



RÅDSMEDLEMMENE OG RÅDMANNSFORUM

INNKALLING TIL MØTE I HARDANGERRÅDET

Dato: Torsdag 07.01.2021

Klokka 09.00-12.00

Stad: Nettmøte

Møteplan 2021 for Hardangerrådet, godkjent 22.10.2020 gjeld som møteinnkalling.

Agenda:

09.00 - 12.00 Sakshandsaming

Saker til handsaming:

HR-sak 01/21 Meldingar

HR-sak 02/21 Hardingtinget 2021 - 18. februar 2021

- Tema
- Møteform

HR-sak 03/21 Søknad om støtte.
Gründerakademiet - etablerarkurs for Hardanger
Søkjar: Næringshagen i Hardanger

HR-sak 04/21 Regional Transportplan 2022-2033

- Førebuing til innspelsmøte
- Plan for utarbeiding av Samferdsleplan for Hardanger 2022 - 2027

HR-sak 05/21 Endring av møteplan 2021 for Hardangerrådet

HR-sak 06/21 Hardanger og Voss Ungdomsråd - medlemskommunar

HR-sak 07/21 Orientering om viktige saker i kvar kommune, Vestland fylkeskommune og i Stortinget til oppfølging i Hardangerrådet.
Orientering ved kvar ordførar

HR-sak 08/21 Orienterings- og drøftingssaker innmeldte ved starten av møtet

Forfall må meldast Hardangerrådet v/Trude Rinaldo tlf 53 67 14 50
Varamedlemmene møter etter særskild innkalling.

Kinsarvik 17.12.2020

Torgeir Næss/s
rådsordførar

Jostein Eitrheim
dagleg leiar



Møtedato 07.01.2021

Saksansvarleg Jostein Eitrheim

HR-sak **02/21** **Hardingtinget 2021 - 18. februar 2021**

- Tema
- Møteform

Saksutgreiing:

I selskapsavtalen §9 står følgjande:

Hardingtinget er eit samarbeidsorgan i regionrådet og er samansett av formannskapa i eigarkommunane. Hardingtinget skal haldast minst 1 gong i året. Rådsordførar er leiar i Hardingtinget med rådsvaraordførar som nestleiar.

Hardingtinget har dei seinaste åra hatt desse tema til drøfting:

2008: Hardangervisjonen 2030

Estetikk mellom fjell og fjord

Flytt til Hardanger

2009: Status og utfordringar for Flytt til Hardanger

Prosjektet Nye Hardanger

Radio Folgefonn - Hardangers mediahus?

2010: Regional planstrategi

Samhandlingsreforma i Hardanger

Nasjonal Turistveg Hardanger

Konkrete faglege samarbeidstiltak i Hardanger

2011: Energipolitikk og rammevilkår for Hardanger

2012: Samhandlingsreforma

Samhandlingsreforma i Hardanger og Voss

2013: Samhandlingsreforma i Hardanger og Voss

Flytt til Hardanger

Prosjektrapport om føretaksgrensene i Helse Vest

Nasjonal strategi for reiselivsnæringa

2014: Flytt til Hardanger

Hardanger Ungdomsråd

Kommunestruktur i Hardanger

2015: Distriktssenteret si rolle i kommunereforma

KS si rolle i kommunereforma

Fjellrettane i kommunereforma

Hardangerutgreiingane i kommunereforma

2016: Inntektssystem for kommunane
Forventning til vedtak i kommunane innan 1. juli 2016
Forenkling i tilskotsordningar i landbruket
Flom- og rassikring
Klimatilpasning i planarbeid
Beredskap

2017: Næringsutvikling i Hardanger

2018: Framtidig regionsamarbeid i Hardanger
God samfunnsutvikling med utviklingskapasitet og tillit.

2019: *Hardingtinget vart ikkje arrangert.
Tinget vart i møteplan for 2019 bestemt arrangert same dag som dag 1 av
Hardangerkonferansen. KS la sin kommunekonferanse til same dagar som
Hardangerkonferansen og difor vart Hardingtinget avlyst.*

2020: Besøksforvaltning og besøksstrategi

Regionrådet vert oppmoda til å koma med forslag til tema og møteform for Hardingtinget 2021. Smittevern hensyn gjer det vanskeleg å sjå for seg eit ordinært fellesmøte den 18. februar 2021. Situasjonen medfører at ein i dette møtet må ta stilling til om Hardingtinget 2021 bør utsetjast til hausten, evt. arrangerast i samband med Hardangerkonferansen 2021 eller om Hardingtinget bør arrangerast som nettmøte den oppsette dagen 18. februar.

Framlegg til vedtak:

Saka vert lagt fram utan forslag til vedtak.



Møtedato 07.01.2021

Saksansvarleg Jostein Eitrheim

HR-sak **03/21** **Søknad om støtte.**
Gründerakademiet - etablerarkurs for Hardanger
Søklar: Næringshagen i Hardanger

Saksvedlegg:

Vedlegg 1: Søknad frå Næringshagen i Hardanger

Vedlegg 2: Sluttrapport frå Gründerakademiet haust 2019

Vedlegg 3: Budsjett

Saksutgreiing:

Næringshagen i Hardanger (NIH) tilbyr gründeropplæring for etablerarar/oppstartsbedrifter i Hardanger. Kurset som NIH tilbyr går over 8 kursdagar (4 x 2dg) og er på tilsaman 50 timar.

Kurstilbodet som gründerakademiet tilbyr gjev gründerane eit godt grunnlag for at dei lukkast med å etablera si eiga bedrift.

NIH har gjennomført kurs i 2017, 2018 og 2019 for tilsaman 25 oppstartsbedrifter. 90% av desse kjem frå Kvam. For kurset i 2020 (8 deltakarar) er 50% av deltakarane frå Kvam.

Svak økonomi hos desse gründerane/oppstartsbedriftene gjer at ein no ønskjer å tilby eit rimelegare kurs med eigenandel på kr 4.000. I vedlagte budsjett er eigenandel summert til kr 40.000.

Kvam herad har støtta Gründerakademiet med kr 270.000 (søknad frå Næringshagen i Hardanger var på kr 350.000). Sparebanken Vest har gjeve avslag på søknad om kr 50.000 i støtte.

Framlegg til vedtak:

Hardangerrådet støttar Gründerakademiet med kr 50.000. Støtten vert finansiert med "Restmidlar regional Næringsfond".

Søknad

Søknadsnr.	2020-0019	Søknadsår	2020	Arkivsak
Støtteordning	Regionalt Etablerarfond Hardanger 2020			
Prosjektnavn	Grunderakademiet - etablererkurs for Hardanger			

Kort beskrivelse

Næringshagen i Hardanger gjennomførte gründeropplæring for 12 personar hausten 2019. Dette gjorde vi med støtte frå Kvam kommune og Sparebanken Vest.

Det er stor pågang av oppstartsbedrifter frå Hardanger som tek kontakt for hjelp til å utvikle forretningsideen og som vil starte nye selskap. Desse ynskjer Næringshagen og gje ein god start med kursing.

Prosjektbeskrivelse

Næringshagen har sertifisert seg på kursopplegget til Gründerakademiet som er utvikla av Fabrikken Næringshage som eit fellesprosjekt for alle dei 50 næringshagane i Norge. Kurset Gründerakademiet gjev etablerane ein ein god og grundig opplæring (50 t) som næringshagen står for. Desse gründerane treng og ei oppfølging etter kurset då det tek tid og det er ei utfordrande å lukkast med å etablere ny bedrift. Gründerane kjennesteiknast på at dei har stor trong for hjelp og har liten betalingssevne då det tek tid då nye det er lite eller inga inntening i ein etablererfase.

Gründerakademiet sitt kursopplegg er slik:

4 stk. 2 dagssamlngar med tilsaman 8 dagar. På den siste samlinga får dei trening på presentasjon for investorar og andre som ynskjer å satse på ideen og kan vere med å investere i bedrifta.

Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Søker / Prosjekteier	Sigmund Vereide Org.nr:915766641	Sjusetevengen 27 5610 ØYSTESE	900 70 848
Kontakt- person	Sigmund Vereide	Sjusetevengen 27 5610 ØYSTESE	900 70 848
Prosjekt- leder	Sigmund Vereide	Sjusetevengen 27 5610 ØYSTESE	900 70 848

Mottatt offentlig støtte tidligere: Ja

Grunderakademiet 2019. Nyskaping i Næringshagen, (2020). Reiselivsutvikling Kvamskogen.

Spesifikasjon

Bakgrunn

Historikk om gründertilfang til NIH siste åra:

Hausten 2017, 2018 og 2019 har NIH hjelpt 25 stk. oppstartsbedrifter. Dei fleste av desse (90%) kjem i frå Kvam. Kjenneteiknet for desse bedriftene er at dei har svak økonomi og har ikkje råd til å kjøpe den kompetansen dei treng, trass at NiH tilbyr dei rabberte tenester.

For å få ned prisen på rettleiinga og kompetansehevinga er det meir kostnadseffektivt og kurse i grupper enn ein til ein slik vi gjer i dag til ein viss grad av etablererbedrifter. Derfor er vegen å gå å lage eit godt tilbod som Gründerkurs.

Prosjekt mål

* Få skulert 12 gründerarar innan eitt år med det nye utvikla etablererkonseptet "Gründerakademiet" som Fabrikken Nh har brukt over 2 mill kroner på å utvikla i samarbeid og finansiert av Siva.

* Av dei 12 kursdeltakarane er målet at det vert etablerast 5 nye bedrifter.

* Gje dei fem 5 nye bedriftene eit styrka grunnlag til å bli lønnsame med strategisk individuell oppfølging som målbedrift i næringshageprogrammet.

Forankring

Næringshageprogrammet som NIH er ein del av, er det eit godt nettverk for kompetanseutvikling. Nettverket deler konsept utvikla spesielt av og for næringshagane i Norge.

NIH har sertifisert 3 stk. forretningsutviklarar til etablererkurset Gründerakademiet.

NIH vil trekke på kompetanse frå regionalt næringsliv og medlesbedrifter med ulik spisskompetanse på deler av kurset. Resten av kurset vil ein bruke egne ressursar til (forretningsutviklarar).

Ein vil gjennomføre kursa i ein nær dialog med lokale næringslag som skal hjelpe til med rekruttering av deltakarar. NIH er medlem av dei fleste næringslaga i Hardanger.

Prosjektorganisering

NIH køyrer dette som eit utviklingsprosjekt i nært samarbeid med konseptutviklar Fabrikken Nh og dei andre næringshagne som køyrer etablereropplæringa.

Samarbeidspartnere

* Kirkenes næringshage

* Andre næringshagar/Kunnskasparkar som vel å nytte dette konseptet (målet er å få til 2 nasjonale samlingar i året i utviklingsperioden)

* Næringslaga i Hardanger

* Team Hardanger

* Regionalt næringsliv

* Inunett

Aktivitetar

Rekruttering av 12 gründerar som søker opptak i gründerprogrammet "Gründerakademiet".

* Gjennomføre etablererkurset etter mal "Gründerakademiet" 4 samlinger a 2 dagar med totalt 50 timar.

* Evaluering av pilotprosjektet

Målgrupper

* Gründerar/personar i Kvam som vurderer eller ynskje om å starte eiga bedrift med ynskje om oppstart av eiga bedrift. Nokon er kanskje alt etablert som bedrift.

* Andre gründerar/personar i andre deler av Hardanger.

Resultat

12 enkeltpersonar med ide og oppstartsbedrifter frå Hardanger som går gjennom etablererkurset "Gründerakademiet" i regi av NIH.

Etablere ein sterkt nettverk mellom gründerar og oppstartsbedrifter.

Effekter

Effekter

Styrka næringsliv ved fleire lønsame bedrifter i Hardanger.

Tids- og kostnadsplan

Tidsplan

Oppstart planlegging og rekruttering 15. aug. og september 2020

Kursgjennomføring oktober og november 2020

Evaluering desember 2020

Kostnadsplan

Tittel	2020	2021	2022	2023	2024	SUM
Evaluering	15 000					15 000
Kurshaldarar, førebuing og undervisning	190 000					190 000
Møte og kursokaler	60 000					60 000
Overnatting hotell	86 000					86 000
Planlegging	25 000					25 000
Rekrutering og marknadsføring	40 000					40 000
Servering 8 kursadaga	60 000					60 000
Uforutsette utgifter	14 000					14 000
Økonomi og rekneskap	10 000					10 000
Sum kostnad	500 000					500 000

Ein stor del av kostnadane går til mat og overnatting på kursstaden, slik at deltakarane kan overnatte og sleppe å reise heim då kurset varer seint på dag. Dette viser seg å vere viktig for å bli godt kjent med kvarandre og bygge nettverk til likesinna.

Finansieringsplan

Tittel	2020	2021	2022	2023	2024	SUM
Hardangerrådet iks	100 000					100 000
Kvam kommune	350 000					350 000
Sparebanken Vest	50 000					50 000
Sum finansiering	500 000					500 000

Geografi

1227-Jondal, 1228-Odda, 1231-Ullensvang, 1232-Eidfjord, 1233-Ulvik, 1234-Granvin, 1238-Kvam

Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato
Sluttrapport Grunderakademiet 2019, rev.docx	27 484	12.09.2020

GRUNDERAKADEMIET haust 2019, med oppfølging

Bakgrunn for prosjektet

Næringshagen i Hardanger har gjennomført GRUNDERAKADEMIET i Hardanger hausten 2019.

Invitasjon gjekk til heile Hardangerregionen. Påmelde var i ide og heilt i startfase. Programinnhaldet er utarbeidd som del av det nasjonale Næringshageprogrammet og nyttast i heile landet.

Gjennomføringa er omfattande med åtta heile kursdagar fordelt på fire samlingar for gründerar i Hardangerregionen.

Alternativt kan gründerar få tredelt kurs på Etablerarsenteret i Bergen, men tilbakemeldingar frå aktuelle kandidatar er at det er langt å reisa (opptil 3,5t for ein del) og sjølv om kurset er billeg kostar reise, overnatting og bompengar mykje. Det opplevast og som kulturforskjellar på by og land, samt at Næringshagen er kjend lokalt med kjende og relevante presentatørar lokalt.

Kostnader

Deltakarpris pr per person kr 4000,- inkludert overnatting.

Ansvarsforhold og organisering

Næringshagen i Hardanger (NiH) har vore prosjekteigar og organisator. NiH har gjennomført fire samlingar frå september til desember i Eidfjord og Kvam.

Gjennomføring med foredrag, diskusjonar, innlegg, workshops med individuelt og gruppearbeid, i tillegg til innlegg frå inviterte suksessfulle grundarar, bank og finansinstitusjonar og andre relevante frå verkemiddelapparat. For å auka suksessraten med gründerane har vi hatt ei tett oppfølging mellom og etter samlingane med individuell oppsamling to gonger pr gründerverksemd, med tilgang til ein tredje samtale.

Haustens kursrekke hadde tolv påmelde verksemder frå start, men ei flytta til Nesbyen i oktober og ei verksemd måtte trekkast grunna sjukdom. Dei ti andre gjennomførte heile programmet og fekk gjennomført oppfølgingsamtalane.

Målsetjing og prosjektplan

Målsetjing med oppfølging har vore å sikre suksessrate for vidareføring av verksemdene etter gjennomført grunderkurs. Når kompetansen er sikra og dei viktigaste aspekta av verksemda er gjennomarbeidd, er suksess basert på å skapa tryggleik for eigen verksemd.

Prosjektplan

Hovudfokus var på kundar og kvar samling hadde innlegg frå eksterne:

- A. Samling 1: 13-14 september TEMA: Ambisjon, Kunde/marknad, Konkurrentar

- B. Samling 2: 4-5 oktober TEMA: Produkt/teneste, Økonomi: Finansiering, budsjtar, kalkylar
- C. Samling 3: 1-2. november TEMA: Kundereisa, Historieforteljing, Partnerar/verkemiddelapp
- D. Samling 4: 22-23 november TEMA: Strategi og pitch

Vurdering av resultat

Tilbakemeldingar: Temaene var relevant og augeopnande for grundarane. Det var tid til dybdedykk i dei ulike fagområda, og føredragshaldarane opplevdes kunnskapsrike og erfarne. Individuell oppfølging mellom samlingar har vore ei sær sars god kombinasjon med sjølve kurset:

Tilbakemeldingane har vore gode på at det var tryggande å få stilt egne spørsmål, ofte av kjensleg art (personleg eller privatøkonomisk). Tema vart spelt inn i forkant av oppfølginga slik at begge partar kom førebudd til møta: td. risiko, leiarutfordring og personlege satsingar, finansiering vrs privatøkonomi, produktjusteringar – dvs diskusjonar som ein ikkje ønska å ta i plenum. NiH vart kjend med dei blivande verksemdene gjennom GrunderAkademiet- det har vore nødvendig å gå i djupna på realitetane på nokre av drift/tenking utan å ta motet i frå gründerane. At ein har hatt mogelegheit å byggja trygge relasjonar har medført at ein har fått redusert risikoane og auka bevisstgjeringa i kva ein går til og om ein har alle ressursane som skal til i eit riktig tempo. Tilbakemeldingar har vore at kvar grundarverksemd har opplevd seg sær sars godt ivareteken.

Resultat

Sju verksemdar var allereide i gong men er definert som gründerar. Fem av verksemdene starta omgåande eller var delvis i gong. Tre av verksemdene er no i oppstart for sommarsesongen. To av verksemdene er basert på haust/vinterturisme og hadde bookingar frå hausten- dei må avventa på grunn av Korona situasjonen (mista alle bookingane) men er organisert og klare til oppstart når tida er rett. Berre to bedrifter har ikkje starta drift, men ser for seg å koma i gong til neste år.

Fleire av verksemdene har tilknytt seg NiH for vidare oppfølging og sikra drift og nettverk framover.

	Namn	Grunderbedrift	Resultat
1	Kristine M. Biseth	Markedshage	Oppstart mai 2020
2	Bjørn Berge Lyssand	Bier og jordforbetring	Oppstart 2020
3	Trygve Osmo	TAAT kosmetikk	Klar for lansering
5	Eirin Pedersen	Design bruktmarked	To testsal
6	Thomas Varberg	Ny Sense Hardanger	Vinter 2020/21
7	Mark van de Buerie	Hardanger Guideservice	Etablert 2 år
8	Claudia Hoessler	Ny Ravenheart	Oppstart juni 2020
9	Johannes Bjørke	Ide (Smie med undervisning)	Avventar, oppbygging

10	Irene Henriksen	Ny (Kunstterapi/Drømmeveiledning)	Oppstart feb 2020
11	Alexandra Osmo	TAAT	Klar for lansering
12	Yamen Bohsas	NiH	Grunderkurs arabisk, haust 2020
13	Klara og Will	Anyexcusetoride- flyttet	Medlem men flytta (GA)
14	xx	Sjukdom	

Budsjett Grunderakademiet 2020 revidert 26. okt.

Finansiering

Kvam kommune		270000
Eigenandel kursdeltakarer		40000
Sparebankstiftinga Hardanger		0 avslag
Sparebanken Vest		0 avslag
<u>Hardangerrådet</u>	-----	<u>100000</u>
Sum kostnader		410000

Kostnader

Andre utgifter	15 000	15000
Evaluering	5 000	5000
Kurshaldarar, førebuing og undervisning	150 000	150000
Kurslokaler og overnatting	50 000	40000
Oppfølging av gründerar under og etter kurset 10 timar a 10 delt	150 000	90000
Planlegging	40 000	20000
Rekruttering og marknadsføring	40 000	30000
<u>Servering 8 kursadagar</u>	<u>50 000</u>	<u>60000</u>
Sum kostnader	-----	410000



Møtedato 07.01.2021	Saksansvarleg Jostein Eitrheim
---------------------	--------------------------------

HR-sak 04/21 Regional Transportplan 2022-2033

Saksvedlegg:

Vedlegg 1: Invitasjon til innspelsmøte

Vedlegg 2: Planprogram RTP 2022 - 2033

Vedlegg 3: Samferdsleplan for Hardanger 2014-2018

Vedlegg 4: Tabell (oppdatert) strekningsvise vegprioriteringar.

