

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga  
 Sak nr.: 18/5928-10

## **Nasjonal transportplan 2022-2033, innspel på hovudutfordringar**

### **Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding: Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer følgjande område i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022 - 2033:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med gode og trygge transportformer. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Sentrale punkt er:
  - a) I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkl. tunnelar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta veigeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.
  - b) Nullvekstmålet i Bergensområdet krev store investeringar i miljøvenlege transportformer. Nasjonal transportplan må difor avklare ei meir berekraftig finansieringsordning der staten tek eit større ansvar for utvikling av naudsynt transportinfrastruktur i storbyane. Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Finansieringa av drift av kollektivtrafikk og tiltak for mjuke trafikantar må sikrast for å nå nullvekstmålet.
  - c) Vestland fylke blir eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle vegar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Bergensbanen må også sikrast mot skred. Fylkeskommunen ber om at det blir utarbeida ein nasjonal plan for skredsikring i samband med Nasjonal transportplan.
2. Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselsektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi blir tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, og må no arbeide for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Vi må unngå at satsing på klimareduserande tiltak går utover drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller kollektivtrafikktilbodet. Gode støtteordningar må setje fylkeskommunen i stand til å nå dei nasjonale måla om klimagassreduksjon.
3. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon i det nye fylket og ikkje minst mot Bergensområdet. Riksvegnettet må byggjast ut og utbetrast og kollektivtilbodet må vere godt. Fylkesvegnettet har ei viktig rolle for innmating av trafikk på riksvegnettet, og riks- og fylkesvegnettet må sjåast i samanheng.
4. Nasjonal transportplan må avklare vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39), samt for trygge aust-vest- samband over Langfjella.
5. Stengde riksvegar og dårlege omkøyringsvegar på fylkesvegnettet er m.a. til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane

framleis skal vere omkøyringsvegar for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.

- Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi. Teknologiskifte vert kostnads-krevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Vi må unngå at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

#### **Vedlegg:**

- Invitasjon om å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet
- Hovudkrav til NTP 2022-33 frå Nasjonal rassikringsgruppe

---

## **SAKSFRAMSTILLING**

---

### **1. Samandrag**

I brev av 18. februar ber Samferdselsdepartementet om prioriterte innspel til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Frist for å gje innspel er sett til 10. mai 2019. Departementet peiker spesielt på at det vil vere viktig å synleggjere kva som er dei reelle transport- og mobilitetsutfordringane sett frå eige fylke/region uavhengig av ansvarsområda til dei ulike forvaltningsnivåa. Vi er bedt om å skilje mellom dagens utfordringar og kva utfordringar vi vil stå overfor i framtida. Fylkeskommunane er bedt om å vurdere og rangere dei viktigaste framtidige utfordringane.

Departementet viser til at det er viktig med eit godt transportsystem for å skape gode bu- og arbeidsmarknadsregionar, og for å knyte produksjon av varer og tenester til marknadane. Omstillinga til eit framtidig lågutsleppssamfunn krev at dette skjer innanfor rammene av ein forsvarleg klima- og miljøpolitikk, samstundes som det vert stilt høge krav til transportsikkerheit.

Det vil vere avgjerande at ressursane i transportsektoren vert brukt meir effektivt i neste NTP, slik at vi får mest mogleg transport og infrastruktur for midlane. Den raske utviklinga av teknologi opnar også for nye moglegheiter. Departementet peikar spesielt på at det er viktig at vi regionalt definerer kva vi ser som dei største utfordringane i dag og i framtida for å få gode og effektive transportløyser.

Samferdselsdepartementet understreker at ein no ønskjer å få innspel på *utfordringar*, og at mål, løysningar og prioriteringar ikkje er tema i denne tidlege fasen av arbeidet. Dette vil ein kome attende til seinare.

Vidare er det bedt om at fylkesinndelinga per 1.1.2020 skal leggjast til grunn for dei fylka som skal inngå i nye konstellasjonar frå 2020. Denne saka er difor utarbeidd i samarbeid mellom Hordaland og Sogn og Fjordane. Om vedtaka i fylkesutvala i Sogn og Fjordane og i Hordaland ikkje vert likelydande, vil prosjektleiar vurdere om saka bør leggjast fram i Fellesnemnda 23. mai for endeleg avgjerd.

