frå Voss til Vik går kl. 15:50.
- Fyrste ferje frå Vangsnes til Hella går for seint til å rekke fyrste fly frå Sogndal til Oslo (svært viktig for næringslivet i Vik).
- Ferjefrekvensen har vore auka sommaren 2025, men er framleis for låg resten av året. Det bør vere stive avgangar heile døgnet. Ferja er også svært viktig i beredskapssamanheng.
- Det går ikkje buss inn/ut av kommunen på laurdagar – ein viktig dag for reiseliv og feriehus.
- At tida bussbillettar frå skyss er gjeldande blei redusert ned til 60 min er også eit moment som svekker kollektivtrafikken. Innan 1 time når ein frå Vik verken fram til Sogndal eller Voss, og må då uansett løyse nytt billett for å reise vidare.

- **Tilpassa kollektivløysingar for vidaregåande elevar**

I dag må alle elevar i utgangspunkt flytte på hybel/internat grunna lang reisetid. Dette svekkjer både oppvekstvilkår og lokal tilknytning. Moglege tiltak er ny ferjekai på Verken (Leikanger) eller skulebåtrute til Sogndal, som også kunne brukast i samband med arbeidspendling.

- **Rabattordningar på ekspressbåtruter for lokalbefolkninga**

Prisen på båtruta Vik–Bergen er urimeleg høg (970 kr enkeltbillett). Båtruta er einaste sikre samband vinterstid, då Vikafjellet ofte er stengt og bussruta ikkje går. For Vik kommune er ekspressbårutene eit viktig kollektivtilbod.

- **Lokallinjer for mobilitet i bygdene**

Kollektivtilbodet mellom bygdene og Vik sentrum er i praksis knytt til skuleruter. Dette hindrar ungdom og andre frå å delta i fritids- og kulturaktivitetar på kveldstid.

- **Klimavenlege transportløysingar**

Vegtransport er den tredje største utsleppskjelda i Vik. Det bør vurderast:

- El-bussar og ladeinfrastruktur
- Realisering av ferdig regulerte gang- og sykkelveggar langs fylkesveg
- Samanhengande sykkelveg mellom Vik og Vangsnes

- **Ny kategori: beredskapslinje**

Eitt døme er Rv13 over Vikafjellet fungerer som beredskapsveg for E16 ved stenging av Lærdalstunnelen. Dette bør få ei eiga vurdering i planarbeidet.

3. Kunnskapsgrunnlag

Vik kommune ynskjer å gjere fylkeskommunen merksam på at det finst relevant kunnskap om utvikling, mobilitet og næringsliv i Vik kommune, som kan vere nyttig i planarbeidet. Dette inkluderer utgreiingar om tilflytting, landbruk, reiseliv og grøn omstilling. Døme er Vik kommune sin arealstrategi (som er under revisjon for tida) og rapporten utarbeidd av Telemarksforsking *Tiltak for å stabilisere eller øke folketallet i Vik kommune* (TF-rapport nr. 805, 2024), som er tilgjengeleg på kommunen sine nettsider. Innspel på grunnlag av rapporten:

- **Styrka fokus på distriktskommunar med negativ folketalsutvikling**

Planprogrammet omtalar sentralisering og behov for regional balanse, men bør i

større grad konkretisere korleis distriktskommunar med nedgang i folketal kan få støtte til stadutvikling, mobilitet og næringsutvikling.

Det bør utgreiast korleis areal- og mobilitetspolitikken kan bidra til å snu utviklinga i slike kommunar, t.d. gjennom betre samferdselsløyser.

- **Samferdsel som nøkkel for tilflytting og næringsutvikling**

God tilgang til transport og mobilitet er ein grunnleggjande føresetnad for at folk skal kunne bu, arbeide og drive næring i distriktskommunar som Vik. Dårlige samferdselstilbod kan vere ein barriere for tilflytting og svekkje grunnlaget for lokal verdiskaping. Vikafjelltunnelen er eit konkret døme på eit samferdselsprosjekt med stor betydning for mobilitet, beredskap og regional utvikling.

- **Behov for differensierte strategiar for regionsenter og omlandskommunar**

Regional planlegging bør ikkje bruke same mål og verkemiddel for alle kommunar, men heller:

- Tilpasse strategiar etter kommunestorleik, reisetid, tilgjengelegheit og funksjonar
- Gje kommunesenter i distrikta ei tydeleg rolle som lokale knutepunkt
- Utvikle mobilitetsløyser og arealpolitikk som er realistiske og relevante for små kommunar