Saksutgreiing:

Arbeidet med Regional Transportplan startar no. Denne hausten har planprogrammet vore på høyring og deretter handsama i Vestland fylkeskommune.

Regional Transportplan 2022-2033 skal etter planen vedtakast i fylkestinget i desember 2021.

Sjølve planutkastet vert sendt på offentleg høyring i juni 2021.

Tidslinje for arbeidet:

mai 2020	Framlegg til planprogrammet blir sendt på høyring med høyringsfrist 14. juli.
september 2020	Planprogrammet blir politisk vedtatt.
februar 2021	Innspelsmøte til planutkastet kring om i fylket.
juni 2021	Fylkesutvalet sender planutkastet på høyring.
august/september 2021	Andre runde med innspelsmøte til planutkastet kring om i fylket.
september 2021	høyringsfrist, planutkast
desember 2021	RTP 2022-2033 blir vedtatt i fylkestinget.

Innspelsmøta:

Leirvik 3. februar

Bergen 5. februar

Skei 10. februar

vert starten på prosessen og Hardangerrådet bør på dette møtet (Leirvik 3. februar?) gje innspel til planarbeidet og prioriteringane frå fylkeskommunen.

Som bakgrunn vil administrasjonen gjennomgå dokumentet "Samferdsleplan for Hardanger" 2014-2018. Dette dokumentet tar opp prioriteringane som Hardangerrådet har gjort i høve NTP 2014 - 2023, RTP Hordaland 2013 - 2024, Kollektivstrategi i Hordaland og Strekningsvise vegprioriteringar frå Hardangerrådet iks.

Regionrådet bør mogeleg leggja opp til eigne arbeidsmøter for oppdatering av "Samferdsleplan for Hardanger".

Framlegg til vedtak:

Saka vert lagt fram utan forslag til vedtak.



Vestland
fylkeskommune

INNSPELSMØTE

Regional transportplan for Vestland fylke

Fylkesordfører Jon Askeland inviterer til åpne innspelsmøte om Regional transportplan 2022-2033 for Vestland rundt om i fylket. Her ynskjer fylkeskommunen å få attendemeldingar og innspel til planen.

Leirvik	3. februar
Bergen	5. februar
Skei	10. februar

Vestland fylkeskommune arbeider no med fyrste Regional transportplan 2022-2033 (RTP).

Denne langsiktige planen skal vere det øvste strategiske dokumentet for samferdsle i fylket vårt. No skal målsettingane på plass før planen blir vedtatt i fylkestinget i desember 2021.

RTP skal sette ei tydelig retning for arbeidet med transport, og sikre heilskapleg tenking framover. Og for å lukkast med ei berekraftig utvikling krevst samarbeid på tvers av geografi, fag og sektorar.

På innspelsmøta vil fylkeskommunen presentere dei overordna måla for planen, og ynskjer attendemeldingar på korleis vi i størst grad kan nå måla i fellesskap.

[Sjå meir informasjon om Regional transportplan 2022-2033 for Vestland fylke](#)

Program for møta vil komme nærare februar 2021.

Vi planlegg fysiske møte, men alle tre møta vil bli haldne digitalt på same datoar om Covid 19-situasjonen krev det.

Velkomen!



Planprogram

Regional transportplan Vestland 2022–2033

Høringsframlegg

Innhold

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033	3
1. Regional transportplan	4
1.1. Organisering av arbeidet med planprogrammet	4
1.2. Føremål og verknader av planen	6
1.3. Konsekvensutgreiing	7
2. Rammer for planarbeidet	8
2.2. Regionale føringar	8
2.1. Nasjonale føringar	8
3. Planstruktur	9
3.1. Struktur	9
3.2. Målstruktur	9
3.3. Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk	9
3.4. Handlingsprogram og økonomiplan	9
4. Plantema	10
4.1. Fylkesvegnettet	11
4.2. Mobilitet og kollektivtransport	18
4.3. Miljøløftet	26
4.4. Finansiering	30
4.5. Nasjonale ansvarsområde	32
5. Organisering, prosess og medverknad	35
5.4. Organisering av arbeidet med Regional transportplan	35
5.5. Medverknad	35
5.6. Framdrift	36

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Høyringsframlegg

Planprogram

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Arbeidet med eit strategisk styringsdokument for samferdslesektoren i Vestland fylke er i gang. Dei tidlegare fylka, Hordaland og Sogn og Fjordane, har begge Regionale transportplanar som strekker seg over tidsperioden 2018 – 2029. Den komande Regionale transportplan (RTP) for Vestland vil avløyse desse planane og gjelde for perioden 2022 - 2033. Planen skal vere det øvste strategiske dokumentet for samferdsel i Vestland fylke. Med nye ansvarsområde knytt til regionreforma og nytt geografisk planområde er det prosjektutløysande behovet å utarbeida eitt felles styringsdokument for samferdselssektoren, som gjeld for heile Vestland.

Regional transportplan skal setje retning for samferdselspolitikken i det nye storfylket, og skal bygge på Vestland fylkeskommune sine verdiar og visjon, samt Utviklingsplan for Vestland. Fylkeskommunen er ansvarleg for utarbeiding av planprogrammet og planen. Både planen og planprogrammet skal høyrast og vedtakast av høvesvis fylkesutvalet og fylkestinget.

1. Regional transportplan

Formålet med RTP for Vestland er å sikre ønska utvikling innan samferdsel og transport i det nye fylket. I følge plan og bygningslova §8-2 skal regional plan leggest til grunn for regionale organ si verksemd og for kommunal og statleg planlegging og verksemd i regionen. Det inneberer at eit gyldig planvedtak skaper forpliktingar for offentlege myndigheiter og organ til å søke å følge opp og gjennomføre planen.

Vestland fylke består av eit stort geografisk område med ulike utfordringar knytt til dei ulike delane av fylket. Fylkeskommunen skal ivareta både innbyggjarane og næringslivet sine behov når det gjeld framkome, tryggleik og mobilitet. RTP må gjennom sine strategiar bygge opp under den nye regionen.

Vestland har ein krevjande topografi med fjordkryssingar, mange tunnelar og fjellovergangar. Store delar av fylkesvegnettet er ras-utsett.

Vestland har også storbyutfordringar i Bergensområdet knytt til kapasitet, framkome og luftkvalitet. Andre delar av fylket har derimot store areal med spreitt busetnad som gjev heilt andre transportutfordringar. RTP må difor skissere ulike løysingar for ulike delar av fylket.

RTP skal formulere mål og strategiar som gir føringar for eit framtidig godt transportsystem, både i byane og i distrikta. Føringane som blir utforma i RTP skal ligge til grunn når kommunane og regionane lagar planar for samferdselsområdet.

RTP skal peike på korleis ein skal løyse dagens transportutfordringar, og korleis vi skal møte morgondagens utfordringar. Planen er 12-årig og må difor ha eit langsiktig perspektiv, planen skal reviderast kvart fjerde år for å sikre at den held seg over tid.

1.1. Organisering av arbeidet med planprogrammet

I følge plan- og bygningslova skal det utarbeidast planprogram til alle regionale planar. Planprogrammet blir utarbeidd av fylkesrådmannen, deretter sendt på høyring og vedteke av fylkesutvalet. Det faglege arbeidet med planprogrammet vert koordinert av ei administrativ styringsgruppe som vert leia av direktør for mobilitet og kollektivtransport, og består elles av direktør for infrastruktur og veg, samt plansjef i Vestland fylke. Planprogrammet er venta vedteke hausten 2020.

Normalt kjem den formelle bestillinga av ein regional plan gjennom Regional planstrategi. Grunna fylkessamanslåing, nye fylkeskommunale arbeidsoppgåver innan samferdselssektoren og eit behov for å avklare korleis det nye fylket skal løyse oppgåvene innan samferdselssektoren, vedtok fylkesutvalet i PS 22/2019 at arbeidet med Regional transportplan kunne starte opp sjølv om det ikkje føreligg ei slik bestilling i regional planstrategi. I saka gjorde fylkesutvalet følgjande vedtak:

“6. Arbeidet med ein felles regional transportplan startar opp parallelt med planstrategien. Det vert lagt til grunn at planstrategien vert vedteken før ny regional transportplan slik at føringar i planstrategien vert lagt til grunn for planen.”

Regional planstrategi, som har fått namnet Utviklingsplan for Vestland, legg føringar for arbeidet med alle regionale planar. Utviklingsplanen igjen legg berekraftsmåla til FN til grunn, og skal bidra til både sosial, økonomisk og miljømessig berekraft.

Utviklingsplanen for Vestland har fire hovudmål.

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

Mål 4: Like mogelegheiter til å delta i verdiskaping

Transport og infrastruktur er eit viktig premiss for å nå måla i utviklingsplanen. Regional transportplan skal vere med å bidra til måloppnåing i høve til måla som er fastsett i utviklingsplanen for Vestland.

Gode og trygge kommunikasjonsmoglegheiter er eit viktig premiss for både gode lokalsamfunn og verdiskaping. Infrastrukturen legg premiss for kor regionalisert og desentralisert struktur ein kan ha i Noreg. RTP må ta inn over seg korleis infrastrukturen i Vestland skal nyttast for å sikre dette. RTP må også gje retningslinjer for korleis Vestland skal jobbe opp mot sentrale myndigheiter for å sikre gode samferdsleårar ut av Vestland og ut av Noreg.

RTP skal ha fokus på korleis sektoren skal møte framtidige klimaendringar på ein god måte. Det skal leggst til grunn at vi skal minimere negativ påverknad på natur og miljø. Klimatilpassing vert ein viktig del av vegvedlikehaldet i åra framover. Klimakur 2030¹ har sett på potensiale for utsleppskutt, og meiner at transportsektoren kan stå for dei største utsleppskutta i Noreg. Vestland fylke skal bidra til dette gjennom å legge til rette for ny teknologi, tilrettelegging for miljøvenleg transport og bidra til lågare transportbehov.

For å skape gode lokalsamfunn og fremje verdiskaping skal infrastrukturen legge til rette for trygg og tilgjengeleg mobilitet for alle. RTP skal peike på korleis fylket skal jobbe med rassikring, universell utforming av tilbod og trafikksikring for alle, med fokus på dei mjuke trafikantane.

RTP må ta omsyn den krevjande økonomiske situasjonen fylkeskommunen no står i, og er venta å stå i åra framover, og skissere korleis fylkeskommunen skal ivareta sitt ansvar.

Planprogrammet skisserer fem plantema som blir særleg omtala. Kvart plantema tek utgangspunkt i eit behov for vidare utgreiing. Plantema er

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

Det er fleire grenseflater mellom dei ulike plantema. Heile planen er eit verktøy for å sikre god mobilitet for innbyggjarar, besøkande og næringslivet i heile Vestland.

Fylkesvegnettet omhandlar den fysiske veginfrastrukturen, og omhandlar korleis fylkeskommunen skal ta i vare det langstrakte fylkesvegnettet.

Mobilitet er ein samlebetegnelse på alle transportformer, og under plantema mobilitet og kollektivtransport er det eit særleg fokus på dei miljøvenlege alternativa som er sykkel, gange og kollektivreiser. Vidare står tilrettelegging for overgang til ein meir miljøvenleg bilpark, både når det

¹ Klima og miljøverndepartementet, «Klimakur 2030 – Tiltak og virkemidler mot 2030» M-1625/2020

gjeld privatbilar og drosjenæringa sentralt. Plantemaet mobilitet inneheld også fly og innfartsparkering.

Miljøløftet er trekt ut som eige plantema då det er fleire problemstillingar som er sentrale i avtaleområdet, men som vi i liten grad ser igjen i andre delar av fylket. Miljøløftet sine satsingsområde er sentrale her.

Finansiering er trekt fram som eige plantema ettersom fylkeskommunen ser eit behov for å jobbe meir strategisk med korleis samfunnet skal finansiere løysingane på transportutfordringar.

Mykje av infrastrukturen i Vestland fylke er det staten som sit med ansvaret for. Fylkeskommunen jobbar opp mot statlege organ for å peike på utfordringar og løysingar for Vestland. RTP skal omtale korleis vi ønskjer at staten skal prioritere når det gjeld nasjonale ansvarsområde i Vestland.

Planprogrammet gå nærare inn på utfordringsbilete og kva utgreiingsbehov vi har innanfor samferdselssektoren i Vestland.

1.2. Føremål og verknader av planen

Pbl. § 1-1. Lovens formål kjem det tydeleg fram at pbl. skal fremje berekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjonar. Alle tre dimensjonar av berekraft skal dekkast i RTP, både sosial, miljømessig og økonomisk berekraft.



Figur 1: FN's berekraftsmål – Tre dimensjoner av berekraftsmåla

Det behovs utløyende for planarbeidet er å sette ei tydeleg retning for arbeidet med transport i Vestland. Fylkeskommunen har gjennom regionreformen fått eit tydelegare ansvar som vegeigar, i tillegg til nye oppgåver. Regional transportplan skal bidra til å sikre heilskapleg tenking innan sektoren. For å lykkast med å oppnå berekraftig utvikling krevst samarbeid. Behovet for heilskapleg,

koordinert planlegging og samarbeid på tvers av fag og sektorar er ein viktig del av utviklinga i Vestland.

Regional transportplan skal utarbeide mål og strategiar for ulike tema innanfor transport i fylket. Det vil og bli vurdert behov for retningslinjer innanfor einsskild plantema, men retningslinjene vil ikkje gje direkte føringar for utbygging. Etter at regional transportplan er vedteken er den retningsgjevande for regionale etatar, staten og kommunane si verksemd og planlegging. Den er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag for dei regionale og statlege myndigheiter som blir råka og har motsegnrett.

Pbl. § 8-2 Virkninger av regional plan

Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

Ein regional plan forpliktar offentlege myndigheiter og organ til å følgje opp og gjennomføre planen. Handlingsprogrammet er styrande for gjennomføring av planen. Planen har forpliktingar for kommunar, statlege organ og for fylkeskommunen sjølv.

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, kollektivbetening og avkøyrslar

1.3. Konsekvensutgreiing

Retningslinjene i RTP vil vera knytt til strategiar for måloppnåing innan ulike transportrelaterte tema. RTP vil ikkje formulere rammer for utbygging, men vera ein viktig del av bakgrunns materialet til planar for konkrete samferdselprosjekt i fylket uavhengig av planmynde. Til dømes vil mål og strategiar i RTP kunne peike på kva rolle ei fylkesvegstreking skal fylla, men ikkje avgjere traséval, vegstandard, kryssutforming eller arealbruk knytt til vegprosjektet. Som overordna strategidokument utan bindande retningslinjer eller rammer for utbygging vil ikkje arbeidet med RTP utløyse krav til konsekvensutgreiing, men RTP skal kort gjere greie for planen sine verknader for miljø og samfunn. Rammeplan for avkøyrslar skal forankrast i RTP, og denne vil utløyse eit behov for konsekvensutgreiing.

Pbl. § 8-3, 3.ledd

Regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal inneholde en særskilt vurdeing av planens virkninger for miljø og samfunn.

RTP kan også vere med på å legge grunnlaget for KU-arbeid i planlegging av ulike samferdselprosjekt gjennom å vurdere moglege verknadar for miljø og samfunn knytt til dei strategiar, retningslinjer og tiltak planen formulerer.

2. Rammer for planarbeidet

For at ein regional plan skal vere gjeldande må den følgje ei rekke føringar frå både nasjonalt og regionalt hald. Under er dei viktigaste føringane for arbeidet med Regional transportplan for Vestland lista opp.

2.1. Nasjonale føringar

- Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og 2022 - 2033
- Nasjonal gåstrategi 2012
- Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019 - 2023
- Statleg planretningslinje for samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging 2014
- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing 2018
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021
- KVV E39 Aksdal-Bergen 2011
- KVV RV15 Strynefjellet 2016
- Mogleighetsstudie om kryssing av Sognefjorden 2011
- KVV E39 Skei-Ålesund 2011
- KVV for Bergensområdet 2011
- KVV for logistikknutepunkt i Bergensområdet 2015
- KVV for Gol-Voss 2016
- KVV for Arna-Voss 2014

2.2. Regionale føringar

- Utviklingsplan for Vestland 2020-2024
- Masterplan Bergen lufthamn Fleerland 2014 - 2021
- Rammeplan for avkøyrslar og byggegrensar 2017 - 2020
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017
- Regional plan for klimaomstilling for Sogn og Fjordane 2018 - 2021
- Klimaplan for Hordaland 2014 - 2030
- Regional plan for folkehelse for Sogn og Fjordane 2015 – 2025, og Hordaland 2014 - 2025
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet, vedtatt 2016
- Regional plan for attraktive senter 2015 - 2026
- Regional planføresegn for handel 2017
- Godsanalyse for Vestlandet 2018

Nasjonale transportplan (NTP) er regjeringa sin plan for korleis ein skal arbeide i retning av det overordna og langsiktige målet i transportpolitikken, som er eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2050. Målstrukturen til NTP 2022 – 2033 ser slik ut

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurranse - evne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3. Planstruktur

3.1. Struktur

Planen vil innleiingsvis belyse generelle utviklingstrekk innafor relevante område av transportsystemet. Dette skal vere bakgrunnen for å identifisere utfordringane og formulere målsetningar.

Utforming av transportpolitikken i Vestland skjer gjennom ulike planarbeid og prosessar. RTP skal sikre ein god koordinering og rolleavklaring der det er relevant.

3.2. Målstruktur

Det bør utarbeidast eit hovudmål som gjeld heile planen. I tillegg bør det utarbeidast 1 - 3 delmål innanfor kvart av plantema. Måla skal vera tett koplå til dei overordna måla i utviklingsplanen for Vestland.

For å kunne vurdere måloppnåing er det ønskeleg med indikatorar for å måle utviklinga over tid. Det skal rapporterast på indikatorane i fylkesrådmannen si årsmelding. Arbeidet med å utforme indikatorane skal settast i samanheng med anna indikatorarbeid i Vestland fylke.

3.3. Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk

I samband med planarbeidet skal det utarbeidast eit kunnskapsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlaget skal omtale den trafikale situasjonen i Vestland. Kunnskapsgrunnlaget skal bestå av

- Reisevanar, passasjerutvikling på kollektivtransporten, busetnadsmønster og reisestraumar
- Kartlegging av viktige vegar for næringslivet
- Ulykkesstatistikk og -analyse
- Tilstand på vegnettet
- Demografiske utviklingstrekk i Vestland
- Klimagassutslepp frå transport
- Teknologiske trendar innan mobilitet
- Det skal gjennomførast ei trendanalyse som ser på ulike scenario for samfunnsutviklinga. Trensanalysen skal klargjere innovasjonsbehov- og område innan samferdselssektoren, med særleg fokus på kollektivområdet.

Kunnskapsgrunnlaget må vera lett tilgjengeleg på vestlandfylke.no, og oppdaterast jamleg. Kunnskapsgrunnlaget skal vere fundament for vidare utgreiingar.

3.4. Handlingsprogram og økonomiplan

Til alle regionale planar skal det utarbeidast eit handlingsprogram, jf. Pbl §8-1. RTP skal ha eit fire-årleg handlingsprogram som blir rullert og rapportert på årleg, som ein del av budsjettprosessen til fylkeskommunen.

