



Statens vegvesen

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

Behandlande eining:
Transport og samfunn

Sakshandsamar/telefon:
Torbjørn Hasund / 93004685

Vår referanse:
25/96082-7

Dykkar referanse:
25/96082

Vår dato:
13.10.2025

Svar på varsel om oppstart av planarbeid og høyring av planprogram for regional plan for areal og mobilitet i Vestland

Vi viser til brev datert 26.08.2025, og til møte med Vestland fylkeskommune 17.09.2025.

Saka gjeld

Føremålet med planen er å fastsetje strategiske føringar for areal og mobilitet i Vestland. Planen skal styrke samordning mellom utbygging til ulike føremål og infrastruktur for transport, energi og tenester. Planarbeidet skal samle alle regionale arealføringar i ein plan og gje retningslinjer og rammer for utbygging.

Regional plan for areal og mobilitet vil erstatte *Regional transportplan*, *Regional plan for attraktive senter i Hordaland* og *Strategi for tettstadutvikling og senterstruktur i Sogn og Fjordane*. *Regional areal- og transportplan (RATP) for Bergensområdet* vert vidareført. *Regional plan for areal og transport på Haugalandet* er tenkt erstatta og oppheva ved vedtak av dei to nye regionale planane for areal og mobilitet i Vestland og i Rogaland.

Statens vegvesen si rolle i planlegginga

Statens vegvesen har ansvar for at føringar i Nasjonal transportplan (NTP), statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalane og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar, blir ivaretekne i planlegginga.

Vi skal bidra til å følgje opp FNs berekraftsmål gjennom oppfølgingar av NTP-måla der hovudmålet er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050.

- Enklare reisekvardag og auka konkurranse for næringslivet
- Bidra til oppfyljing av Noregs klima- og miljømål

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
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

- Nullvisjon for drepne og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Meir for pengane

Vi uttalar oss som forvaltar av riksveg på vegne av staten og som statleg fagmynde med sektoransvar innanfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet inneber eit overordna ansvar for at trafikktryggleik, framkomme, universell utforming, klima- og miljøomsyn, og heilskapleg bypolitikk blir ivareteke i alle planforslag som vedkjem samferdsel.

Statens vegvesen sitt innspel til planarbeidet

Nasjonal transportplan NTP

Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036 vart vedteken i 2024. NTP har eit overordna mål om eit effektivt, trygt, framtidsretta og miljøvennleg transportsystem i 2050. Målet fokuserer på tre prioriterte område; trafikktryggleik, føreseieleg framkome og berekraft. Med bakgrunn i det ser vi det som føremålstenleg med ein regional plan som ser på samferdsel og arealbruk i samanheng.

Det er gjennom ei slik heilskapleg planlegging ein kan nå måla. På vår heimeside har vi ei [eiga side med informasjon om NTP](#), inkludert tilknytte planar og arbeid som transportanalyse, gjennomføringsplan, byvekstavtalar med meir. Her finn de også informasjon om arbeidet med komande NTP, inkludert oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet om [analyseområde for transportplanlegginga](#).

Senterstruktur

Byvekstavtalane er regjeringas viktigaste overordna verkemiddel for å utvikle byar med god mobilitet og framkome, og med mindre lokal luftforureining, støy og klimagassutslepp. Nullvekstmålet for persontransport med bil er styrande for avtalane. Framskrivningane som er laga til arbeidet med NTP viser ein kraftig vekst i biltrafikken i dei største byområda fram mot 2030. Nullvekstmålet vil kome under press. Det vil difor vere behov for kraftfulle og målretta tiltak i byvekstavtalane dei næraste åra.

I kapittel 2.2.2 Senterstruktur, står det at å definere ein tettstad som regionsenter vil auke tettstaden sin status som tyngdepunkt i den regionale utviklinga. Det står vidare at planarbeidet skal peike ut regionsenter basert på eit sett kriterium. Vi ser at kvalitet og kapasitet på vegnettet ikkje er sett opp som eit av kriteria. Statens vegvesen meiner at vegen sin tilstand og kapasitet må vere ein del av utvalskriteria. For riksvegnettet sin del har Statens vegvesen starta eit utgreiingsarbeid vi kallar Langsiktig utviklingsstrategi, LUS.

Ved hjelp av brukarvennlege oversiktskart kartlegg vi riksvegnettets tilstand. Kvar strekning får ei tilstandsgrad innanfor områda trafikkssikkerheit, samfunnssikkerheit, klima og miljø og framkome. Gjennom kartlegginga får vi god kunnskap om tilstanden, og kan skildre dei langsiktige behova på riksvegnettet. Slik kunnskap bør vere ein del av kunnskapsgrunnlaget for senterstruktur, fordi det er sentralt for å kunne seie noko om kva konsekvensar ei utpeiking av ein tettstad som regionsenter har for drift, vedlikehald og utbyggingsbehov av

vegnettet. LUS vil vere klart for lansering i løpet av 2025, og vi går ut frå at våre samarbeids-
partnarar vil kunne få tilgang til LUS.