Det er sett fokus på følgjande utfordringar i denne saka: Tryggleik og framkome, klima, intern kommunikasjon/samband i Vestland fylke og ut mot omverda, samt teknologisk utvikling.

### **2. Bakgrunn for saka**

I brev av 18. februar ber Samferdselsdepartementet om prioriterte innspel til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Frist for å gje innspel er sett til 10. mai 2019. Departementet peiker spesielt på at det vil vere viktig å synleggjere kva som er dei reelle transport- og mobilitetsutfordringane sett frå eige fylke/region uavhengig av ansvarsområda til dei ulike forvaltningsnivåa. Vi er bedt om å skilje mellom dagens utfordringar og kva utfordringar vi vil stå overfor i framtida. Fylkeskommunane er bedt om å vurdere og rangere dei viktigaste framtidige utfordringane.

Departementet viser til at det er viktig med eit godt transportsystem for å skape gode bu- og arbeidsmarknadsregionar, og for å knyte produksjon av varer og tenester til marknadane. Omstillinga til eit framtidig lågutsleppssamfunn krev at dette skjer innanfor rammene av ein forsvarleg klima- og miljøpolitikk, samstundes som det vert stilt høge krav til transportsikkerheit.

Det vil vere avgjerande at ressursane i transportsektoren vert brukt meir effektivt i neste NTP, slik at vi får mest mogleg transport og infrastruktur for midlane. Den raske utviklinga av teknologi opnar også for nye moglegheiter. Departementet peikar spesielt på at det er viktig at vi regionalt definerer kva vi ser som dei største utfordringane i dag og i framtida for å få gode og effektive transportløyningar.

Samferdselsdepartementet understrekar at ein no ønskjer å få innspel på utfordringar, og at mål, løysningar og prioriteringar ikkje er tema i denne tidlege fasen av arbeidet. Dette kjem seinare.

Vidare er det bedt om at fylkesinndelinga per 1.1.2020 skal leggjast til grunn for fylke som skal inngå i nye konstellasjonar frå 2020. Denne saka er difor utarbeidd i samarbeid mellom Hordaland og Sogn og Fjordane, og dei to administrative sakene er rimeleg godt avstemte.

### **3. Vurderingar og konsekvensar**

#### **Overordna utfordringar**

Som ein del av førebuingarbeidet med oppretting av Vestland fylkeskommune er det sett i gang arbeid med ein regional planstrategi for Vestland. I samband med dette arbeidet er det med utgangspunkt i statistikk sett på dei mest sentrale utviklingstrekk innfor tema som demografi, næring, utdanning, levekår, helse og natur i Vestland.

Eit overordna mål for det nye Vestland fylke er å vere ein sterk, attraktiv og kompetent samfunnsutviklar og tenesteytar under folkevald styring. Eitt av hovudmåla er å sikre og utvikle gode og vekstkraftige lokalsamfunn og sterke by- og senterområde. Vidare å sikre ein framtidretta infrastruktur på Vestlandet med betre samband internt i regionen og gode kommunikasjonar mot resten av landet og ut i Europa.

#### Demografi

Vestland er eit stort fylke med krevjande geografi. Folk er busette i kyststroka, langs djupe fjordar, i indre dalstrok og på øyer i havgapet. Over tid vil fleire bu sentralt og færre ruralt. Folketalsutviklinga er avgjerande for samfunnet og næringslivet. Kor folk bur og jobbar skapar mobilitet.

Befolkninga er i større grad enn tidlegare konsentrert til byar, tettstader og tettbygde strom. Sentralisering er venta å auke i åra som kjem. Fram mot 2040 vil åtte av ti innbyggjarar vere busette i dei mest sentrale kommunane. Veksten er likevel venta å vere størst i dei nest mest sentrale kommunane, typiske omlandskommunar og større regionsenter.

I 2040 er det venta å vere om lag 150 000 eldre i Vestland. I 2018 utgjorde eldre 15% av befolkninga, dette vil auke til 20% i 2040. Befolkninga blir eldre, og fødselsraten er synkande. Mange kommunar har ei skeiv aldersfordeling med få unge og mange eldre.