I handlingsprogrammet skal både opprusting-, vedlikehald- og andre investeringar takast med, samt utviklingstiltak som fylkeskommunen skal gjennomføre.

Rapportering på handlingsprogrammet skal skje i samband med årsmeldinga til fylkesrådmannen.

Avdeling for mobilitet og kollektivtransport si styring av og samhandling med ytre einingar regulerast gjennom egne avtalar.

4. Plantema

Gjennom ulike plantema vert det presentert ei skildring av formålet med plantemaet, utfordringsbilete, samt aktuelle utgreiingsbehov for dei aktuelle plantema i RTP. Fylkeskommunen sine direkte ansvarsområde skal vere hovudtema. For andre tema spelar RTP ei viktig rolle som formidlar av fylkeskommunal politikkkutforming inn mot plan- og vedtaksprosessar på andre forvaltningsnivå. Det er fleire grensesnitt mellom dei ulike plantema.

- Dei fem plantema er
- Fylkesvegnettet
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet
- Finansiering
- Nasjonale ansvarsområde



4.1. Fylkesvegnettet

Fylkesvegane knyt ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei påliteleg og trygg ferdselsåre for innbyggjarar og næringsliv. Fylkesvegnettet bind saman bygder, lokalsentra, kommunesentra og regionsentra. Fylkesvegane varierer mykje, både med tanke på standard og trafikktal. Nokre strekningar har ein klart viktigare funksjon enn andre. Behovet for opprusting av fylkesvegnettet er stort. Forfall og vedlikehaldsetterslep på fylkesvegar er rekna til å ligge mellom 11 og 13 mrd. Kr.

Kva	Tal	Kva	Tal
Fylkesveg	5 701 km	Ferjekaier	74 stk
Gang- og sykkelvegar	255 km	Bruer	2 670 stk
Tunnelløp	274 stk		

4.1.1. Trafikktryggleik

Formål

I 2002 vedtok Stortinget *Nullvisjonen*, den seier at vi ikkje skal ha nokon drepne eller hardt skadde i trafikken. Det er eit ambisiøst mål, og dersom ein skal nå målet må både stat, kommunar, fylkeskommunar og privatpersonar bidra. Fylkeskommunen har eit særleg ansvar som vegeigar.

Utfordring

For Vestland er målet å koma under 44 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i året innan 2030. Det inneber om lag ei halvering av dei 87 som vart drepne og hardt skadde i dei gamle fylka i 2018.

Dei dominerande ulykkestypene på fylkesvegane våre er utforkøyningar, møteulykker og ulykker som involverer mjuke trafikantar. Ulykkesbilete i byane og dei større tettstadane skil seg frå meir grisgrendte strøk med å ha ein større del ulykker med mjuke trafikantar, og mindre del utforkøyningar. I tråd med nasjonale folkehelse- og klimamål vert det jobba med å få fleire til å sykle og gå i kvardagen. Dette vert ei av dei viktigaste utfordringane for trafikktryggingsarbeidet i åra som kjem, då fleire mjuke trafikantar gir fleire sårbare trafikantar. Som del av dette arbeidet er det trong for auka kunnskap om og betre registrering av eineulykker på sykkel.

Trafikktryggingsarbeidet famnar breitt og inneber samarbeid og innsats på tvers av etatar og tenesteområde. I dette arbeidet har fylket sitt trafikktryggingsutval (FTU) ei viktig samordnande rolle. FTU har ansvar for utarbeiding av eit handlingsprogram for trafikktrygging, som vert kopla opp mot arbeidet med RTP. Vidare vil trafikantretta innsats og satsing på organisatoriske tiltak som Trafikksikker kommune vera sentralt i det førebyggjande trafikktryggingsarbeidet. Det vil vera trong for å avklara korleis fylkeskommunen skal retta innsatsen mot kommunane.

Trafikktryggleik vert ivaretatt gjennomgåande i heile planen. I reglement for folkevalde organ og delegering i Vestland fylkeskommune har FTU fått i oppgåve å utarbeide eit handlingsprogram for trafikktrygging. Det er difor ikkje behov for eigne utgreiingsbehov innan trafikktrygging.

Trafikktryggleik er også eit sentralt tema i Rammeplan for Avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggjegransar for riks- og fylkesveg i Region vest. Denne vert rullert for fylkesvegar som temaplan i Vestland fylkeskommune for perioden 2022-2025, og er difor ikkje oppført som tiltak her.

4.1.2. Drift, vedlikehald og investeringar i fylkesvegnettet

Formål

Drift og vedlikehald av vegnettet er sentralt for å sikre at vegkapitalen ikkje forfell. Forfallet har betydning for trafikktryggleik og på at det kan kome restriksjonar på vekt og lengde for køyretøy som har løyve til å køyre der.

Utfordringar

Kostnadane til drift og vedlikehald av fylkesvegane er aukande, samstundes som etterslepet knytt til forfall og vedlikehald aukar. Det er viktig at vegkapitalen får ei forvaltning som fylket er tent med, og at etterslepet kjem under kontroll. Regional transportplan skal difor gje svar på korleis vegkapitalen kan få ei forsvarleg forvaltning innanfor dei rammene fylkeskommunen har til disposisjon. Det skal mellom anna vurderast korleis ein kan få etablert eit sams og føreseieleg system for forvaltning, drift, vedlikehald og utvikling av fylkesvegane og kriterium for prioritering av tiltak.

Gjeldande kontraktsstrategi for vegdrifta og vegvedlikehaldet er utforma med tanke på sams vegadministrasjon. I etterkant av regionreforma er Statens vegvesen i gong med revisjon av sin kontraktsstrategi knytt til området, og det er naturleg at fylka gjer det same for sitt myndeområde.

For å følgje opp klimamålsetningane må ein redusere utslepp knytt til drift, vedlikehald og utbygging av vegnettet.

Endringane i klima har store konsekvensar for drift og vedlikehald av vegnettet. Endringar i klimaet med meir nedbør, meir styrtregn, oftare ekstrem springflo, og oftare ekstrem vind, aukar risikoen for skade på veganlegg. I tillegg har mange av vegstrekka manglande eller gamle og underdimensjonerte anlegg for vasshandtering som verkar til å eskalere forfallet på fylkesvegnettet.

Utbetring av dreneringssystem, vegfundament og moloar vil bidra til å gjera infrastruktur meir robust for konsekvensane av klimaendringane.

Dei viktigaste klimautfordringane på vegnettet er

- Auka risiko for flaum og erosjon
- Auka risiko for skred, og skred på nye stader
- Utilstrekkeleg dreneringskapasitet
- Behov for betre vedlikehald
- Utfordringar knytt til vinterdrift
- Større krav til beredskap

Det er store behov for oppgradering av vegnettet mange stader. Mange stader vil mindre investeringar og strekningsvise forsterkingstiltak kunne gje store effektar for framkome og trafikktryggleik. Grunna fylkeskommunen si økonomiske situasjon vil større prosjekt som regel måtte bli finansiert delvis gjennom andre finansieringskjelder som rassikringsmidlar og/eller brukarbetaling. Det må utarbeidast kriterium for prioritering av tiltak.

Utgreiingsbehov

- ***Korridorvise utgreiingar***

Korridorvise utgreiingar er eit samla oversyn over utfordringar på deler av fylkesvegnettet. Det vart laga Korridorvise utgreiingar som grunnlag for prioriteringane i førre RTP for Hordaland fylke. Utgreiinga skal etablere eit oppdatert og kartbasert oversyn over utfordringane på det viktigaste fylkesvegnettet i Vestland.

- ***Drift og vedlikehald av fylkesvegnettet***

Regional transportplan skal utarbeide eit fagleg grunnlag for etterslepet knytt til forfall og vedlikehald av fylkesvegane, og gje ei prioritert tilråding for fjerning av det viktigaste etterslepet. RTP skal få ei oversikt over behov innan drift og vedlikehald som grunnlag for å lage mål og prioriteringar

- ***Forfallskartlegging***

KS vil ta eit nasjonalt initiativ til kartlegging av forfall/etterslep på fylkesvegnettet. Vestland fylkeskommune bør være ein viktig premissleverandør til dette arbeidet og skal difor utarbeide ein rapport som synleggjer fylket sine behov og ynskjer knytt til kartlegginga. Vert kartlegginga gjennomført i tide, vil den kunne være eit viktig grunnlag for prioriteringane i RTP.

- ***Investeringstiltak***

I regional transportplan skal det utarbeidast kriterium for prioritering av investeringstiltak på fylkesvegnettet. Basert på dette og dei korridorvise utgreiingane skal det utarbeidast lister over prioriterte prosjekt etter ulike kategoriar av tiltak.

4.1.3. Tunnelar, bruer og ferjer

Formål

Tunnelar og bruer bind fylket saman, og er viktige element av fylkesvegnettet. Samstundes er det sårbare punkt som har særleg behov for vedlikehald. Vedlikehaldet er avgjerande for innbyggjarane og næringslivet, då for dårleg vedlikehald kan føre til restriksjonar for tungtransport. RTP må avklare

korleis fylkeskommunen skal jobbe for å sikre desse elementa, og revidere plan for oppgradering av tunnelsikkerheit.

Ferjer har ein viktig funksjon med å knyte fylket saman, samstundes er ferjer ei barriere, både for innbyggjarar og for næringslivet i fylket. RTP skal avklare kvar ferjeavløysingsprosjekt kan vere aktuelt.

Utfordringar

Det finns 274 tunnellopp på fylkesvegane i Vestland. Mange av desse er gamle og har behov for opprusting. For fylkesvegnettlet gjeld Forskrift om minimum tryggleikskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettlet (FOR-2014-12-10-1566). Forskrifta gjeld for alle tunnelar på 500 meter eller meir, med ein ÅDT på 300 køyretøy eller meir. Forskrifta omfattar mellom anna krav til løp og køyrefelt, geometri, fluktvegar og nødutgangar, tilkomst for redningsmannskap, havarilommer, ventilasjon, lys og overvaking.

Vestland fylke har eit stort tal bruer, og mange av dei har eit strekkje på over 100 meter. Bruene er viktig element i veglenkene og mange av dei nærmar seg si tenkte levetid. Det er stort behov for å fjerne etterslep og utbetre bruene i fylket.

Vestland er eit av dei store ferjefylka, og vil vere det i overskuande framtid. Elektrifisering av ferjedrifta har vore eit viktig verkemiddel for nå klimamålsettingane til fylket. Samstundes er det eit stort behov for å tilpasse dei eldre kaianlegga til nye driftsformer og nye krav. I samband med utarbeiding av RTP skal utarbeidast eit samla oversyn over etterslepet for bru og kai, og utarbeidast ein prioritert plan for utbetring av dei bruene og kaiene med størst behov for tiltak.

Kostnadsutviklinga i ferjesektoren har auka langt meir enn den generelle kostnadsutviklinga i samfunnet. Marknadsutvikling, auka krav blant anna til universell utforming, miljø, tryggleik og elektrifisering er blant faktorane som spelar inn. I gamle Hordaland er alle fylkesvegferjene elektriske, medan det står att eit arbeid for gamle Sogn og Fjordane for å sikre grøn og miljøvenleg ferjedrift.

Utgreiingsbehov

- Plan for utbetring av sikkerheita i fylkesvegtunnelane

Plan for utbetring av sikkerheita i fylkesvegtunnelane er ei utgreiing som synleggjer korleis krava i sikkerheitsføresegna for fylkesvegtunnelar vert implementert i fylket. Måleseetinga med arbeidet er å gje eit samla og oppdatert oversyn, med kostnader, over arbeidet med å sette i verk føresegna i Vestland fylke. Planen skal også gjere greie for etterslepet og tryggleiksbehova i tunnelar under 500 meter.

- **Bruer og fylkesferjekaier**

I samband med utarbeiding av RTP skal det utarbeidast eit fagleg grunnlag som synleggjer etterslepet for bru og kai, og utarbeidast ein prioritert liste for utbetring av dei bruene og kaiene med størst behov for tiltak.

4.1.4. Skredsikring

Formål

Vi ser stadig at bygder og tettstadar blir isolerte frå resten av fylket når det går ras. For innbyggjarar skaper rasfaren usikkerheit. Rassikring er ein del av arbeidet med å sikre framkome i heile fylket og å

skape gode og trygge lokalsamfunn. RTP skal lage grunnlag for prioriteringar for arbeid med skredsikring i fylket.

Utfordringar

Skred utgjer ein risiko for tap eller skade på trafikantar og materielle verdiar, i tillegg utgjer skredfare ein risiko for brot på viktige vegsamband. Ei hovudutfordring er at tildelte statlege skredsikringsmidlar ikkje står i samsvar med det behovet ein har i Vestland.

I samband med utarbeiding av grunnlagsdata for Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2027 oppdaterte Statens vegvesen behovsvurdering for skredsikring av både riks- og fylkesvegar. Dette grunnlaget skal vere med å vise behovet for statlege tilskot til skredsikring av fylkesvegar over inntektssystemet til fylkeskommunane (tabell C).

Utgreiingsbehov

- **Skredutsette strekningar i Vestland fylke**

RTP skal få eit samla og oppdatert fagleg grunnlag over skredutsette strekningar i Vestland fylke, og prioritere utbetringar. Utgreiinga skal basere seg på modellar utarbeida av Statens vegvesen og vere tilpassa tilhøva i Vestland.

4.1.5. Omkøyringsvegar

Formål

Framkome er eit viktig premiss for samfunnsutviklinga, men tidvis blir vegar stengd og då er det behov for alternative vegar. Gode omkøyringsmoglegheiter er då viktig både for næringslivet og for beredskapsomsyn. RTP skal synleggjere konsekvensane av at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg.

Utfordringar

Delar av riksvegnettet i fylket er sårbart i høve til omkøyringsmoglegheiter. Vi ser stadig vegstengingar der fylkesvegnettet blir nytta som omkøyringsveg. Store delar av fylkesvegnettet er ikkje dimensjonert for denne ekstra trafikken og det oppstår negative fylgjeverknader både for trafikkavviklinga og for tettstadane langs fylkesvegnettet.

Utgreiingsbehov

- **Fylkesveg som omkøyringsveg**

I samband med RTP skal det utarbeidast eit fagleg grunnlag som synleggjer konsekvensane av at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyringsveg for riksvegnettet. Dette vil kunna tilrå tiltak som betrar framkome på dei mest sentrale omkøyringsvegane.

4.1.6. Servicetilbod langs vegnettet

Formål

Servicetilbod langs vegnettet bidreg til å gjere Vestland til ein attraktiv destinasjon. For å nå måla om ein grønare bilpark er det også behov for elbillading i heile fylket. RTP må sei noko om korleis fylkeskommunen skal sikre tilstrekkeleg servicetilbod, og avklare drift av desse.

Utfordringar

Tilbodet av servicetiltak er mangelfullt, særleg med tanke på rasteplassar med tilstrekkeleg kapasitet for busslastar med turistar. Drift av desse servicetilboda er også ei utfordring, noko som fører til mangelfull opprydding og stengde toalett.

Tiltak bør planleggjast på tvers av fylkesveg og riksveg, og utgreiing bør gjerast i samarbeid med Statens Vegvesen.

Utgreiingsbehov

- **Servicetiltak**

I samband med RTP skal behov og kapasitet for servicetiltak langs vegnettet som rasteplassar, toalett, turparkering, bubiltøyming og døgnkvileplassar kartleggjast. Tilbodet må kartleggjast på tvers av vegeigar med sikte på å vurdere behov for tiltak, og SVV bør delta i arbeidet.

4.1.7. Teknologi og digitalisering

Formål

Det skjer ei rask teknologisk endring i samferdselssektoren. Det blir stadig utvikla ny teknologi som skal gjere samferdselssektoren meir miljøvenleg, trafikksikker, effektiv og rimelegare i drift. Ein av strategiane i utviklingsplanen for Vestland er at ein skal nytte offentleg innkjøp til å sette miljøkrav for å nå klima- og miljømåla. RTP må gjere ei vurdering av kvar utviklinga for Vestland skal gå, og lage retningslinjer for når og kvar ny teknologi skal utprøvast. Planen må også gjere greie for korleis det skal leggast til rette for den nye teknologien.

Det er 4 sentrale trendar:

- Elektrifisering av transportsektoren
- Sjølvkøyrande transport
- Samhandlande intelligente transportsystem
- Nye forretningsmodellar – delingsmobilitet

Utfordring

Ny teknologi kan gje oss betre og på sikt rimelegare løysingar. Samstundes er det ei reel fare for feilinvesteringar når teknologien utviklar seg så raskt som den gjer i dag. Fylkeskommunen er i dag involvert i fleire prosjekt og tiltak som er under utvikling og utprøving. Døme på dette er

- Samverkande ITS (C-ITS) er teknologi som nyttar datautveksling mellom køyretøy og mellom køyretøy og veg.
- Ny programvareteknologi, særleg innan BIM (byggningsinformasjonsmodellering) der ein utviklar digitale modellar av vegobjekt både til bruk i planlegging, nybygging, drift og vedlikehald.
- Utvikling av digitale kartdata (geodata)
- Actibump

Det er mange løysingar som knivar om merksemda til politikarane og det offentlege, og det kan vere krevjande å velje ut kva for nokre prosjekt ein bør satse på. I tillegg er det i mange tilfelle behov for eige avsatt areal for å kunne legge til rette for den nye teknologien, døme er ladeinfrastruktur.

Utgreiingsbehov

- RTP skal greie utkonsekvensar av og tiltak knytt til ny teknologi.

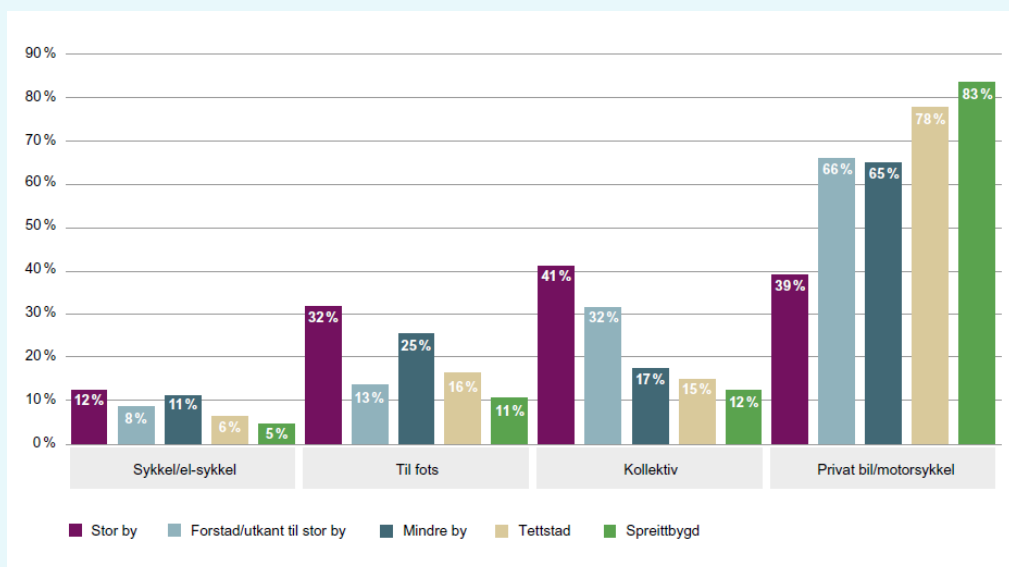
- RTP skal greie ut bruk av digitale kartdata til formidling, sakshandsaming og planlegging
- Det skal gjennomførast ein Foresight for konsekvensar av teknologiske endringar for transportsystemet i Vestland.