Vedlikehaldsetterslepet

Regional plan for areal og mobilitet må ta opp i seg NTP sine målsettingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet. Regjeringa planlegg å auke midlar til drift og vedlikehald av vegnettet opp til det nivået som gjer at vegane sin funksjon vert oppretthalden. Vedlikehaldsetterslepet er nemnt i planprogrammet. Men det er ikkje sagt noko om kunnskapsbehov. Det må gjerast ei vurdering om det er behov for meir kunnskap om det for å kunne jobbe aktivt med å redusere vedlikehaldsetterslepet.

Mjuke trafikantar

Det står i kapittel 2.4.3 Mjuke trafikantar, at planarbeidet skal utvikle prinsipp og strategiar for prioritering av tilbod til mjuke trafikantar og trafikktryggleik, og utvikle retningslinjer for trygg skuleveg og trygg tilkomst til haldeplass/kollektivtilbod. NTP vidarefører samarbeidsmodellen for trafikksikkerheitsarbeidet. Regjeringa vil vidareføre innsatsen knytt til sårbare trafikantgrupper som gåande og syklende i planperioden. Statens vegvesen har eit særskilt ansvar som sektoransvarleg for trafikktryggleik.

Kommunane og fylkeskommunane har ansvar for ein betydeleg del av transportsystemet som vert brukt av born og unge, bl.a. gjennom å sørge for gode gang- og sykkelveggar og trygge tilkomstveggar. Videre vert det gitt føringar gjennom den lokale samfunns- og arealplanlegginga, og som angir kvar til dømes kvar skular skal lokaliserast og korleis bustadområde, leikeplassar, areal til aktivitet og grøntområde skal utformast. Det er difor viktig at dei som planlegg og bygger, tek omsyn til born og unge og deira behov.

Vi opplever ofte, ved gjennomgang av kommunale arealplanar, at det ikkje er lagt stor nok vekt på trafikktrygg kopling mellom bustadområde og viktige målpunkt for born og unge. Når de skriv i kapittel 2.4.3 at planarbeidet skal utvikle retningslinjer for trygg skuleveg og trygg tilkomst til haldeplass/kollektivtilbod må dette perspektivet vere med. Med det meiner vi at eit av premissa for å legge ut eit område til bustader, skal vere at det allereie er trafikktrygg kopling mellom bustad og skule, viktige fritidsaktivitetar og sentrum m.m. Eller at det kan byggast ut samstundes med utbygginga.

Arealstrategi

Planarbeidet har eit rammeverk der arealbruken skal legge til grunn UFF-prinsippet; unngå, flytte og forbetre. Statens vegvesen har eit liknande prinsipp som skal gje retning for vår arealbruk, og som går på at vi skal ta vare på det vi har, utbetre der vi kan og bygge nytt er vi må.

Fylkeskommunen må i arbeidet med regional plan for areal og mobilitet ha med seg kva ulike typar arealbruk vil kunne ha å seie for det eksisterande vegnett. Planlagt og ønska arealbruk må ikkje berre lokaliserast med utgangspunkt i bu- og arbeidsmarknadsområde, handel og næring. Også kvalitet, kapasitet og trafikktryggleik på vegstrekningane i ein geografisk region må vere ein del av vurderingsgrunnlaget.

Gjennomgang av organisering av vegsektoren

Samferdselsdepartementet har gjennomført en gjennomgang av gjeldande organisering av vegsektoren. Samferdselsdepartementets overordna inntrykk frå gjennomgangen er at mykje i vegsektoren fungerer godt, men at det framleis må arbeidast for å få den etablerte organiseringa til å virke best mogleg. Gjennomgangen viser at ansvarsforhold og roller ikkje er likt forstått av alle aktørane, og at det er behov for styrka samarbeid og dialog mellom staten og fylkeskommunane. Arbeidet med regional plan for areal og mobilitet kan vere ein arena for slik samordning.

Satsing på lade- og kvileplassar for tunge køyretøy

Regjeringa presenterer ei satsing på lade- og kvileplassar for tunge køyretøy i «tungbilløftet» i NTP 2025–2036. Ei målsetting i NTP er at det skal vere minst 80 døgnkvileplassar langs riksvegnettet i 2030. Statens vegvesen blir også bedt om å utforske ulike modeller for utbygging av døgnkvileplassar. Vi vil oppmode Vestland fylkeskommune om å vurdere ei tilsvarande satsing i samband med arbeidet med regional plan for areal og mobilitet. Vi viser til vårt dokument [Tungbilpakken: Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei](#) frå 2024.

Nettverket av lade- og kvileplassar bør utviklast uavhengig av om det er fylkesveg eller riksveg, men at det er hovudlinjenettet, jf. figur 5 i programmet, som er utgangspunkt for strategien. Det må også vurderast opp mot tilsvarande nett i kringliggande fylke.

Konklusjon

Vestland fylkeskommune har lagt fram eit tydeleg og oversiktleg planprogram for regional plan for areal og mobilitet. Programutkastet byggjer i stor grad på dei same overordna føringane som Statens vegvesen, inkludert Nasjonal transportplan NTP. Vi har difor ikkje dei heilt store merknadane til planprogrammet, men kjem med innspel vi meiner vil vere nyttige med tanke på samordning mellom våre felles interesser.

Som vi signaliserte i møte i september er vi positive til å vere med i tema- eller referansegruppe i arbeidet.

Lukke til med det vidare planarbeidet!

Transport vest – transportforvaltning 1
Med helsing

Torun Emma Torheim
seksjonsleiar

Torbjørn Hasund

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.