#### Næring

Vestland er eit ressursfylke der havet, landskapet og naturkreftene gir mange fortrinn. Dei to fylka stod i 2018 for meir enn 20 prosent av all eksport frå fastlands-Noreg. Verdiskapinga er i større grad enn resten av landet basert på eksportretta næringsliv, der særleg olje/gass, marine og maritime næringar er viktige. Ei rekkje lokalsamfunn er også sterkt prega av store kraftkrevjande verksemdar. Vidare er reiselivet viktig for heile Vestland fylke.

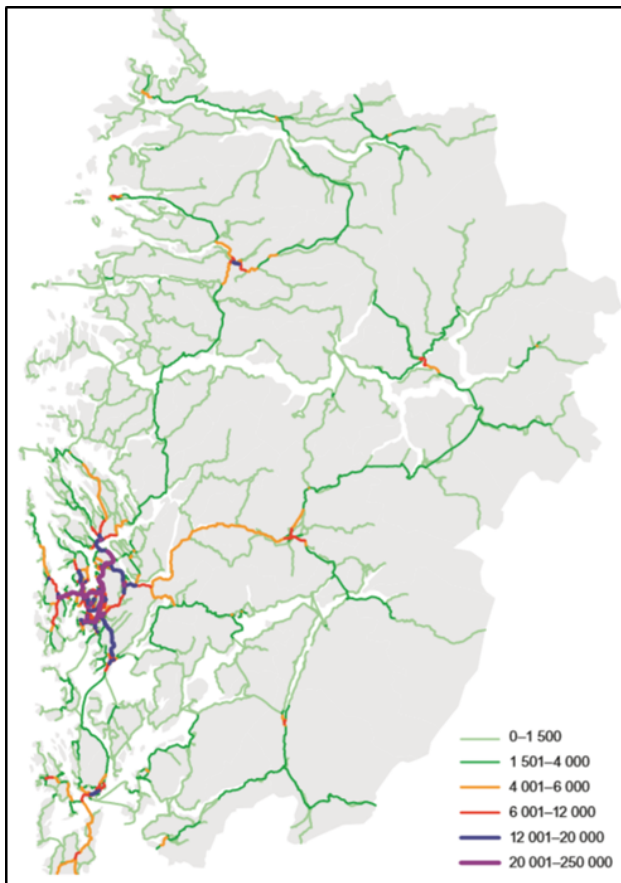
Skal vi kunne utnytte fortrinna til vestlandet sitt næringsliv, vil det krevje ein godt utbygd og sikker infrastruktur for framføring av varer, tenester og folk. I 2017 utgjorde tenesteyting i privat sektor, sekundærnæringane og helse- og sosialtenester dei viktigaste næringane i Vestland med omsyn til sysselsetting. Kor stor del av den aktive arbeidsstyrken som er sysselsett i kvar næring varierer i ulike delar av Vestland. I Bergensområdet er det varehandel, hotell- og restaurant, samferdsle, finans- og forretningsmessige tenester og eigedom som utgjør dei viktigaste næringsgruppene. I mindre sentrale kommunar er sekundærnæringane dominerande med om lag 25% av den sysselsette befolkninga. Den delen som er sysselsett innan jordbruk, skogbruk og fiskeri er høgare jo lågare sentraliseringsnivået til kommunane er. Ei rekkje distriktskommunar har òg ei høg sysselsetting innan industrinæringar.

#### Risiko og sårbarheit

Miljøet vi bur i gir ressursar og moglegheiter for både næringsliv og fritid, men det er òg sider ved omgjevnadane som kan ha negativ innverknad på folk og samfunn. Forureining og klimaendringar er faktorar som kan gjere stor skade og gjere endringar i miljøet. Nedbøren i Noreg har auka med 19 % sidan 1900. Auken har vore størst på Vestlandet, i nokre område over 500 mm pr år. Auken i nedbør vil halde fram og kan om vinteren auke ytterlegare med 40-50 % dersom klimautsleppa held fram på dagens nivå (høg framskriving). Nedbøren vert også meir intens. Observert auke i ekstreme

nedbørhendingar er 25-35 % dei siste 100 åra. Endringa har vore særleg kraftig dei siste 30 åra, og spesielt på Vestlandet. Utan utsleppsreducerande tiltak viser simuleringar for Noreg at ekstreme nedbørshendingar vil auke mellom 30-70 % i slutten av hundreåret samanlikna med i dag. Det vil igjen føre til fleire og større flaumar, ras og skred.