4.2. Mobilitet og kollektivtransport

Transportbehovet og transportmønsteret i eit moderne samfunn vert styrt av komplekse samanhengar. Fylkeskommunen sitt arbeid med mobilitet er breitt og retta mot fleire målgrupper i område med ulike føresetnader og tilgjengelege reisealternativ. Vestland fylkeskommune har eit særskilt fokus på miljøvenlege reiser i kvardagen.

I samband med Regional planstrategi vart det utarbeidd ei oversikt over utfordringane i fylket, samt folkehelseoversikten 2019 – 2023. Figuren nedanfor er henta frå kunnskapsgrunnlaget «Vestland – Utfordringar for fylket og for regionane», og viser reisemiddelfordelinga i Vestland fordelt på kvar ein bur.



Figur 1.4.3: På kva måte reiser du vanlegvis mellom heim og jobb/skule? Fleire moglege svar. Kjelde: Folkehelseundersøkinga i Hordaland, 2018.

Oversikten viser, ikkje overraskande, at dei som bur i bynære strok i større grad reiser miljøvenleg enn dei som er busett i spreittbygde strok. Dette stadfester igjen at eit kompakt utbyggingsmønster gjer det enklare å legge til rette for funksjonelle tilbod for dei som nyttar kollektivtilbod, går og sykklar.

4.2.1. Kombinert mobilitet

Formål

Kombinert mobilitet handlar om å gjere overgangen mellom ulike transportformer enkel og tilrettelagt. Med klima og miljø som premis for samfunnsutviklinga er det viktig å legge til rette for klimavenlege reiser, då må det vere enkelt å finne informasjon om tilbodet. RTP skal leggje føringar for korleis fylkeskommunen og mobilitetselskapet Skyss/Kringom skal samarbeide med andre aktørar, til dømes kommunar, innbyggjarar og andre mobilitetsaktørar.

Utfordringar

I dagens transportsystem er det for dårleg samhandling mellom ulike mobilitetsaktørar. I heile fylket har vi ulike mobilitetstilbod. Døme er buss, drosjer, bildeling, bilutleige, samkøyring, låneordningar for sykkel osv. Informasjon om korrespondansar, prisar, rutetider, tilgjengelegheit og booking har tradisjonelt vore å finna på ulike stadar. Kombinert mobilitet handlar i stor grad om å samle informasjonen og løysingane.

Kollektivtransporten skal vere ryggraden i eit slikt system. For å legge betre til rette for den kombinerte mobiliteten må fylkeskommunen difor samarbeide med andre mobilitetsaktørar. Digitalisering er ein viktig del av tilrettelegginga for kombinert mobilitet. Gjennom nettsider, appar o.l. vil brukarane enkelt kunne vurdere ulike mobilitetstilbod i området. Målet er å ha ein kanal der brukaren skal kunne tinge bestillingstransport, drosjer og bilar, finne informasjon om rutetider, samt kjøpe billett til kollektivtransport eller sjå tilgjengelege sykklar.

Slik tilrettelegging kallast ofte *Mobility as a Service (MaaS)*. Entur er ein norsk aktør som arbeider med å samle kollektiv- og mobilitetsdata frå heile landet og samle rute- og prisinformasjon på ein stad.

Kritiske suksessfaktorar for å lykkast, er god brukarvenlegheit, komplett oversikt over alle reiseval, påliteleg sanntidsinformasjon, samt fleksible ruteforslag ved person- eller trafikkavhengige ruteendringar.

MUST

MUST er *mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløysingar*. Fylkeskommunen, Skysst og Bergen kommune ble ein av fem vinnarar i konkurransen, og saman med Statens vegvesen blei det i Bergen etablert et Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smarte Transportløysingar. Visjonen til MUST er å vere eit nasjonalt laboratorium for utvikling og innføring av framtida sin transport. MUST søker samarbeid med både private og offentlege aktørar for å legge til rette for god mobilitet. MUST kan nyttast til å teste ut nye løysingar innan mobilitet.

Utgreiingsbehov

- RTP må omtale moglegheiter for meir tilrettelegging for kombinert mobilitet gjennom samarbeid med andre mobilitetsaktørar.

4.2.2. Kollektivtransport

Formål

Kollektivtransport er ei av kjerneoppgåvene til fylkeskommunen, og gjennom kollektivtransport skal ein i Vestland legge til rette for mobilitet for innbyggjarane på ein tenleg måte. Det inneber at vi skal ivareta dei lovpålagte oppgåvene, men kollektivtransporten skal også sikre innbyggjarane sin moglegheit til å delta i samfunnet. Kollektivtransporten bygger opp under dei mål og strategiar som er sett i Utviklingsplan for Vestland.

RTP for Vestland må legge prinsipielle føringar for kollektivtransporten. Det må avklarast retningslinjer for kollektivknutepunkt, for tilbodsstandard og ressursfordeling.

Under plantema Miljøløftet er drift og investering av kollektivtransporten i avtaleområde skildra.

Utfordringar

I distrikta er det relativt få som nyttar seg av kollektivtilbodet, det heng saman med både busetnadsmønster, kollektivtilbodet, god tilgang på parkeringsplassar og lågare kostnader knytt til bruken av privatbilar. Lågt marknadsgrunnlag betyr at det ikkje er økonomisk berekraftig å tilby eit kapasitetssterkt kollektivtilbod i distrikta, og ein må tenke alternativt om korleis tilbodet i distrikt og mindre byar skal utformast.

Skreddarsydde reisetilbod

Skreddarsydde reisetilbod er tilbod som er særleg tilpassa brukaren, tilbodet kan vere meir fleksibelt både når det gjeld tidspunkt og hente/avleveringsstad. Passasjerstraumane er mange stadar så små at det ikkje er hensiktsmessig å etablere eit tradisjonelt kollektivtilbod. Det er likevel reisebehov i distrikta som det er ynskeleg å imøtekomme. Eit kollektivtilbod som er skreddarsydd til reisebehova vil ofte vere meir teneleg for lokalsamfunna samstundes som dei er kostnadseffektive og meir miljøvenlege. Døme på skreddarsydde reisetilbod er

- Serviceskyss
- Servicelinje
- Lokale transporttilbod for ungdom
- Bestillingsruter

- Trygt heim for ein 50 lapp
- Hent meg

Langrute med buss og båt

For langruter over 8 mil og ruter til og frå flyplass er det høve for kommersielle aktørar å søke ruteløyve tilsvarande ordningane som tidlegare var forbeholdt fylkeskryssande ruter. Dette gjer at konkurranseflata mellom kommersielle og offentlege rutestrukturar innan eit fylke kan bli sterkare.

For å få eit best mogleg heilskapleg og saumlaust kollektivtilbod er det viktig med god samordning både med nabofylke og med kommersielle aktørar. Dette gjeld innanfor fleire områder, til dømes billettering, ruteinformasjon, utfyllande og samanhengande ruter.

Utgreiingsbehov

- RTP skal omtale framtidige reisebehov, på bakgrunn av trendanalysen (del av kunnskapsgrunnlaget)
- RTP må hente inn erfaringar frå ulike skreddarsydde reisetilbod og klargjere korleis den typen reisetilbod kan vidareutviklast.

4.2.3. Elevreiser

Formål

Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve som fylkeskommunen har. Ordninga med skuleskyss skal sikre transport for elevar med lang eller særleg farleg skuleveg. I NTP 2018 – 2029 er det sett som mål at åtte av ti barn skal velje å sykle eller gå til skulen. For å nå dette målet må også fylkeskommunen bidra, både gjennom tilrettelegging av infrastruktur, samt haldningsskapande arbeid. Det er trong for meir kunnskap om dei unge sine reisevanar for å sette inn riktige tiltak.

Utfordring

Fylkeskommunen har ansvar for skuleskyssen i heile fylket, dette er ein del av kollektivtilbodet. Det er skulane som bestiller tenesta, og dei har staten med som premissleverandør gjennom lov og forskrift. Utviklinga går i retning av auka ruteproduksjon og lågare kapasitetsutnytting på rutene, noko som fører til auka kostnad og miljøbelastning.

Eit av måla i barnas transportplan er at det skal leggjast til rette for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen. Innanfor Bergensområdet handlar sykkeltiltak mykje om å redusera talet på bilreiser. I distrikta handlar det i større grad om trafikktryggleik og framkome for barn og unge. "Hjertesone" er eit av fleire viktige prosjekt for å gi fleire born og unge moglegheita til å sykle eller gå til skulen.

Den nasjonale reisevaneundersøkinga dekkjer ikkje barn under 13 år, difor er det behov for å få betre kunnskap om reiser til og frå skule, for å kunne sei noko meir om tiltak retta mot denne gruppa.

Utgreiingsbehov

- Det er behov for å kartlegge elevreiser i Vestland som eit ledd i arbeidet med å få fleire barn og unge til å sykle eller gå til skulen.

4.2.4. Sykkel og gange

Formål

Med klima og miljø som premiss for samfunnsutviklinga er det viktig å legge til rette for miljøvenlege transportformer, som sykkel, gange og kollektiv. RTP skal samordne sykkeltiltak og skissere korleis Vestland kan jobbe aktivt for å få fleire til å velje sykkel eller gange. Dette arbeidet har tidlegare vist seg å vere krevjande, noko som poengterer viktigheita av å jobbe godt med dette.

Utfordringar

Sykkel og gange er nasjonale satsingsområde, med kopling til folkehelse, trafikktryggleik og ulike klimamål. Også på regionalt nivå, og særleg innanfor Bergensområdet, vert det jobba aktivt med tilrettelegging for gåande og syklande. Medan andelen gåande er svært høg, ser sykkelandelen ut til å vera uendra på eit svært lågt nivå.

I fylket er det ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje har tilrettelagt infrastruktur for dei som går og sykklar. Vegane er ofte smale, og vi har mange bruer og tunellar som berre er lagt til rette for motorkøyretøy. Det er ressurskrevjande å etablere trygge gang- sykkeltilbod i eit fylke med krevjande geografi og mange spreidtbygde område. Dette krev prioritering mellom ulike målgrupper og strekningar.

Eit ledd i arbeidet for å auke talet på sykkelreiser er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikktryggleik, framkome og attraktivitet. Eit tilbod som vert opplevd som trafikksikkert er ein føresetnad for å nå nasjonale og lokale mål om fleire syklande og gåande.

Trygg skuleveg er ein viktig føresetnad i samband med bustadbygging. Fylkeskommunen har erfaring med at det kjem førespurnader frå bygdelag om finansiering av trafikksikringstiltak på strekningar som ikkje har trygg skuleveg. Det er viktig at fylkeskommunen bidrar med råd knytt til dette i dei ulike planprosessane i kommunane. Særleg tyngande rekkefølgekrav er ikkje ønskeleg for utbyggarar, derfor er det viktig å sikre at bustadar kjem der det er infrastruktur frå før, eller på stader der det er realistisk med rekkefølgekrav om bygging av gang- og sykkeltilbod i reguleringsplanar som blir lagt fram.

Fleire kommunar og tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune har utarbeidd eigne sykkel- og gåstrategiar. Desse formulerer mål, tiltak og verkemiddel, og vil danne grunnlag for vidare arbeid med gange og sykkel.

Sykkelbyavtale

Som ein del av ei tidlegare NTP-satsing har Statens vegvesen vore initiativtakar til å inngå forpliktande avtalar med fylkeskommunar og kommunar om å arbeide for å auke talet på syklistar i byar og større tettstader. Etter regionreforma har det vore usikkerheit knytt til det vidare arbeidet med sykkelbyavtalar og rolla til dei ulike partane. Statens vegvesen skal evaluere ordninga i løpet av 2020/2021.

Arbeid for å auke sykkelandelen i Vestland fylke vil vere ei viktig satsing vidare, men i samband med regionreforma er det framleis uklårt korleis arbeidet skal organiserast og kva rolle sykkelbyavtalane skal ha.

Utgreiingsbehov

- Som ein del av RTP skal det utarbeidast ein gå- og sykkelstrategi som skal avklare korleis fylkeskommunen skal prioritere bygging og drift- og vedlikehald av gang- og sykkelveggar, samt plan for haldningsskapande arbeid. Strategien må gje retningslinjer for vidare satsing på sykkelbyavtalar.

4.2.5. Samordna areal- og transportplanlegging

Formål

Ein samla areal- og transportutvikling bidreg til nullvekstmålet, men legg også til rette for betre kollektivbetjening, funksjonelle innfartsparkeringar og infrastruktur for syklande og gåande. Ein samla areal- og transportutvikling vil også leggja til rette for høgare nytteverdi av kommunale investeringar innanfor teknisk og sosial infrastruktur.

Utfordringar

Kommunal arealplanlegging legg føringar for utviklinga av miljøvennlege reiser. Gjennom kommuneplanar vert det gjort viktige grep som på sikt legg til rette for knutepunktsutvikling, kollektivbetjening og attraktive gang- og sykkelreiser. Ei utfordring er at dette er langsiktige grep, og at det tek tid å endra innbyggjarane sitt bustad- og reisemønster.

Det er ressurskrevjande å etablere trygge og effektive løysingar for mjuke trafikantar når busettingsmønsteret er spreidd, framfor ein meir fortetta struktur. Dette fører mellom anna til meir bruk av privatbil, auka behov for skuleskyss, og utfordringar knytt til kommunale tenester og beredskap.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) og Regional transportplan for Hordaland har eit felles kapittel om transport. Alle mål og strategiar i RATP ligg fast, sjølv om RTP no vert revidert.

Utgreiingsbehov

- RTP skal kartlegge om kollektivtilbodet og sykkel- og gangveggar i endå større grad kan bygga opp under samordna areal- og transportplanlegging.

4.2.6. Tilrettelegging for drosjenæringa

Formål

Drosjetilbodet er ein viktig del av mobilitetstilbodet til både innbyggjarar og næringsliv i Vestland. Med nytt regelverk for nasjonal yrkestransport er det behov for å vurdere korleis fylkeskommunen skal sikre eit godt drosjetilbod i heile fylket.

Med klima og miljø som premis for samfunnsutvikling er det viktig å legge til rette for at også drosjenæringa skal bli grøn. Då må mellom anna ladeinfrastruktur ligge til rette for elektrifisering av drosjenæringa utover forskriftskrav.

Utfordringar

Frå 1.7.2020 trer nytt nasjonalt yrkestransportregelverk i kraft. I det nye regelverket fjernar ein behovsprøvinga og makstalet på drosjer, ein fjernar driveplikta, og ein fjernar sentraltilknytingsplikta. Mykje talar for at det nye regelverket vil endre drosjemarknaden monaleg.

Det nye yrkestransportregelverket senker etableringshinderet i drosjemarknaden. Ein vil få mange nye aktørar utan krav om tilknytingsplikt til sentralane. Erfaringar frå andre land viser at eit frislepp kan føre til ein useriøs og kriminell marknad. Det er difor særst viktig at det offentlege aukar kontrollverksemda. Vestland fylkeskommune vil samarbeide med Statens Vegvesen og Politiet, og gjennomføre fleire kontrollar av næringa. I tillegg vil fylkeskommunen arbeide for at Politiet skal prioritere å aksjonere mot ulovleg persontransport, og fjernar desse aktørane frå marknaden.

Frå 1.4.2024 vert det i alle kommunar i tidlegare Hordaland stilt krav om nullutslepp frå drosjenæringa. Det er også planar om å innføre tilsvarande krav i kommunar i tidlegare Sogn og Fjordane. Vestland fylkeskommune vil satse på utbygging av infrastruktur dedikert til drosjenæringa, slik at overgangen til nullutsleppskøyretøy skal være praktisk mogleg.

Utgreiingsbehov

- Som eit ledd i å sikre tilstrekkeleg drosjetilbod i fylket må fylkeskommunen følgje utviklinga i marknaden nøye. I RTP må det skisserast retningslinjer for korleis og når fylkeskommunen skal gjere inngrep i marknaden og tildele ein eller fleire einerettar.
- RTP skal utgreie mogelegheiter for å stille nullutslepps krav til drosjenæringa i norddelen av Vestland (i tråd med FT-vedtak 03.03.2020) Det er naudsynt å undersøke om det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg.

4.2.7. Fly

Formål

I samband med regionreforma fekk fylkeskommunen ansvar for kjøp av regionale flyruter. Formålet med kjøp av regionale flyruter (FOT-ruter) er å sikre tilbodet i område der det ikkje er grunnlag for kommersiell drift. I tillegg har fylket fått ansvar for tilskotsordninga for ikkje-statlege flyplassar.

Utfordringar

Sidan dette er ei ny oppgåve for fylkeskommunen er det viktig å klargjere korleis dei nye oppgåvene skal takast i vare. Av ikkje-statlege flyplassar i Vestland har vi Stord lufthamn Sørstokken. FOT-rute produksjonen i Vestland er knytt til fleire ruter ved flyplassane Sogndal, Førde og Sandane.

Utgreiingsbehov

- RTP skal gjere greie for korleis fylkeskommunen skal ivareta dei nye oppgåvene knytt til flyruter og flyplassar.

4.2.8. Teknologi og digitalisering

Formål

Teknologi og digitalisering spelar ei sentral rolle når vi skal nå dei mål som er sett innan klima, reisemiddelfordeling og mobilitet. RTP må sei korleis ein skal nytte den nye teknologien for å nå dei mål som er sett. RTP må gjere ei vurdering av kvar utviklinga for Vestland skal gå, og lage retningslinjer for når og kvar ny teknologi skal utprøvast. Planen må også gjere greie for korleis det skal leggest til rette for den nye teknologien.

Utfordringar

Utfordringsbildet er i all hovudsak likt det som vart skissert under plantema «Fylkesvegnettet». Dei store trendane er elektrifisering, sjølvkjøyrande transport, samhandlande intelligente transport-system og nye nye forrenningsmodellar/delingsmobilitet.

For å nå dei mål som er sett for utviklinga av Vestland er digitalisering heilt essensielt. Ved hjelp av nye system kan vi løyse problem knytt til mellom anna areal og kødanning.

Døme på ny teknologi knytt til mobilitet er

- Autonome bussar
- Aktiv signalprioritering
- Delingsappar

Det krevast både areal og investeringar for å legge til rette for den nye teknologien.

Utgreiingsbehov

- RTP må kartlegge behovet for areal knytt til ladeinfrastruktur til kollektivsektoren
- Det skal gjennomførast ein Foresight for konsekvensar av teknologiske endringar for transportsystemet i Vestland.



4.3. Miljøløftet

Ei rekke utfordringar er særigne for storbyområdet i og kring Bergen. Det er difor lagt opp til eit eige plantema som tek føre seg dei utfordringar som er spesifikke for dette området.

Dei framtidige transportutfordringane i Bergensområdet er knytt til venta utvikling i folketal og transportbehov, innbyggjarane og næringslivet sine krav til mobilitet, utfordringar i høve til trafikktryggleik og forventingar om reduksjon i klimagassutslepp. Bergen har dessutan eit sårbart trafikksystem, ved stenging av enkelte hovudårer forplantar det seg framkomeproblem i store delar av sentrum. Kapasiteten på vegnettet er tidvis brukt opp, og det blir køar.

4.3.1. Byvekstavtalen

Formål

I utviklingsplanen for Vestland er klima og miljø satt som premiss for samfunnsutviklinga. Byvekstavtalen er eit ledd i å operasjonalisere dette, og Miljøløftet er gjennomføringsorganet for avtalen. RATP er det regionale grunnlaget for byvekstavtalen, og byvekstavtalen er eit verkty for å gjennomføre RATP. Byvekstavtalen bygger opp under målet om miljøvenlege kvardagsreiser innanfor avtaleområdet, og legg føringar for ein samordna areal- og transportpolitikk.

Gjennom byvekstavtalen har partane forplikta seg til å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet inneber at all auke i persontrafikk skal takast med gange, sykkel og kollektivtransport. RTP skal vidareføre og bygge opp under retningslinjene i RATP om støtte til kommunale sykkelstrategiar.

