

**Vestland fylkeskommune**[post@vlfk.no](mailto: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**

Rekkjefølgjetiltak 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 særskilt 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 omkøyingsveg når E39 er stengt, eller ferja Leirvåg-Sløvåg står.

Prosjektet må visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprojekt 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 bruversjeka 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 særskild dårleg vegstandard. Vegen er viktig for å løysa ut samfunns- og næringsutvikling i aksa 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 særskilt 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 premis 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 særskilt viktig i dette kapitlet. Det må finnast alternativ til kjøp av billetter 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 invitere Skysst 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 vurdere 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 innbyggjarane 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 særskild 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 viktigaste 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 særskild 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 ferje 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	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tilrettelegging av skulevegane for Seim skule</li><li>▪ Ostereidet skule og senter</li></ul>
Austrheim	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ G/S-veg på Fv. 565 frå Mastrevik til Fønnes</li><li>▪ Litlelindås til Austrheim kyrkje</li></ul>
Fedje	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Utbetring langs sentrum Fedje Fv 5510</li></ul>
Gulen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ G/S-veg gjennom Brekke sentrum til skulen</li><li>▪ G/S-veg gjennom Eivindvik sentrum til skulen</li></ul>
Masfjorden	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Fortau langs fylkesveg 570 (Austfjordvegen) strekninga Kvamme – Sandnes ferjekai</li><li>▪ Fortau langs fylkesveg 379 (Masfjordvegen) på strekninga Reknes – Mollandseid</li></ul>
Modalen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tilretteleggjing for gåande langs 569 ved Otterstad (vestsida av Mo sentrum)</li><li>▪ Strekninga Otterstad – Grønhaug langs 569, ca. 700 m</li></ul>
Osterøy	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ G/S-veg strekkja Loftås - Hauge</li><li>▪ Gjennomgåande fortau i sentrum i kommunesenteret Lonevåg</li></ul>
Vaksdal	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Utbetringar Fv.569</li><li>▪ Skuleveg til og frå Stamnes oppvekstun</li></ul>

Med venleg helsing



Karstein Totland

Leiar

Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit

Dagleg leiar

Region Nordhordland IKS

Kopi: Kommunane i Region Nordhordland