Klimaprofilane for Sogn og Fjordane (2016) og Hordaland (2016) viser at omfanget av naturskadar varierer frå år til år. Det synast likevel som det er ein aukande tendens med fleire og større naturskadar som følgje av klimaendringane. Storm var hovudårsaka til mesteparten av naturskadane i perioden 2010–2017. Det har i tillegg vore mange store skredhendingar.



Som kartet syner er Vestland eit stort ferjefylke. Til saman 28 samband dekker kyst- og fjordstroka. 23 av desse trafikkerer fylkesvegane. Passasjertala viser at trafikken er størst langs dei største transportkorridorane som Bjørnefjorden og kryssingane over Sognefjorden og Nordfjorden.

Om lag 8 av 10 personar i Vestland fylke har gangavstand til kollektivstopp med minst ei rute. Kollektivstopp ligg gjerne langs rette trasear for å sikre effektiv framdrift og reduserte driftskostnader. I område med tynt befolkningsgrunnlag er det få ruter som køyrer avstikkarar i bustadområda. Forskjellen mellom sentrale og mindre sentrale strok er først og fremst knytt til frekvens, dvs. tal avgangar i timen ein gitt dag. I Bergen har fleirtalet av befolkinga eit høgfrekvent tilbod. I dei minst sentrale kommunane aukar delen som har eit lågfrekvent tilbod.

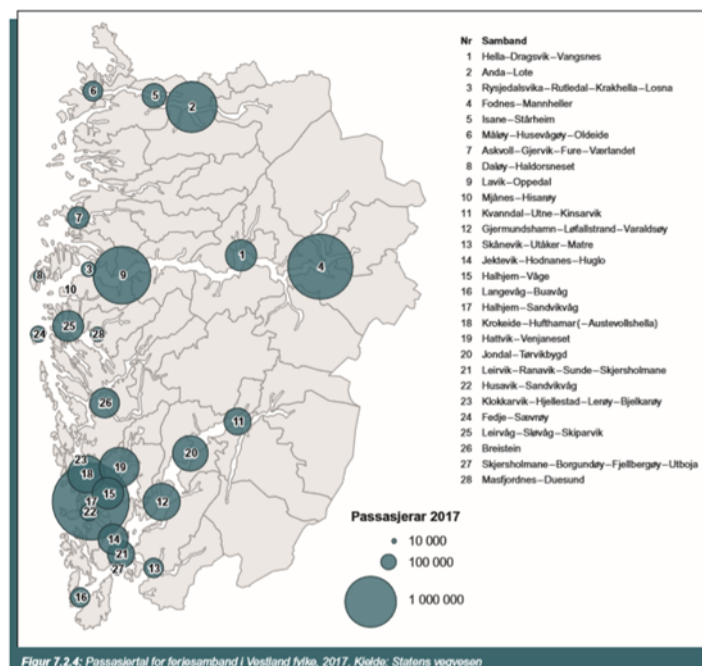
Det er seks lufthamner i Vestland fylke: Anda lufthamn i Gloppen kommune, Florø i Flora kommune, Bringeland i Førde kommune, Haukåsen i Sogndal kommune, Flesland i Bergen kommune og Sørstokken i Stord kommune. Alle lufthamnene er eigde og drivne av Avinor med unntak av Sørstokken, som er eigd av Stord kommune og Hordaland

### Infrastruktur

Infrastruktur omfattar både vegnett, rutenett, telefon- og datakablur. Det er langs linjene av etablert infrastruktur at samfunn ofte veks. Den fysiske infrastrukturen og ivaretakinga av den er langsiktig, nær sagt permanent og er derfor ein sentral del av planlegging og samfunnsutvikling. Kollektivtilbodet påverkar både reisevanar, livsstil og moglegheit for sosial deltaking og inkludering.