Transportutviklinga i Bergensområdet skal bygge opp under strategien i Utviklingsplanen om å skape menneskevenlege og levande sentrum. Bergen kommune har i tillegg, gjennom *Grønn strategi*, sett eit mål om 20 % reduksjon i biltrafikken innan 2020, med 2013 som basisår.

RTP må omtale behovet for at byvekstavtalan vert vidareutvikla og at dei bidreg til å redusere transportmengda og endrar transportmiddelfordelinga, i tillegg til å bidra til kompakt utbygging. RTP skal omtale det overordna transportsystemet i Bergensområdet i samanheng, og skissere løysingar på dei viktigaste utfordringane.

Utfordringar

Gjennom byvekstavtalen har partane forplikta seg til å bidra til å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet er også ein føremon for å få utløyst dei statlege midlane som ligg i avtalen. Det er knytt fleire utfordringar til nullvekstmålet ettersom grunnlaget for å oppnå nullvekst er ulik i avtaleområdet. Mellom anna har deler av avtaleområdet i dag ingen trengselsproblematikk og dårleg kollektivdekning. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. Nullvekstmålet som er sett for Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklande og gåande.

Med byvekstavtalen følger statlege midlar som gir Bergensområdet moglegheit til å gjennomføre tiltak for å nå nullvekstmålet, samt å ha ei sterk satsing på kollektiv. Dei fire satsingsområda til byvekstavtalen er

- Investering og drift av kollektiv
- Sykkel og gange
- Innfartsparkering
- Miljøvenleg teknologi og innovasjon

Investering og drift av kollektiv

Kollektivtransporten er eit viktig ledd i å nå nullvekstmålet, og gjennom fleire år med målretta arbeid har ein lukkast i å auka kollektivandelen vesentleg. Men investeringar i infrastruktur og materiell, samt drift av kollektivtilbodet, er kostnadskrevjande. Dersom vi skal lukkast med å få fleire over på kollektivtransport må vi ha kjennskap til transportbehova både for dagens brukarar og framtidige brukarar av kollektivsystemet. Vi må kjenne til kva for endringsdrivarar vi har innan reisevanar.

For at det skal bli attraktivt å nytte seg av kollektivtilbodet er det særleg viktig at konkurransekrafta til kollektivtransporten vert auka i høve til privatbilen. For å få til det kan ein sjå på tiltak knytt til tida det tek å ta seg til og frå kollektivtilbodet, pris på reisa og tid brukt ombord. Forseinkingar og trengsel vil også vere viktige faktorar. Det finst ulike verkemidlar for å sikre dette, og regional transportplan må peike på kva verkemidlar ein ønskjer å nytte i Vestland.

Bybanen

Bybanen er det største enkeltståande prosjektet i byvekstavtalen. Bybanen vil betre og auke kapasiteten på stamrutetilbodet i Bergen i vesentleg grad. Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen er under utbygging og er venta å stå ferdig i 2022.

Bybanen byggetrinn 5 til Åsane er i planleggingsfasen, men finansiering av byggefasen er enno ikkje avklåra. Arbeidet med reguleringsplan er venta ferdig i løpet av 2022 eller 2023, og traseen er planlagt ferdigbygd i 2031.

Framkome og trengsel ombord

I Bergensområdet har kollektivtrafikken problem med framkome enkelte stader og på visse tidspunkt. Kollektivsystemet må vere føreseieleg for at det skal vere attraktivt. Satsing på eit effektivt

kollektivsystem med god framkomst er grunnleggande for å gje eit godt kollektivtilbod i tråd med nullvekstmålet.

I rushtid og på dei mest trafikkerte rutene i Bergensområdet er det tidvis stor trengsel om bord i kollektivsystemet. Det er med på å gjere tilbodet mindre attraktivt. Trengsel om bord i bussen er noko ein ofte ser i rushtid, når også vegnettet og haldeplassar har trengsel.

Sykkel og gange i Bergensområdet

Som ledd i nullvekstmålet er det viktig å få fleire over på sykkel og gange. Sykkel og gange har kopling til folkehelse, trafikktryggleik og ulike klimamål. Det blir særleg jobba med sykkel og gange innanfor Bergensområdet. Medan delen av reiser som blir gjennomført til fots er svært høg, ser sykkelandelen ut til å forbli uendra på eit lågt nivå.

Det ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje har tilrettelagt infrastruktur for dei som går og sykklar. Eit ledd i arbeidet for å redusere bilreiser er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikktryggleik, framkome og attraktivitet. Eit attraktivt og trafikksikkert tilbod er ein føresetnad for å nå måla.

Innfartsparkering

Innfartsparkering er eit av satsingsområda i byvekstavtalen, og bygger på *Strategi for innfartsparkering* som vart vedteke i fylkestinget 11. mars 2015. Strategien gjer greie for status, utfordringar og framtidig etablering av nye innfartsparkeringsplassar. "Handlingsplan for innfartsparkering 2018 – 2029" legg grunnlaget for prioritering. Målet i handlingsplanen er 6 000 plassar innan 2030. Ved utgangen av 2019 var det nærmare 4 150 innfartsparkeringsplassar totalt. Dei mest sentrale innfartsparkeringsområda har generelt pressa kapasitet, medan andre kunne vore betre utnytta.

Parkering er arealkrevjande og i sentrumsnære område kan det vere utfordrande å finne eigna areal.

Fylkestinget har bedt om at ein ser nærare på inntekstpotensialet ved våre eigne innfartsparkeringar, og fylkeskommunen jobbar med å få det på plass.

Innfartsparkering for sykkel er pr. dag lite i bruk. I lys av nullvekstmålet og auka bruk av sykkel er det likevel ei målsetting at alle store kollektivknutepunkt skal ha løysing for sikker sykkelparkering.

Miljøvenleg teknologi og innovasjon

Digitalisering endrar samfunnet på ein gjennomgripande måte. Transportsektoren vil dei komande tiåra pregast av denne utviklinga, og av den raske utviklinga knytt til klimateknologi i sektoren. Dette gjev store moglegheiter– men også store utfordringar for ein sektor der langtidsplanlegging er ein heilt avgjerande føresetnad for å sikre naudsynt infrastruktur og transporttilbod. Fokuset er å sikre at vi utnyttar moglegheitene og samstundes unngår kostbare feilinvesteringar.

Elektrifisering er den største trenden vi ser no, og det vert jobba med innfasing av miljøvenleg framdriftsteknologi i kollektivsektoren. Elektrifisering av bussparke stiller nye krav til infrastrukturen. Det må leggest til rette for både lading og fylling på ein slik måte at ein unngår posisjonskøyning.

Av dei større konkrete prosjekta knytt til miljøvenleg framdriftsteknologi er Bybanen og Trolley-batteri-bussar aktuelle døme. Bybanen er veietablert i Bergen, og er under vidare utbygging og planlegging. Trolley-batteri-bussane er venta å vere i drift i løpet av 2020.

Utgreiingsbehov

- RTP skal kartlegge om det er område der kollektivtransporten har særlege framkomeproblem.
- RTP skal utgreie korleis ein kan sikra mobilitet og samstundes oppnå nullvekst innanfor heile avtaleområdet.
- RTP må synleggjere behovet for auka statleg finansiering, det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.
- RTP må utarbeide retningslinjer for betalingsløyisingar på dei fylkeskommunale innfartsparkeringane.



4.4. Finansiering

Formål

Det er behov for store investeringar på vegnettet, både til vedlikehald og bygging av nye vegprosjekt, og til infrastruktur for kollektiv, sykkel og gange. Fylkeskommunen har avgrensa ressursar og det er difor behov for å sjå på ulike finansieringsmoglegheiter for store prosjekt. Som ein del av RTP skal det kartleggjast moglegheiter for ekstern finansiering av fylkeskommunale tiltak og prosjekt. Formålet er likt for alle finansieringsformer.

Utfordringar

Fylkeskommunen har stramme økonomiske rammer, statlege overføringar er saman med egne driftsmidlar ikkje tilstrekkeleg til å finansiera naudsynt drift, vedlikehald og investering innanfor samferdsleområdet. Det er difor behov for å hente inn andre midlar der det er moglegheit for det. Nedanfor er moglegheiter for alternativ finansiering omtala.

4.4.1. Bompengar

I Vestland er det sju pågåande bompengepakkar og tre strekningsvise bomprosjekt i tillegg til tre prosjekt med innkrevjing på ferje. Det er i tillegg vedteke to nye strekningsvise prosjekt, og det er fleire prosjekt og pakkar som er under utgreiing.

Gjennom bypakke Bergen er bilistane med å finansiere byvekstavtalen gjennom bompengar. I Bergensområdet fungerer difor bompengar både som ei finansieringskjelde for tiltaka i byvekstavtalen, men også som eit viktig trafikkdempeande tiltak for å nå nullvekstmålet.

Kostnader knytt til bompengeneinnkrevjing gjer at det bør vere eit relativt stort trafikkgrunnlag for at eit prosjekt eignar seg til bompengefinansiering. I område med låg ÅDT vil passeringskostnadane kunne bli så høge at trafikken vert avvist.

4.4.2. Vegprising

Vegprising inneber at alle bilar får ein satellittbasert mottakareining der avgift varierer etter biltype, samt tidspunkt, kvar og kor langt bilen køyrer. Vegprising er ofte omtala som eit meir rettferdig betalingssystem enn bompengar. Det er per i dag ikkje opna for vegprising i Noreg, men dette er til politisk vurdering

4.4.3. Ferjeavløysing

Staten kan bidra til å finansiere delar av nytt vegsamband dersom vegsambandet fjernar eit eller fleire ferjesamband. Ferjeavløysingsordninga er ikkje tilstrekkeleg åleine til å realisere ferjeavløysingsprosjekt. Ferjeavløysing er kostnadskrevjande for fylket, særleg ved oppstarten av prosjekta. Ferjeavløysing for Ytre Steinsund og for Atløysambandet ligg inne i økonomiplanperioden. Det ligg føre ein søknad om ferjeavløysing og bompengar for Masfjordbrua, som førebels ikkje er blitt godkjend av departementet. Ved fleire andre samband har det vore lokale initiativ for ferjeavløysingsprosjekt.

4.4.4. Statlege tilskotsordningar

Staten har fleire ordningar der fylkeskommunen kan søke stønad til ulike typar prosjekt. Dei mest sentrale per i dag er Klimasats, Enova og KMD sine midlar til planlegging og byutvikling i byvekstområder.

Midlar frå Klimasats kan nyttast av kommunar og fylkeskommunar og vert løyvd til tiltak som reduserer utslepp av klimagassar og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Enova har fleire stønadsordningar til forprosjekt og investeringar til infrastruktur for både landbasert og maritim transport. KMD si ordning med byvekstavtalar skal stimulere til betre framkome, miljø og helse i storbyområda.

Det er ein eigenandel på dei statlege tilskotsordningane, så det er viktig at ein vel dei riktige prosjekta når ein søker midlar gjennom desse tilskotsordningar.

4.4.5. Private bidrag i finansiering av store infrastrukturprosjekt

Det finst mange modellar for å finansiere store infrastrukturprosjekt, både i Noreg og elles i verda. Dømer kan vere lokale skattar og avgifter, som bompengar, eller utbyggingsavtalar med private partar. Modellane legg ulike prinsipp til grunn, som til dømes at den som får ein vinst av eit tiltak bør vere med å betale eller at den som betalar bør få noko igjen for det.

Utgreiingsbehov

- Vurdere kvar det kan vere aktuelt å innføre bompengar for å ruste opp vegnett og infrastruktur, og vurdere samla bombelasting for trafikantane.
- I RTP skal det utarbeidast fylkespolitiske retningslinjer for ferjeavløysingsprosjekt, der ferjeavløysingsprosjekt blir vurderte opp mot andre prioriterte prosjekt innan vegområdet.
- Endringar i biltrafikk kan på sikt svekke den økonomiske berekrafta til bompengemodellen. Det er difor behov for å sjå på alternative løysingar for å finansiere store prosjekt.
- Gå i dialog med samferdselsdepartementet om vegprising, og vurdere korleis dette kan innrettast på fylkesvegnettet i Vestland.



4.5. Nasjonale ansvarsområde

4.5.1. Nasjonal transportplan

Formål

RTP skal vere ein plan som omhandlar heile transportsystemet i fylket, inkludert dei statlege ansvarsområda riksvegnettet, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei nasjonale ansvarsområda er ein del av det samla transportsystemet i fylket og difor ein viktig del av RTP.

NTP er det øvste strategiske dokumentet for samferdsel i Noreg. Ved kvar rullering vert fylkeskommunen invitert til å kome med innspel. RTP skal gje føringar forkorleis vi skal jobbe for å få gjennomslag for viktige prioriteringar i Vestland. RTP skal synleggjere behovet for statleg støtte og statlege prosjekt i Vestland. Riksvegane er hovudårene i det nasjonale vegnettet. Deira rolle er å binde saman landsdelar og regionar. Samstundes har riksvegane viktige regionale og lokale funksjonar.

NTP har ei målsetjing om å få meir gods over frå veg til sjø og bane. Det vil bidra til auka trafikktryggleik, mindre trykk på vegnettet i bynære område, og er kapasitetssterkt og miljøvenleg.

Jernbanen er i tillegg det mest miljøvenlege reisealternativet mellom Bergen og Oslo, samt at den har ein viktig funksjon for turistnæringa.

Utfordringar

Infrastrukturen i Vestland må legges til rette for å ivareta innbyggjarane og næringslivet sine transportbehov, både internt i regionen og i sambanda ut av fylket. Fylkeskommunen er medlem i ei rekkje interesseselskap for veg- og jernbanesamband.

Det transportpolitiske rammeverket for dei statlege ansvarsområda vert lagt gjennom Nasjonal transportplan (NTP). NTP for perioden 2022-2033 vil bli vedteke av Stortinget våren 2021, og fylkeskommunen gir sitt innspel til prioriteringane i mai 2020. Fylkeskommunen vil arbeide opp mot Storting og regjering fram til endeleg vedtak. Vidare forventar vi at fylkeskommunen blir involvert i arbeidet med handlingsprogram til samferdselsetatane etter vedtak av NTP.

Utarbeiding av plantema Nasjonale ansvarsområde og uttale til Nasjonal transportplan 2022-33 skal koordinerast. Fylkeskommunen må i tillegg førebu innspel til neste NTP- rullering som vil gjelde for perioden 2026-37.

Riksveg

Fleire store plan- og utgreiingsprosessar på riksvegnettet i Vestland er under arbeid. Fylkeskommunen er høyringspart og deltek i ulike referanse- og faggrupper til store vegprosjekt. For å få gjennomslagskraft i dei nasjonale prosessane må fylket tydeleggjere kva som skal prioriterast.

Jernbane

Jernbanen fyller viktige funksjonar for Vestland, med person- og godstransport. Jernbanen er den mest miljøvenlege kollektivtransporten mellom Oslo og Bergen.

For strekninga er hovudutfordringane lange framføringstider, flaskehalsar inn mot byane, ras- og skredutsette parti og høgfjellsproblematikk. I korridoren er klimaendringane ei sentral utfordring, med auka fare for stein- og snøskred i åra framover. Nasjonalt har strekninga vest for Finse flest registrerte årlege skredhendingar. Det er for få kryssingsspor for lange godstog på strekninga, og persontoga bruker for lang tid til å vere konkurransedyktig mot flytrafikken.

Godstransport

I 2017 blei det transportert 18,2 millionar tonn med gods til og frå Vestlandet. Transport på veg utgjorde 8,3 millionar tonn, sjøtransport utgjorde 7,6 millionar tonn, og bane transporterte 2,2 millionar tonn gods. Det er ein auke på 3 % i total godsmengd samanlikna med 2013, auken kom i hovudsak på veg. Det er ei anna utvikling enn dei nasjonale måla, om at meir gods skal overførast frå veg og over på sjø og bane.

Det som blir trekt fram som barriere for meir transport på bane og sjø er mellom anna manglande fleksibilitet på bane, låg kapasitet på terminalar (Nygårdstangen), og for få kryssingsspor. Det trengs betre vegar frå hamnene til endestoppet for godset, det er manglane tilrettelegging for RoRo, i tillegg til at det er for mange aktørar involvert ved transport av gods på sjø.

Godstransport på veg er konkurransedyktig på pris då ein får godset frå dør til dør utan for mange ledd, i tillegg til at kostnadane for å nytte vegnettet er relativt låge. Utfordringa for vegtransporten er at vegstandarden på Vestlandet generelt er for dårleg for dei største vogntoga.

Utreiingsbehov

- RTP skal avklare samarbeidsformer med Statens Vegvesen og dei andre transportetatane for planlegging av store statlege prosjekt.
- RTP skal lage retningslinjer for kva for interesseselskap for store veg- og jernbanesamband fylkeskommunen skal delta i, og kva for rolle fylkeskommunen skal ha i selskapa.
- RTP skal bygge opp under den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane og peike på behovet for framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette

gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet.

- RTP skal utarbeide eit fagleg grunnlag for prioritering av dei viktigaste statlege infrastrukturprosjekta fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan (2026-2037).

5. Organisering, prosess og medverknad

Organiseringa av planarbeidet skal sikre politisk forankring og brei deltaking frå alle aktørar planen får konsekvensar for. Eit sentralt element i organiseringa av planarbeidet er å sikre koordinering med parallelle planprosessar i fylket. Koordinering skal blant anna sikrast gjennom administrativ kontakt og fokus på overlappende representasjon i organiseringa.

5.4. Organisering av arbeidet med Regional transportplan

5.4.1. Fylkestinget

Fylkestinget er plan- og godkjenningssmynde for regionale planar. Det er fylkestinget som fattar endeleg vedtak etter at planframlegget har vore til høyring og offentleg ettersyn.

5.4.2. Fylkesutvalet

Alle saker frå dei faste utvala som gjeld planar og økonomi skal handsamast av fylkesutvalet før endeleg avgjerd. Fylkesutvalet vedtek å legge plandokumenta til høyring og offentleg ettersyn og tilrår endeleg vedtak av planframlegget til fylkestinget

5.4.3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet som politisk kontaktutval

Hovudutval for samferdsel og mobilitet skal gje tilråding for å ivareta fagansvaret og følgje opp planar innan sitt ansvarsområde. Hovudutvalet skal også gje innstilling om høyringsforslag og endeleg plan, samt at dei skal gje innstilling om revidert handlingsprogram.

Hovudutvalet gjev innstilling til fylkesutvalet om planframlegg og planvedtak.

5.4.4. Planutvalet

Planutvalet sitt arbeidsområde er regional planstrategi og regionale planprosessane etter plan- og bygningslova. Planutvalet skal saman med administrasjonen leggje strategiske føringar for dei regionale planane og gi politiske styringssignal i høve pågåande planarbeid.

Dette er spesielt viktig for å skape sterk politisk forankring av dei overordna mål og strategiske vegval i planarbeidet.

5.4.5. Saksordførar

Saksordførar vert oppnemnt av fylkestinget. Saksordførar har som oppgåve å følgje planarbeidet ved å delta i styringsgruppa under planarbeidet og orientere i politiske organ. Saksordførar kan oppmode fylkesrådmannen om å leggje fram særskilde utgreiingar i saka.

5.4.6. Administrativ styringsgruppe

Ved utarbeiding av planframlegget vil ein oppnemne ei administrativ styringsgruppe med same oppbygging som under utarbeiding av planprogrammet. Den administrative styringsgruppa skal koordinere det faglege arbeidet samt invitere til og delta i ulike arrangement som skal sikre medverknad.

5.5. Medverknad

Fylkeskommunen er planstyremakt og skal gjennom heile planprosessen syte for open, brei og tilgjengeleg medverknad i dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Krav til medverknad i offentleg planlegging er nedfelt i plan- og bygningslova kapittel 5. Desse formelle krava til

handsaming av planar med høyring av planprogram og planframlegg er å oppfatte som eit minstekrav.

5.5.1. Medverknad frå offentlege instansar og interesseorganisasjonar

Utover å fremje innspel til planen i løpet av høyringsperioden, vil medverknad frå offentlege instansar vera sikra gjennom deltaking i den administrative prosjektgruppa og i temagrupper. Ein vil ta i bruk regionråda i fylket for å sikra god dialog med kommunane. Kommunar som ikkje er medlem i eit regionråd skal også inviterast inn.

Det skal inviterast til to rundar med innspelsmøte i løpet av planperioden. Invitasjonen til innspelsmøta skal gå breitt ut til kommunar, regionråd, næringsråd, interesseorganisasjonar osv. Målet med innspelsmøta er å sikre medverknad frå heile fylket.

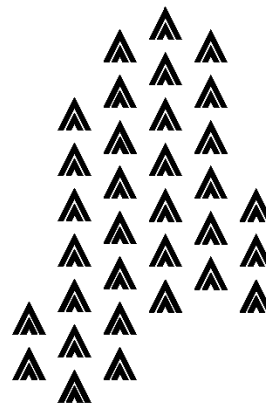
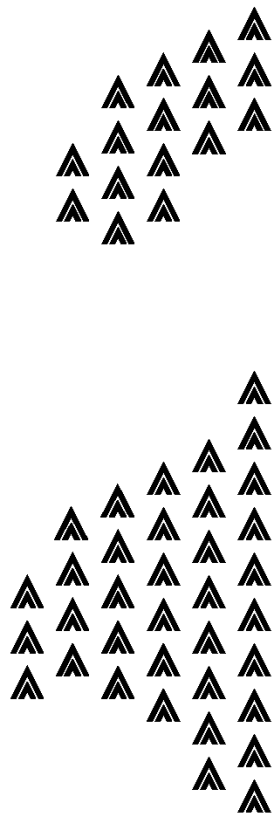
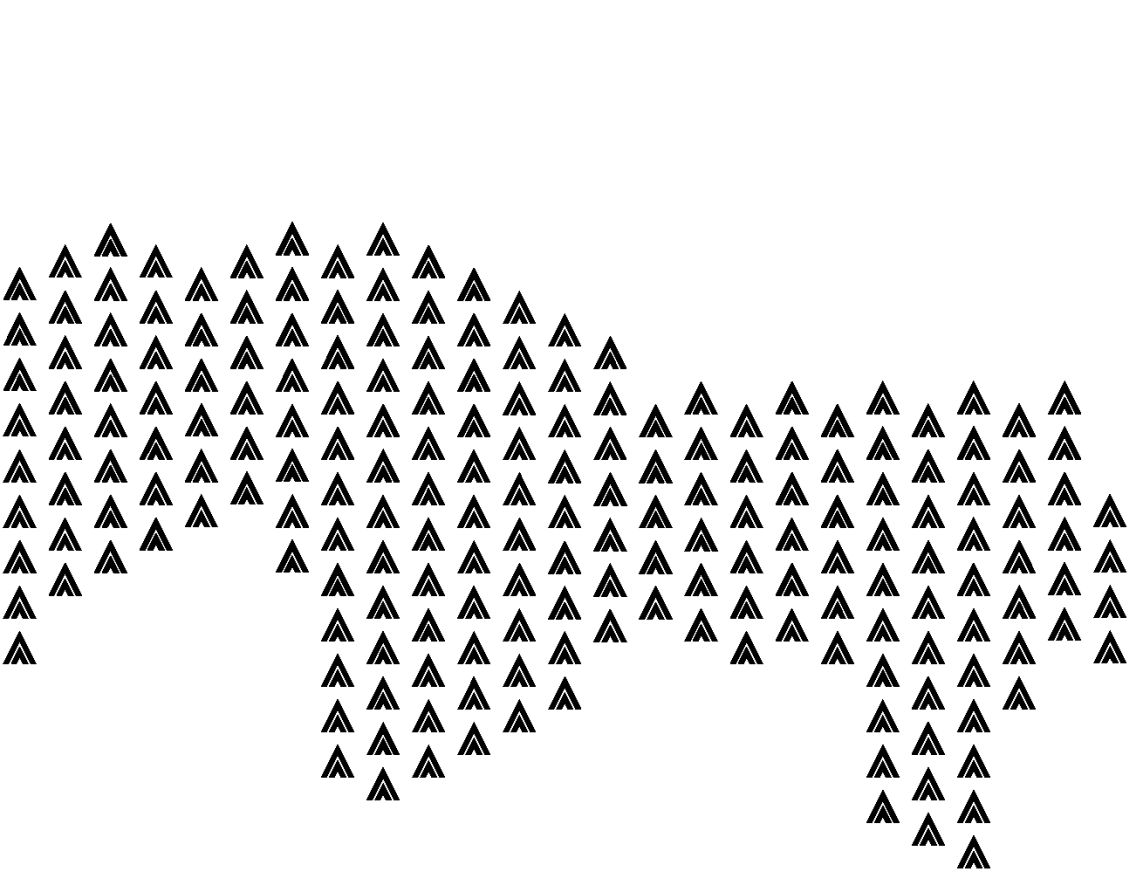
5.5.2. Medverknad frå ålmenta

Den primære kontakten mot ålmenta i dette planarbeidet er gjennom høyring og offentlig ettersyn. I samband med høyring av planprogrammet vert planarbeidet kunngjort i sentrale media for på den måten å gjere flest mogleg klar over det pågåande arbeidet og dei ulike høva for å kome med innspel til planarbeidet. Plandokument vert gjort tilgjengeleg på våre nettsider.

5.6. Framdrift

Framdrifta er knytt til organisering av planarbeidet og føringar gitt i Plan- og bygningslova, samt delegeringsreglementet til Vestland fylkeskommune.

	2020		2021	
	Vår	Haust	Vår	Haust
Utgreiingsfase og kunnskapsgrunnlag	Førebuing	Utgreiing		
Utarbeide planframlegg og handlingsprogram		Planarbeid	Planarbeid og medverknadsprosessar	
Handsaming				Vedtak FT desember



vestlandfylke.no



2014 - 2018

SAMFERDSELSPLAN FOR HARDANGER





Ordførarane i Hardanger 2013

SAMFERDSELSPLAN FOR HARDANGER 2014 -2018

Hardangerrådet iks har i 2012 utarbeidd ein oppdatert Samferdselsplanen for Hardanger. Denne planen gjev oversyn over fråsegn frå Hardangerrådet til vegeigarane Stat og Fylke og kollektivselskapet Skysst. Hardangerrådet har oppdatert prioriteringslista for vegutvikling for dei komande 5 åra.

Planen er vedteken i Regionrådet for Hardanger slik:

Del 1 Fråsegn NTP 29.03.2012, Del 2 Fråsegn RTP Hordaland 14.06.2012,
Del 3 Kollektivstrategi til Skysst 14.10.2012, Del 4 Strekningsvise veg prioriteringar 14.10 .2012

Samferdselsplan for Hardanger er eit dokument som fortel om forventningane frå Hardanger på transportsektoren. Det er alvorleg at 40 % av riksvegane og overordna fylkesvegane i regionen manglar gul stripe. Dokumentet finn du også på heimsida til Hardangerrådet.

www.hardangerraadet.no eller ved å venda deg til Hardangerrådet iks, Pb 78, 5782 Kinsarvik,
epost: post@hardangerraadet.no, tlf 53 67 14 50.

Leiv Vambheim
Dagleg leiar

Del 1. Fråsegn til nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

1. Hardangerrådet vil peika på at no etter funksjonsfordelinga av vegsektoren mellom stat og fylke så føreheld denne uttalen seg til Nasjonal Transportplan.

Hardangerrådet forventar at Staten føl opp denne fordelinga med betydeleg midlar slik at fylkeskommunane kan vera aktiv vegeigar med både drift, vedlikehald og investeringar. Hardangerrådet vil gje uttale til Regional Transportplan for Hordaland fylke når denne kjem på høyring. Hardangerrådet vil likevel peika på at me har eit samanhengande vegnett i landet og det vert derfor viktig også i NTP å ha blick for dette. Hardangerrådet viser også til kommunane/herada i Hardanger sine moegelege egne meir spesifikke uttalar til NTP og RTP og vil utarbeida ei samla samferdselsprioritering for regionen i 2012.

2. Hardangerrådet er samd med transportetatane at prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt for å ta att lang tids forsøming og støttar ei planramme på + 45 % i framlegg i NTP.

Det vil vera moegeleg å nå vedtekne nasjonale mål med dei økonomiske rammer som er gjeve som grunnlag for NTP 2014-2023 og dei verkemiddel som er føreslegne tekne i bruk med ei + 45 % ramme. Dei andre planrammene er for små. Noreg har hamna håpløst på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

3. Hardangerrådet krev investeringsnivå på dagens nivå +45 % for vegsektoren.

NTP 2014-2023 har redusert dagens investeringsnivå med 60 % til fordel for drift og vedlikehald. Hardangerrådet kan ikkje sjå at dette vil gje eit tenleg framtidig nasjonalt vegnett og krev at investeringsramma vert dagens nivå +45 % i høve forslaget i NTP. Hardangerrådet er svært positiv til at nokre store vegprosjekt er med i NTP-ramlegget. I den samanhengen vil me peika på følgjande:

- Rv 7 Strekinga Sokna – Ørgenvika i 2014-17
- E 134 Nye tunnelar ved Røldal og Haukelifjell og prosjekt i Telemark i + 45 % ramma.

Hardangerrådet forventar vidare auka i ramme:

- E 134 Tunnelen Seljestad-Røldal-Vågsli vert bygd i tråd med Statens Vegvesen sine planar i NTP-perioden 2014-2023 og med oppstart så tidleg som moegeleg i første del av planperioden 2014-2017.
- Rv 13 Planavklaring og bygging av ny trase i Oddadalen, i samarbeid med Odda Vegfinans, og Odda sentrum x Fv 550/551 i løpet av planperioden.
- Rv 13 Odda – Kinsarvik med utbetring av smale parti som trafikkisikringstiltak og nyanlegg. Tunnel Stana - Skjelvik i Odda kommune.
- Kinsarvik-Bu x Rv 7- Utbetring av smale parti som trafikkisikringstiltak i planperioden og nyanlegg ved Kyrkjenes, Tveisme og Ringøy i tråd med KU for Ullensvang Herad av 2007 og godkjende planar.
- Rv 7 Snarleg igangsetjing av KVU for Hardangervidda mellom Haugastøl og Maurseth.
- Rv 7 Garen-Maurseth vert bygd i planperioden og Eidfjordtunnel får oppgradert tunnelprofil.
- Rv 13 Utarbeiding av planar for ny vegløyning for Kyrkjesvingen i Granvin.

4. Hardangerrådet krev 2 mrd. årleg til nasjonal rassikring og trygge fjordvegar

Hardangerregionen har fleire av dei alvorlegaste raspunktane og rasstrekningane i Noreg. Rastrygge vegar må vera eit minstekrav for å ta heile landet i bruk og skapa busetnad og næringsutvikling i distrikta. Dette gjeld skulevegar, pendlarvegar, næringstransport og ikkje minst fritidsreisande i ein av landets største reiselivsregionar, Hardanger. Hardangerrådet viser til Skredsikringsplan for Region Vest av desember 2011, og forventar at denne vert følgt opp og at alle prosjekt med høg prioritet vert løyste i NTP-perioden 2014 – 2023.

Hardangerrådet er svært positiv til at desse rassikringsprosjekta er med i NTP:

- Rv 13 Joberget i Granvin herad i 2014-2017
- Rv 13 Deildo i Ullensvang herad 2014-2017
- Rv 13 Odda - Tyssedal i 2018-2023
- Rv 7 Kyskreda i Eidfjord kommune i 2018-2023

- Rv 13 Låtefoss i 2018-2023

Hardangerrådet forventar vidare følgjande tiltak:

- Rv 13 Odda - Tyssedal vert omprioritert til første del av planperioden 2014-2017
- Rv 13 Rassikring av Aurskreda i Odda kommune vert prioritert i planperioden
- Rv 13 Rassikring Fresvik-Stana i Ullensvang/Odda vert prioritert i planperioden

5. Hardangerrådet forventar gul stripe på riksvegane i Hardanger.

Når Stortinget har bestemt at Rv 7 og Rv 13 er riksveggar så forventar Hardanger riksvegstandard med gul stripe og vegbreidde på 8,5 m, i visse parti 7,5 m, og tilfredstillande geometri. Hardangerrådet viser mellom anna til Plan for Stamveg Rute 4 c av 2006 og Konsekvensutgreiing for Rv 13 gjennom Ullensvang av 2007.

6. Ny vegpakke frå Hardanger må fremjast i NTP-perioden.

Med bakgrunn i det store etterslepet på veginvesteringar i Hardanger, så tek kommunane i regionen initiativ til nye samordna vegpakkar med eller utan bompengar. Oddapakken er under utarbeiding og regulerer stamvegføringa i sentrum av Odda by og som skapar trygg veg i Oddadalen.

7. Hardangerrådet ber om omdefinering av Fv 7 Trengereid –Norheimsund - Granvin til Riksveg.

Hardangerrådet viser også til innspelet til Samferdselsdepartementet å etablere Fv 7 gjennom Hardanger som avlastningsveg til E 16 Voss Trengereid. Hardangerrådet tilrår at Fv 7 i slik samanheng vert omdefinert til Riksveg 7 på strekninga Granvin – Trengereid. Her vil Kvammapakken vera ein nyttig samarbeidspart der både Håfjellstunnel og Hardangertunnelen betrar samkvemet Hardanger - Bergen.

8. Val av trase i Hordaland for E 39.

Hardangerrådet viser til dei ulike mogelege trasevala E39 kan ha gjennom Hordaland og då særleg strekninga Stord – Bergen. Utviklinga i Hardanger er mellom anna svært avhengig av den veksten som i dag skjer langs Vestlandskysten. Då vert regionen avhengig av god vegforbindelse til «Kyststamvegen» E 39. Hardangerrådet tilrår både av tidsomsyn og av omsyn til transportknutefunksjonar å nytta den «indre» traseen som går via Fusa. Den nye Tyssetunnelen vil også skapa gode transporttilhøve for å leia E 39-trafikk utanom Bergen sentrum.

9. Turistveg Hardanger og vegutbygging i Hardanger må arbeida saman.

Det er svært positivt at Nasjonale Turistveggar no satsar vidare i eit spleiselag i Hardanger med endring av Turistveg Hardanger og Turistveg Hardangervidda. Utbygging av fossepunkta Steinsdalsfossen Fv 7, Vøringfossen Rv 7 og Låtefossen Rv 13 må fullførast i planperioden.

10. Hardangerrådet meiner at reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen må ned til 4t og 15 min i neste planperiode og at godsmengder må overførast frå vegane til Bergensbanen.

Hardangerrådet er svært positivt til at

- Dobbelspor gjennom Ulriken vert bygd i 2014-2017
- Vossebanen er en del av satsinga for regiontrafikk i Bergensområdet.
- Funksjonelle krysningspor og rassikring av Bergensbanen ligg inne i alle rammer og særleg effekt i +45 % ramma.

Hardangerrådet forventar vidare:

- Forsering av planarbeidet for Bergensbanen med fullføring av Ringeriksbanen innan 2023 sik at reisetid Bergen - Oslo vert 4t og 15 min.

11. Høgfartsjernbanestruktur i Noreg må besluttast i planperioden.

I NTP 2014-2023 er Høgfartsutgreiinga for jernbane omtala som mogeleg og driftsforsvarleg når byggekostnadane er utanfor samfunnsrekneskapen.

- Hardanger forventar ei satsing på Høgfartsbane i SørNoreg og viser til at Haukelibanen er den trasen vest-aust med størst passasjerpotensiale. For Hardanger vil Haukelibanen vera ei sterk vitaminsprøyte for regional utvikling.

12. Dei regionale flyplassane Flesland og Helganes må få rammevilkår til å utvikla seg som internasjonale lufthamner.

Sentraliseringa på Gardermoen må ikkje vera til hinder for at Flesland og Helganes får vidareutvikla seg som internasjonale lufthamner og slik aktivt delta i å utvikla Vestlandet og Hardanger som destinasjonar for internasjonale næringer.

- Hardangerrådet er positive til at ny terminal ved Bergen Lufthavn Flesland er klar i 2016.
- Hardangerrådet forventar at det vert bygt ny rullebane på Flesland 2018-2023.

13. Hardanger vil verta ein stor cruisehamndestinasjon.

Ein rasjonell hamnestruktur i Hardanger er avgjerande for å styrkja næringslivet.

Norsk sjø- og hamnestruktur må organiserast slik at den aukande cruisemarknaden får tilfredstillande infrastruktur og rammevilkår. Det er viktig at norske cruisehamner har same rammevilkår som europeiske hamner. Ansvar for hamnene for Hardanger må samlast, både av omsyn til hamneadministrasjon og beredskapsordningar.

Hardangerrådet ber om at ny seglingslei til Bergen Hamn vert bygt i planperioden.

14. Gang og sykkelveggar langs Riksvegane i landet.

Hardangerrådet er forundra over at gang og sykkelveggar har så låg fokus i NTP 2014-2023 og ber om at et vert innarbeide ein eigen handlingsplan for dette.

Del 2. Fråsegn til regional transportplan Hordaland 2013-2024

Hardangerrådet vil peika på at no etter funksjonsfordelinga av vegsektoren mellom stat og fylke så føreheld denne uttalen seg til Regional Transportplan (RTP) Hordaland. Hardangerrådet har i møte 29.03.2012 også gjeve uttale til Nasjonal Transportplan til Hordaland Fylkeskommune. Desse uttalanene må sjåast i samanheng.

Hardangerrådet vil peika på at me har eit samanhengande vegnett i landet, og det vert derfor viktig RTP og NTP har gode samarbeidspunkt og ser transportsystema på tvers av forvaltningsnivå og fylkesgrenser. Hardangerrådet viser også til kommunane/herada i Hardanger sine mogelege eigne meir spesifikke uttalar til RTP og vil utarbeida ei samla samferdselsprioritering for regionen i 2012.

Hardangerrådet er glad for den satsinga Hordaland Fylkeskommune legg opp til men ber HFK arbeida for å få fleire vegmidlar til Hordaland. Hardangerrådet viser i denne fråsegna til inndelinga i RTP Hordaland og vil tar kapittelvis opp tema som er av spesifikk interesse for Hardanger.

Kap. 4 Fylkesvegnettet.

4.1 Strekningsvise utbetringstiltak

Hardangerrådet er samd i:

- Inndelinga av Fylkesvegnettet i Overordna Fylkesveggar og Øvrige Fylkesveggar.
- Dei tilrådde overordna fylkesvegane i Hardanger Fv 7 Granvin – Trengereid, Fv 551/107 Odda – Jondal - Norheimsund, Fv 551/48/ Odda – Gjermundshamn-Tysse.
- Dei 5 kriteria for det overordna fylkesveggar.
- Strategiane som ser strekningsvis på overordna vegnett med fokus på framkome og trafikktryggleik. Særleg viktig er rassikringsprioriteringa.
- Strategien om punktvis utbetring

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slik endringar:

- HFK meiner at Fv 7 Granvin Trengereid er sin så viktig avlastningsveg og beredskapsveg for E16, at vegparsellen må overførast til å vera Riksveg.
- Føra opp strekninga Kinsarvik- Voss som region-/kommunesenter i fig 4.2 side 25.

4.2. Drift og vedlikehold:

Hardangerrådet er samd i:

- Prioriteringa av vedlikehold slik at vegkapitalen vert oppretthalden og forbetra i planperioden.

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slik endingar:

- Vedlikehaldsarbeid og utbetningsarbeid og nyanlegg vert sett i samanheng slik at klattvis arbeid i størst mogeleg grad vert unngått. Særleg ved rasskiringsarbeid er dette viktig.

4.3 Regionsentra som trafikale knutepunkt:

Hardangerådet er samd i:

- Inndeling i trafikale knutepunkt som samsvarar med Regionsentra og dei vurdringane som ligg der. For Hardanger er Odda og Norheimsund og Voss slike trafikale knutepunkt.

4.4 Gang og sykkelveg:

Hardangerrådet er samd i:

- Hovudsatsinga for gang- og sykkelveg må vera i Bergen og i Regionsentra
- Fylkeskommunen sin strategi om å prioritera og samordna gang- og sykkelveg i tilknytning til riksveg/fylkesveg/kommunalveg/privatveg.

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slik endringar:

- Plan for samanhengjande gang- og sykkelveg må utarbeidast for tettstader med meir enn 3000 innbyggjarar. Grensa på 5000 innbyggjarar i ein tettstad er for stor.

4.5 Ferjedrift:

Hardangerrådet er samd i:

- Ved fornying av ferjeflåten må det krevjast nyare ferjer med universell utforming og strengare miljøkrav.

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slik endringar:

- I pkt 4.5.2 Trafikkgrunnlaget for ei ferjestrekning vert grunnlaget for frekvens og opningstid. Trafikkgrunnlaget kan påverkast ved beslutningar for ferjetilbodet.
- Ferja Jondal - Tørvikbygd vert prøv ut med 2 ferjer og nattferje når Jondalstunnelen opnar.
- Ved neste anbudsrunde skal ingen ferjer ha «kjellarsalong».
- Ferjetilbodet Kinsarvik- Utne – Kvanndal er viktig internsamband i Hardanger og må ha seglingstider tilpassa pendling og kollektivtransport og oppretthalda frekvens og materiell.

4.6 Trafikksikring:

Hardangerrådet er samd i:

- Nullvisjonen som gjev både trafikantane og styresmaktene gjensidig ansvar.
- Tilpassa trafikksystemet menneska si tåle- og meistringsevne.

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slik endringar:

- Trafikksikring vera ein sentral del av arbeidet med planlegging og utbetring av vegane i Hordaland.

4.7 Skredsikring

Hardangerådet er samd i og ber om slik endring:

- Fylkeskommunen arbeider for ei dubla statlege løyvingar til 2 mrd kr til rassikring slik at fylkesdelen også vert dobbla.

Kap. 5 Kollektivtransport utanom Bergensområdet:

Hardangerrådet er samd i:

- Struktura som dokumentet legg opp til med Overordna rutestruktur, Regional knutepunkt i regionsentra og lokale knutepunkt i kommunesentra og ved strategiske andre punkt samt skulerute og alternativ ruteproduksjon som tingingsruter og «byruter».
- Vidare utvikling av tingingsruter og bruk av KID- ordninga
- Tilrettelegging av kollektivtilbodet til reiselivet.

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slike endringar:

- Tabellar med rutetider Odda – Norheimsund – Bergen må få inn alternativ reisetid via Jondalstunnelen, då dette vil vera eit nytt tilbod med endra reisemønster som må synleggjerast i eit plandokument som Regional transportplan.
- Etablering av eit regionalt knutepunkt, ikkje eit lokalt knutepunkt, ved Hardangerbrua.
- Flytting av knutepunkt Seljestad til Jøsandal X E134 X Rv 13.
- Pkt 5.4.3. Fylkeskommunen skal leggja til rette for utvikling av rutetilbod som kan vera interessante i reiselivssamanheng. Slike tilbod kan vera kommersielle ruter men også vera ei kopling mellom fylkeskommunen si kollektivsatsing og reiselivet sine behov. Slik tener dei både Hordalandsbuuarar og turistar.
- Hardangerrådet viser til punkt om reiseliv og forventar at «Turistruta på Hardangerfjorden» vert ei rute i sommarsesongen som har start og stopp på Lofthus slik at ruta også er eit alternativ til fastbuande og turistar som bur i Hardanger og vil dagsvitja Bergen.
- Tabellar med rutetider Odda – Norheimsund – Bergen må få inn alternativ reisetid via Jondalstunnelen, då dette vil vera eit nytt tilbod med endra reisemønster som må synleggjerast i eit plandokument som Regional transportplan.

Kap 6. Transport i Bergensområdet:

Hardangerrådet er samd i:

- Strategiar for transport i Bergensområdet fase 1 og fase 2.

Hardangerrådet ber Hordaland Fylkeskommune om å ta inn slike endringar:

- For Omlandet til Bergensområdet er det nyttig med gode tilrettelagde forhold for Park&Ride. Tilrettelegging av velegna parkeringsplassar utanfor Bykjernen i Bergen og gode kollektivordningar vil gje distrikta og omlandet effektiv tilgang til Bergen. For Hardanger er dette knutepunkt Voss og knutepunkt Arna.

Kap 7. Statleg transportansvar:

Hardangerrådet viser til eigen uttale til NTP av 29.03.2012 og vil understreka slike moment:

- Hardangerrådet er samd i dei strategiane RTP-dokumentet legg til grunn for den statlege delen av veg, jernbane, sjøtransport og luftfart. Hardangerrådet ber om ei snarleg løysing på ny terminal for gods i Bergensområdet.
- E39 sine traseval gjennom Hordaland og då særleg strekninga Stord – Bergen. Utviklinga i Hardanger er mellom anna svært avhengig av den veksten som i dag skjer langs Vestlandskysten. Då vert regionen avhengig av god vegforbindelse til «Kyststamvegen» E 39. Hardangerrådet tilrår både av tidsomsyn og av omsyn til transportknutefunksjonar å nytta den «indre» traseen som går via Fusa. Den nye Tyssetunnelen vil også skapa gode transporttilhøve for å leia E 39-trafikk utanom Bergen sentrum.
- Etablering av ein god Ringveg Aust for Bergen (Rådal – Åsane) vil gje Hardanger betre tilgang til Flesland Flyplass.
- Planmessig og prioritert utbetring og rassikring på Rv 13 Jøsandal – Hella. Her er både store prosjekt som Oddadalen, tunnelprosjekt som Stana-Skjelvik, parsellprosjekt som Kinsarvik-Kyrkjenes, og rasprosjekt som Aurskreda, Odda-Tyssedal, Deildoområdet, Joberget og Vik-Vangsnes.
- Vikafjellstunnelen må realiserast i NTP-perioden. Vikafjellstunnelen er vedteken av Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar i 2006. Tunnelen er på om lag 15 km med oppdatert kostnad no til 1,6 milliardar. I høve til overordna planar, er vegen klar til oppstart.
- Forsering av planarbeidet for Bergensbanen med fullføring av Ringeriksbanen innan 2023 sik at reisetid Bergen Oslo vert 4t og 15 min. Dobbelspor gjennom Ulriken vert bygd i 2014-2017, Vossebanen er en del av satsinga for regiontrafikk i Bergensområdet. Funksjonelle krysningspor og rasskifting av Bergensbanen.
- Hardangerrådet er positive til at ny terminal ved Bergen Lufthavn Flesland er klar i 2016. Hardangerrådet forventar at det vert bygt ny rullebane på Flesland 2018-2023.

Fråsegn til Handlingsplanen med innspel til viktig tiltak for Hardanger. Hardangerrådet vil her peika på tiltak som me meiner bør vera del av prioriteringane i RTP-handlingsprogrammet.

1. Kvammapakken:

Hardangerrådet viser til den bompengefinansierte Kvammapakken med 90 prosent eigenfinansiering. Kvammapakken er bl.a. ein viktig del av ei etterlengta oppgradering av Fv 7, som saman med realisering av rassikring på strekningane Lussandberget og Haukanesberget vil medvirke til sikrere veg, reduksjon i transportkostnadene og auka konkurransekraft. Hardangerrådet ber vegeigar prioritera Kvammapakken slik at alle prosjekta vert gjennomført, inkludert realisering av tunnel. Øystese-Fykkesund bru (Håfjellstunnelen) Dette prosjektet vil også redusera sjukehusvgen til Voss med fem kilometer og ta vekk 8 km med til dels vanskeleg veg. Fv 7 er prioritet nr.1 frå Hardangerrådet i komande årlege fylkesvegbudsjett.

2. Fylkesveg 7 Granvin-Trengereid som del av Avlastingsveg for E 16:

Rasutbetringa ved Haukanesberget vert planlagt utanom Haukanestunet.
Rasutbetringa ved Lussandberget vert planlagt utanom Lussandtunet
Håfjellstunnelen Øystese-Fykkesund vert godkjent som del av Kvammapakken.
Det vert sett i gang arbeid med planegging av Hardangertunnelen Steinsdalen-Høysæter.
Det vert utarbeidd eit forprosjekt for Gullfjellstunnelen.
Utbetring av attståande «flaskehalsar» Granvin - Øystese

3. Fylkesveg 49 Tørvikbygd – Norheimsund:

Planlegging av vegløyising bak Norheimsund sentrum vert starta opp.
Fullføra manglande strekning på gang-og sykkelveg Vikøy / Aksnes ved Lidarende i perioden.
Utbeta flaskehalsar / ferdigregulerte parsellar på strekningen Tørvikbygd – Mundheim inkludert ny bru i Strandebarm.

4. Fylkesveg 103 Eidfjord-Simadal:

Vegen må rassikrast i perioden 2014-2017.

5. Fylkesveg 300 Ulvik – Osa:

Denne vegen må utgreiast i snarast og rassikrast snarast.

6. Fylkesveg 301 Lekve-Rondestveit , Ulvik:

Vegen må leggjast utanom skuleområdet til Hjeltnes vidaregåande skule.

7. Fylkesveg 550 Odda -Utne-Jondal:

Tunnelløysinga utanom Odda Sentrum (Skrevet – Egne Hjem) er del av Oddapakken og bør forserast. Planlagt utbetring strekninga Kråkevik -Syreflot vert fullført i første del av planperioden som eit spleiselag mellom rassikringsmidlar og vedlikehaldsmidlar. Vegparsellen Utne -Jondal må oppgradert til 10 tonns akseltrykk på heile strekkja.

8. Fylkesveg 107/Fv 551 Odda-Mauranger-Jondal:

Ferja Jondal - Tørvikbygd vert prøv ut med 2 ferje og nattferje når Jondalstunnen opnar. Trafikkgrunnlaget for ei ferje-strekning vert grunnlaget for frekvens og opningstid. Trafikkgrunnlaget kan påverkast ved beslutningar for ferjetilbodet. Opprustingane av Ferjekaiane i Jondal og Tørvikbygd vertplanlagt ut frå dubla ferjefrekvens.

9. Fylkesveg 550/Fv 551 Odda – Årsnes:

Hardangerrådet ber om at planarbeidet ved Furebergfossen vert forsert og arbeid utført i første del av planperioden.

10. Fylkesveg 572 Bruravik - Ulvik:

Hardangerrådet forventar at arbeidet med tunnelen Eddagjelet/Torgilsbeget vert fullført i første del av planperioden. Strekninga Uvik Holven må oppprustrast til vera ein realistisk avlastningsveg og omkøyingsveg Rv13/Rv7 Bruravik Voss.

11. Elles gjer Hardangerrådet Fylkeskommunen merksam også på desse fylkesvegane dei har ansvar for i Hardanger:

Fylkesveg 100 Skare- Reinsnos	Odda
Fylkesveg 105 Jondal-Krossdalen	Jondal
Fylkesveg 108 Kinsarvik – Husedalen	Ullensvang
Fylkesveg 109 Nå-Reisæter	Ullensvang
Fylkesveg 128 Steinsdalen-Norheims.	Kvam
Fylkesveg 130 Øystese- Norheimsund	Kvam
Fylkesveg 131 Øystese –Fykse	Kvam
Fylkesveg 303 Brakanes-Ljono	Ulvik
Fylkesveg 107 Torsnes – Hesvik	Jondal

Del 3. Uttale til kollektivstrategi i Hordaland, selskapet Skysst

Generelt:

Hardangerrådet viser til uttale til RTP Hordaland og understekar:

- Regionsentra Odda, Kvam og Voss må vera samferdselsknutepunkt i regionen.
- Rutestrukturen i Hardanger/Voss må vera i same «sone», slik at kommunikasjonen mellom kommunane i regionen opnar for samvær. Tabellane for ytre og indre deler av Hardanger må hanga saman.
- Det må vera høve til å reisa kollektivt frå 06.00 til 24.00 for å nytta tilboda i regionen på tvers av kommunegrensene.

Buss:

- Kollektivstrukturen må etablerast med gjennomgåande langruter og materuter.

Hurtigbåt:

- «Turistbåten» på Hardangerfjorden med start og stopp på Lofthus er også viktig for intern kommunikasjon i Hardanger og tilkomst til/frå Bergen.

Ferjer:

- Ferja Jondal - Tørvikbygd skal ha 2 ferjer og nattferje
- Ingen ferjer ha «kjellarsalong».
- Ferjetilbodet Kinsarvik- Utne – Kvanndal skal oppretthalda frekvens som i dag og tilpassa materiell og seglingstider pendling og kollektivtransport.

Jernbane:

- Bergensbanen får reisetid Bergen Oslo på 4t og 15 min.
- Vossebanen er regiontrafikk i Bergensområdet og Hardanger.
- «Vestlandbanen over Haukeli» utløyser høgghastigheits jernbane og raske samband Oslo –Stavanger/Haugesund/Bergen

Del 4. Strekningsvise vegprioriteringar frå Hardangerrådet IKS

Tabell 1: Prioriterte tiltak langs Riksveg E134

Tiltak/stad E 134	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
E134 Grostøl Røldal	Odda	X			Tunnelar
E134 Røldal Vågslid	Odda		X		Tunnelar

Tabell 2: Prioriterte tiltak langs Riksveg 13, strekninga Jøsandal - Voss grense

Tiltak/stad Rv13 (Fjordvegen)	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Rv 13 Brattlandsdalen	Odda/grense Suldal	X			Langs Røldalsvatnet
Oddadalen	Odda			X	Planarbeid Oddapakken i første del av planperioden.
Smelteverkspassasjen	Odda			X	Oddapakken
Freim – Skogen	Odda	X			Flaskehalsutbetring
Fresvik - Sandstå	Ullensvang	X			Planar klare-Fullføring
Kinsarvik	Ullensvang			X	Ferjekai
Kinsarvik - Berget	Ullensvang	X			Planar klare Fullføring
Joerget	Granvin	X			Utviding av Vossapakken

Tabell 3: Prioriterte tiltak langs Riksveg 7 (+E16)

Tiltak/stad Rv7	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Hardangervidda	Eidfjord	X			Planlegging Hardangerviddatunnel
Høl – Leiro	Eidfjord	X			Planarbeid ferdig
Finnasteinflaten	Eidfjord		X		Plan oppdaterast
Tunnel Eidfjord – Øvre E	Eidfjord		X		Opprusting
Arnatunnelen E 16	Bergen			X	Gir Bergen kortare veg til Hardanger

Tabell 4: Prioriterte tiltak på Fylkesveg 7

Tiltak/stad Fv7	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Fv 7 Granvin Trengereid	Granvin-Kvam-Samnanger-Bergen	X			Avlastningsveg for E 16 Voss –Trengereid Riksvegstatus
Kjerlandskrysset	Granvin	X			Kvammapakken
Bostippen	Kvam	X			Kvammapakken
Steinstøberget	Kvam	X			Kvammapakken
Skarpasvingen – Øystese	Kvam	X			Kvammapakken Omlegging til Håfjellstunnelen
Nes – Norheimsund	Kvam	X			Kvammapakken.
Kvamskogen	Kvam	X			Kvammapakken
Hardangertunnelen	Kvam		X		Utgreiingsarbeid er i gang.

Tabell 5: Prioriterte tiltak langs resterande Fylkesvegar

Tiltak/stad Resterande Riksvegar	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Fv48 Mundheim-Fusa gr.	Kvam		X		Planarbeid i gang
Fv49 Lingaparsellen	Kvam	X			Kvammapakken
Fv 49 Vikøy Norheimsund	Kvam	X			Kvammapakken
Fv520 Håradalen-Sauda	Odda			X	Turistveg Ryfylke
Fv550 Egne Hjem	Odda	X			Plan klar
Fv550 Ednaparsellen	Odda		X		Plan klar
Fv550 Utne-Herand	Ullensvang/Jondal	X			Planar klare 10 tonns akseltrykk og 18,75 m vogntoglengde
Fv 550 Jondal	Jondal	X			Ferjekai
Fv105 Jondal-Krossdalen	Jondal			X	Oppgradering Planar under utarbeiding
Fv108 Kinsarvik-Huse	Ullensvang		X		
Fv128 Steinsdalsf- Norh.	Kvam	x			

vidaregåande skule					
Fv130 Tolomarka	Kvam	X			Oppgradering nødvendig
Fv131 Øystese-Fykkesund	Kvam	X			Øystese – X Fitjadalen pri 1 og ferdig regulert.
Fv 301 Lekve –Rondesteit	Ulvik	X			Omlagging ved Hjeltnes vidaregåande skule
Fv 572 Brakanes-Holven	Ulvik		X		Oppgradering. Alternativ omkøyning Vallaviktunnel
ALLE			X		10tonns akseltrykk

Tabell 6: Prioriterte tiltak på Gang/sykkelveggar

Tiltak/stad Gang/Sykkelveg	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Rv 7 Eidfjord Øvre Eidfjord	Eidfjord	X			Plan til høyring
Fv7 N.heim.s – Øystese	Kvam	X			Kvammapakken..
Fv 49 Vikøy – Aksnes	Kvam	X			Planarbeid oppstarta
Fv 49 N.h.sund-Vikøy	Kvam	X			Kvammapakken
Fv103 Eidfjord-Simadal	Eidfjord			X	Gang og sykkelveg
Fv 107 Sætveithagen- Jondal sentrum.	Jondal	X			Planar under arbeid
Fv 300 Brakanes-Lekve	Ulvik		X		Plan under arbeid

Tabell 7: Rassikringstiltak Riksveggar

Tiltak/stad Rassikringstiltak	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Rv 13 Jøsendal – Grønsdal	Odda	X			Det ligg føre kartlegging av Oddadalen. Planarbeid trengs
Rv 13 Aurskreda	Odda	X			
Rv 13 Odda – Tyssedal	Odda	X			Reguleringsplan snart ferdig
Rv 13 Stana – Skjelvik	Odda		X		m/ Tunnel – Planar klare
Rv 13 Deildo/Otraflot	Ullensvang	X			Reguleringsplan ferdig
Rv 13 Joberget	Granvin		X		Del av Vossapakken

Tabell 8: Rassikring Fylkesveggar

Tiltak/stad Rassikringstiltak	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Fv 7 Haukanesberget	Granvin	X			Ny tunnel
Fv 7 Lussandberget	Granvin		X		Ny tunnel
Fv 7 Snauhaugtunnel Hansagjeltunnel	Kvam		X		Tokagjelet
Fv 48 Mundheim –Furhovda	Kvam	X			Tunnelplan klar
Fv 49 Mundheim - Norheimsund	Kvam		X		Planlegging starta
Fv 103 Eidfjord – Simadal	Eidfjord	X			Rassikringsplan klar
Fv 107 Jondal – Hesvik	Jondal			X	
Fv 300 Ulvik - Osa	Ulvik		X		

HARDANGER





Kontakt:
Hardangerrådet
Pb 78, 5782 Kinsarvik
tel 53 67 14 50
post@hardangerraadet.no
www.hardangerraadet.no



Hardangerrådet iks



Hardanger

SAMFERDSELSPLAN FOR HARDANGER 2014 -2018

DEL 4. STREKNINGSVISE VEGPRIORITERINGAR FRÅ HARDANGERRÅDET IKS

Tabell 1 Prioriterte tiltak langs Riksveg E 134:

Tiltak/stad	Kommune	P	R	I	Merknad
E 134		1	2	3	
E 134 Grostøl Røldal	Odda	X			Tunnelar
E 134 Røldal Vågslid	Odda		X		Tunnelar

Tabell 2 Prioriterte tiltak langs Riksveg 13 Strekninga Jøsandal – Voss grense:

Tiltak/stad	Kommune	P	R	I	Merknad
Rv 13 (Fjordvegen)		1	2	3	
Rv 13 Brattlandsdalen	Odda/grense Suldal	X			Langs Røldalsvatnet
Oddadalen	Odda			X	Planarbeid Oddapakken i første del av planperioden.
Smelteverkspassasjen	Odda			X	Oddapakken
Freim – Skogen	Odda	X			Flaskehalsutbetring
Fresvik - Sandstå	Ullensvang	X			Planar klare-Fullføring
Kinsarvik	Ullensvang			X	Ferjekai
Kinsarvik - Berget	Ullensvang	X			Planar klare Fullføring
Joberget – Granvinsvatn	Granvin	X			Utviding av Vossapakken

Tabell 3 Prioriterte tiltak langs Riksveg 7 (+ E 16):

Tiltak/stad	Kommune	P	R	I	Merknad
Rv 7		1	2	3	
Hardangervidda	Eidfjord	X			Planlegging Hardangerviddatunnel
Høl – Leiro	Eidfjord		X		Planarbeid ferdig
Finnasteinflaten	Eidfjord	X			Plan oppdaterast
Tunnel Eidfjord – Øvre E	Eidfjord		X		Opprusting
Arnattunnelen E 16	Bergen			X	Gir Bergen kortare veg til Hardanger

Tabell 4 Prioriterte Tiltak på Fylkesveg 79:

Tiltak/stad	Kommune	P	R	I	Merknad
Fv79		1	2	3	
Fv 79/Fv 49 Granvin Trengeid	Granvin-Kvam-Samnanger- Bergen	X			Avlastningsveg for E 16 Voss –Trengeid Riksvegstatus
Kjærlandskrysset	Granvin	X			Kvammapakken
Bostippen	Kvam	X			Kvammapakken
Steinstøberget	Kvam	X			Kvammapakken
Skarpasvingen – Øystese	Kvam	X			Kvammapakken Omlegging til Håfjellstunnelen
Nes – Norheimsund	Kvam	X			Kvammapakken.
Kvamskogen	Kvam	X			Kvammapakken
Hardangertunnelen	Kvam		X		Utgreiingsarbeid er i gang.

Tabell 5 Prioriterte tiltak langs resterande Fylkesvegar:

Tiltak/stad	Kommune	P	R	I	Merknad
Resterande Riksvegar		1	2	3	
Fv 48 Mundheim-Fusa gr.	Kvam		X		Planarbeid i gang

Fv 49 Lingaparsellen	Kvam	X			Kvammapakken
Fv 49 Vikøy Norheimsund	Kvam	X			Kvammapakken
Fv 520 Håradalen-Sauda	Odda			X	Turistveg Ryfylke
Fv 550 Egne Hjem	Odda	X			Plan klar
Fv 550 Ednaparsellen	Odda			X	Plan klar
Fv 550 Utne-Herand	Ullensvang/Jondal	X			Planar klare 10 tonns akseltrykk og 18,75 m vogntog lengde
Fv 49 Jondal	Jondal	X			Ferjekai
Fv 5098 Jondal-Krossdalen	Jondal			X	Oppgradering Planar under utarbeiding
Fv 5102 Kinsarvik-Huse	Ullensvang		X		
Fv 5118 Steinsdalsf-NorhY	Kvam		X		
Fv 5120 Tolomarka	Kvam	X			Oppgradering nødvendig
Fv 5122 Øystese-Fykkesund	Kvam				Øystese – X Fitjadalen pri 1 og ferdig regulert.
Fv 5376 Lekve –Rondesteit	Ulvik	X			Omlegging ved Gartnarskulen
Fv 5380 Brakanes-Holven	Ulvik		X		Oppgradering. Alternativ omkøyning Vallaviktunnel
ALLE			X		10tonns akseltrykk

Tabell 6 Prioriterte tiltak på Gang/sykkelvegar:

Tiltak/stad Gang/Sykkelveg	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Rv 7 Eidfjord Øvre Eidfjord	Eidfjord		X		Plan til høring
Fv 79 N.heim.s – Øystese	Kvam	X			Kvammapakken..
Fv 49 Vikøy – Aksnes	Kvam	X			Planarbeid oppstarta
Fv 49 N.h.sund-Vikøy	Kvam	X			Kvammapakken
Fv 5096 Eidfjord-Simadal	Eidfjord			X	Gang og sykkelveg
Fv 49 Sætveit- Jo. sentr	Jondal	X			Planar under arbeid
Fv 5374 Brakanes-Lekve	Ulvik		X		Plan under arbeid

Tabell 7 Rassikringstiltak Riksvegar:

Tiltak/stad Rassikringstiltak	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Rv 13 Jøsendal – Grønsdal	Odda	X			Det ligg føre kartlegging av Oddadalen. Planarbeid trengs
Rv 13 Aurskreda	Odda	X			
Rv 13 Odda – Tyssedal	Odda	X			
Rv 13 Stana – Skjelvik	Odda			X	m/ Tunnel – Planar klare
Rv 13 Deildo/Otraflot	Ullensvang	X			Reguleringsplan snart ferdig
Rv 13 Joberget	Granvin		X		Del av Vossapakken

Tabell 8 Rassikring Fylkesvegar:

Tiltak/stad Rassikringstiltak	Kommune	P 1	R 2	I 3	Merknad
Fv 79 Haukanesberget	Granvin	X			Ny tunnel
Fv 79 Lussandberget	Granvin		X		Ny tunnel
Fv 49 Snauhaugtunnel Hansagjeltunnel	Kvam		X		Tokagjelet
Fv 48 Mundheim –Furhovda	Kvam	X			Tunnelplan klar
Fv 553 Mundheim-Tørvikbygd Fv 49 Tørvikb. - Norheimsund	Kvam		X		Planlegging starta
Fv 5096 Eidfjord – Simadal				X	Plan klar
Fv 49 Jondal – Hesvik				X	
Fv 5374 Ulvik - Osa	Ulvik		X		



Møtedato 07.01.2021

Saksansvarleg Jostein Eitrheim

HR-sak 05/21 Endring av møteplan 2021 for Hardangerrådet

Saksvedlegg:

Vedlegg 1: Møteplan 2021 for Hardangerrådet godkjent i rådsmøte 22.10.2020

Vedlegg 2: Forslag til endra møteplan 2021.

Saksutgreiing:

Hardangerrådet vedtok møteplan 2021 i møtet 22.10.2020. Etter utsending av kalendarinnkallingar har vi fått tilbakemelding frå Kvam herad om oppsett heradsstyremøte 9.12.2021 som er same dato som Hardangerrådsmøte.

Det har vore ein innarbeidd praksis at Hardangerrådet fast set sin møteplan før kommunane slik at møtekollisjonar med formannskaps- og herads/kommunestyremøter kan unngås.

Når vi no likevel har fått møtekollisjon bør Hardangerrådet finna ny dato for desembermøtet i 2021.

Forslag til endra møteplan ligg vedlagt.

Framlegg til vedtak:

Hardangerrådet vedtek endra møteplan 2021 i samsvar med framlagt forslag.



Møteplan 2021 endra 07.01.2021

2021	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Sept	Okt.	Nov.	Des.
Regionrådet Representant- skapet	Torsdag 21. Ulvik		Torsdag 25. Ullensvang Årsmøte	Torsdag 22. Kvam		Torsdag 10. Eidfjord	Torsdag 9. Ulvik	Torsdag 21. Ullensvang		Torsdag 16. Kvam
Hardanger- konferansen									Ons-Tors 10.-11.. Eidfjord Hardanger- konferansen	
Hardingtinget		Torsdag 18. Ulvik								
Styret HR		Torsdag 11.	Torsdag 25. Årsmøte			Torsdag 3.		Torsdag 14.		Torsdag 2.
Rådmanns- forum		Torsdag 4.		Torsdag 29.			Torsdag 16.		Torsdag 25.	
Hardanger Ungdomsråd	Torsdag 9. Granvin	Torsdag 13. Granvin	Torsdag 6. Kvam	Torsdag 16. Granvin					Torsdag 5. konstituering	Torsdag 17.
Hardanger Ungdomsting			Torsdag 26. Kvam							
Team Hardanger		Tysdag 4.			Tysda g 26.		Tysdag 22.		Tysdag 17.	
Hardanger Kulturråd			Mandag 2.		Manda g 25.			Mandag 12.		Mandag 14.

Skuleruteferiane er slik:

Vinterferie	Veke 8/9	22/02 - 05/03
Påske	Veke 13/14	01/04 - 05/04
Pinse	Veke 20/21	23/05 - 24/05
Sommarferie	Veke 25/34	21/06 - 16/08
Haustferie	Veke 40/41	04/10 - 15/10
Joleferie	Veke 52/01	22/12 - 03/01



Møtedato 07.01.2021

Saksansvarleg Jostein Eitrheim

HR-sak 06/21 Hardanger og Voss Ungdomsråd - medlemskommunar

Saksvedlegg:

Vedlegg 1 Brev med melding om vedtak frå Kvam Ungdomsråd om HU etter 2020

Vedlegg 2 Gjeldande vedtekter for HU

Saksutgreiing:

Kvam Ungdomsråd har bede HU ta opp sak om framtidige medlemskommunar i Hardanger og Voss Ungdomsråd(HU), med bakgrunn i at Voss herad ikkje er medlem av Hardangerrådet frå 2021

Drøftinga i HU tok utgangspunkt i dei 3 alternativa framlagt av Kvam Ungdomsråd:

Alternativ 1:

HU fortsett å vera ope berre for medlemskommunane i Hardangerrådet IKS. Då vert Kvam, Ulvik, Eidfjord og Ullensvang samansetninga.

Alternativ 2:

HU held fram med den rolla dei har i dag men med Voss som fast observatør. Då kan Voss komma med innspel og delta i ordskipta i møta, men har ikkje stemmerett eller noko som helst anna form for goder frå Hardangerrådet.

Alternativ 3:

HU endrar heilt organisasjonsform og lausriv seg meir frå Hardangerrådet IKS. Einaste ein deler med Hardangerrådet er sekretariatet. Med ei slik løysing kan Voss halda fram som medlem men må då betala ei fast årleg avgift som går til administrative kostnader. Med ei slik form kan og andre relevante samarbeidskommunar vera medlem (t.d. Samnanger og Vaksdal).

HU-sak 27/20 Hardanger og Voss Ungdomsråd etter 2020

*Rundt bordet ynskjer alle rådsmedlemene i HU at Voss skal fortsetja å vera med i Hardanger og Voss Ungdomsråd og er enige om å anbefala **Alternativ 3**.*

Framlegg til vedtak:

Hardangerrådet støttar framlegg frå HU og godkjenner alternativ 3 med tilhøyrande endringar av vedtekter. Kommunar som ikkje er medlem i Hardangerrådet betaler kr 10.000 pr. år for deltaking i Hardanger og Voss Ungdomsråd.



Forslag til innkalling HU 5.11.2020 i Granvin

Vik, Kari Weltzien <kwvi@kvam.kommune.no>

28. oktober 2020 kl. 13:17

Til: "trude.rinaldo" <trude.rinaldo@hardangerraadet.no>

Kopi: "Amanalachioaieusebiu@gmail.com" <Amanalachioaieusebiu@gmail.com>, Sander Eide Aase

<sander.eide.aase@gmail.com>

Hei!

Kvam ungdomsråd ønsker å få med følgende sak på saklista:

Hardanger & Voss Ungdomsråd (HU) etter 2020

Innleiing til saka:

Som ein kanskje har fått med seg så har Voss Herad meld seg ut av Hardangerrådet IKS. Dette vil og få konsekvensar for HU. Difor meiner eg at me i Kvam må vera tydelege på kva me ynskjer vidare. Slik det er pr. no så vert alle møter i HU haldne i Voss Herad.

Alternativ 1:

HU fortsett å vera ope berre for medlemskommunane i Hardangerrådet IKS. Då vert Kvam, Ulvik, Eidfjord og Ullensvang samansetninga.

Alternativ 2:

HU held fram med den rolla dei har i dag men med Voss som fast observatør. Då kan Voss komma med innspel og delta i ordskifta i møta, men har ikkje stemmerett eller noko som helst anna form for godar frå Hardangerrådet.

Alternativ 3:

HU endrar heilt organisasjonsform og lausriv seg meir frå Hardangerrådet IKS. Einaste ein deler med Hardangerrådet er sekretariatet. Med ei slik løysing kan Voss halda fram som medlem men må då betala ei fast årleg avgift som går til administrative kostnader. Med ei slik form kan og andre relevante samarbeidskommunar vera medlem (t.d. Samnanger og Vaksdal).

Handsaming i møtet til Kvam ungdomsråd:

Framlegg frå Sander Eide Aase :

Kvam ungdomsråd vedtar følgende:

1. **alternativ 3.** HU endrar heilt organisasjonsform og lausriv seg meir frå Hardangerrådet IKS. Einaste ein deler med Hardangerrådet er sekretariatet. Med ei slik løysing kan Voss halda fram som medlem men må då betala ei fast årleg avgift som går til administrative kostnader. Med ei slik form kan og andre relevante samarbeidskommunar vera medlem (t.d. Samnanger og Vaksdal).

2. Kvam ungdomsråd ber om å få dette opp som sak i neste møte i Hardanger ungdomsråd.

Røysting:

Sander Eide Aase sitt framlegg vart samrøystes vedteke med 9 røyster

Vedtak:

1. HU endrar heilt organisasjonsform og lausriv seg meir frå Hardangerrådet IKS. Einaste ein deler med Hardangerrådet er sekretariatet. Med ei slik løysing kan Voss halda fram som medlem men må då betala ei fast årleg avgift som går til administrative kostnader. Med ei slik form kan og andre relevante samarbeidskommunar vera medlem (t.d. Samnanger og Vaksdal).
2. Kvam ungdomsråd ber om å få dette opp som sak i neste møte i Hardanger ungdomsråd.

Sender kopi av e-post til deg, slik at Sebi og Sander kan supplera dersom det er fleire saker dei ønskjer å ha med. Veit at ungdomane ønskjer felles arbeid når det gjeld busstilbod (Betre kollektivtilbod).

Med venleg helsing

Kari Weltzien Vik

Administrativ rådgjevar

www.kvam.no

tlf. 56 55 30 22/ 995 43 057

[Sisert tekst skjult]

Vedtekter for Hardanger og Voss Ungdomsråd



**Godkjende i Hardangerrådet 12.02.2010, oppdatert 07.02.2019
Endra 22.01.2020.**

§ 1 Mandat, føremål og oppgåver

1.1 Hardanger og Voss Ungdomsråd er eit demokratisk vald organ med oppgåve å ivareta interessene til ungdommane i Hardanger og Voss

1.2 Føremål

- Å ta opp til drøfting born og unge sine interesser i Hardanger og Voss
- Vera eit forum for utveksling av erfaring i dei kommunale ungdomsråda.
- Å vera orientert om dei viktigaste sakene i Hardanger og Voss, gjennom å få tilsendt saksdokument.
- Å vera eit overordna organ for alle ungdomsråda i Hardanger og Voss i saker som vedkjem dei unge.
- Setje søkelys på å skapa identitet til Hardanger og Voss, og på ungdomsfråflyttinga.
- Stimulera til samfunnsengasjement, medbestemming og deltaking blant ungdom.
- Tilretteleggja arenaer der ungdom generelt i Hardanger og Voss får uttale seg om saker.

1.3 Hardanger og Voss Ungdomsråd sine oppgåver er m.a.:

- Å vera ein møteplass og samarbeidsarena for ungdomsråda i Hardanger og Voss.
- Å fordele midlar til tiltak av interesse for ungdom.
- Å styrka det samfunnsmessige engasjementet blant born og unge i Hardanger og Voss .
- Å skapa møteplassar for ungdom i Hardanger og Voss.
- Å etablera ordningar kring arrangement og aktivitetar som vedkjem born og unge.

§ 2 Funksjonstid og samansetjing

2.1 Val

- Hardanger og Voss Ungdomsråd har medlemmer frå alle ungdomsråda i Hardanger og Voss, i aldersgruppa 13 - 19 år.
- Kvart ungdomsråd skal stilla med leiar og nestleiar som representantar, og varamedlem møter etter særskild innkalling

2.2 Konstituering

- Hardanger og Voss Ungdomsråd konstituerer seg sjølv, dvs at leiar og nestleiar vert valde av dei unge.
- Sekretærfunksjonen vert lagt til Hardangerrådet sitt sekretariat

§ 3 Koordinator for Hardanger og Voss Ungdomsråd

Hardangerrådet oppnemner ein koordinator til Hardanger og Voss Ungdomsråd. I tillegg til kontaktpersonen er det ynskjeleg at rådsordførar i Hardangerrådet deltek på Hardanger og Voss Ungdomsråd sine møter.

3.1 Hardanger og Voss Ungdomsråd ynskjer at koordinatoren sine oppgåver er: • Hjelpa ungdomsrådet med å etablera nødvendig kontaktnett med kommunane.

- Syrgja for at saksdokument i aktuelle saker vert sendt til medlemmene og varamedlemmene i Hardanger og Voss Ungdomsråd minst ei veke før ungdomsrådsmøta.
- Skriva utkast til årsmelding
- Ha ansvar for kontinuiteten i ungdomsrådet.
- Ha ansvar for opplæring.

§ 4 Møteverksemd

4.1 Møte

- Hardanger og Voss Ungdomsråd skal ha minst 4 møte pr år. Ellers kan rådet ha møter etter behov. Møta skal gå på omgang mellom kommunane/herada.
- Møta i Hardanger og Voss Ungdomsråd er opne møter og medlemmer i dei kommunale ungdomsråda vert oppmoda om å møta som observatør om det passar.

4.2 Referat

- Det skal førast referat over Hardanger og Voss Ungdomsråd sine møter.

4.3 Sakskunnskap

- Hardanger og Voss Ungdomsråd kan invitera politikarar, administrasjon eller andre til rådsmøta for å få orientering, stilla spørsmål eller diskutera ei sak.

4.4 Møteplan

- Hardanger og Voss Ungdomsråd skal setta opp sin eigen møteplan for kvart kalenderår. Den skal sendast til Hardanger og Voss Ungdomsråd sine medlemmer og alle kommunane i Hardanger og Voss.

§ 5 Dagsorden

1. Opning
2. Godkjenning av innkalling
3. Godkjenning av referat
4. Behandling av saklista
5. Ymse

Årsmelding skal liggja føre og godkjennast på siste møte i skuleåret. Arbeidsplan med saker til oppfølging for neste år, skal leggjast ved protokollen.

§ 6 Val

6.1 Val

- Val av leiar og nestleiar følgjer skuleåret med val seinast 1.november.

§ 7 Evaluering av vedtektene

Vedtektene skal takast opp til vurdering av Hardanger og Voss Ungdomsråd minst annankvart år, med fyrste vurdering mot slutten av fyrste periode, og godkjennast av Hardangerrådet.