Vestland fylke vil ha 5 561 km med fylkesveg i 2020. Som kartet syner er trafikkmengda i Vestland størst i dei sentrale områda, særleg rundt Bergensområdet, på Voss, i Førde, Florø, Sogndal, Leirvik og Sveio.

Tal el-bilar auka frå om lag 17 000 i 2016 til over 23 000 i 2017. Pr. oktober 2018 er det totalt 859 offentleg tilgjengelege ladestasjonar i Vestland fylke. 190 av desse er i Sogn og Fjordane, og 669 i Hordaland (kjelde: [www.fylkesatlas.no](http://www.fylkesatlas.no))



Figur 7.2.4: Passasjertal for ferjesamband i Vestland fylke, 2017. Kjelde: Statens vegvesen

fylkeskommune. Lufthamnene i Florø, Førde, Sandane, og Sogndal har daglege avgangar til og frå Bergen og Oslo. Desse rutene står bak dei største passasjerstraumane imellom lufthamnene i Vestland fylke. Flesland flyplass har i tillegg hyppige avgangar til Oslo, og også samband med dei fleste regionale flyplassane i landet samt til ein rekkje flyplassar i utlandet. Frå 2020 vil Vestland fylke få ansvar for kjøp av flyrutetilbodet på kortbanenettet.

#### Klimagassutslepp

I 2017 hadde Sogn og Fjordane og Hordaland fylkeskommune eit samla utslepp på 422 152 tonn CO<sub>2</sub> frå aktivitet i eigen verksemd. 64% av utsleppa kjem frå kjøp av private tenester inkl. kollektivtrafikk. Det er spesielt funksjonsområda knytt til samferdsle som har dei store utsleppa (båtruter, fylkesvegferjer, bilruter og fylkesvegar).

#### Kartlegging av utfordringar i Vestland fylke

I samband med oppretting av Vestland fylkeskommune frå 1.1.2020 er det så langt gjennomført 4 av 5 politiske dialogmøte i ulike delar av Hordaland og Sogn og Fjordane. Det er også gjennomført ei spørjeundersøking for å kartlegge kva som er dei største utfordringane i Vestland. Dei største utfordringane etter denne undersøkinga viser seg å vere innan områda samferdsle og infrastruktur, klima og miljø, kultur og fritidstilbod, folketalsutvikling, bedrifter og arbeidsplassar.

Innfor samferdsle og infrastruktur er følgjande moment trekte fram som utfordringar:

- Etterslep i vedlikehald på vegnettet
- Trafikkfarleg skuleveg
- Dårlig tilrettelagd for gåande og syklende
- Dårlig kollektivtilbod
- Dårlig framkome (t.d. omkøyringsmoglegheiter)

Innfor klima og miljø er lite tilrettelegging for lading/alternative drivstoff trekt fram som ei av fleire utfordringar.

#### **Sentrale transportutfordringar**

Det sentrale er å sikre tryggleik og framkome i Vestland fylkeskommune. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med gode og trygge transportformer, enten der er på veg eller på bane. I Bergensområdet er utfordringane i stor grad å leggje til rette for effektive og trygge tilbod for kollektivtrafikk, gåande og syklende. I resten av fylket er utfordringane prega av låg vegstandard og mange utrygge vegar.

Frå 2020 vert Sogn og Fjordane og Hordaland slegne saman til Vestland. Dette blir ein stor fylkeskommune både når det gjeld areal, avstandar og innbyggjarar. Det er viktig med ein godt utbygd veginfrastruktur for å få ein god og velfungerande fylkeskommune.

Transportkorridorane inn og ut av fylket på vegsida er prega av ein nord-sør-akse ved E39 og ein øst-vest akse over Langfjella med fleire fjellovergangar. Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til norsk næringsliv. Riksvegane er spesielt viktige for næringslivet, og i transportkorridoren aust-vest (E134, E16, rv. 7 og rv. 52) er det enno ein utfordrande situasjon med omsyn til ras og vinterregularitet. I retning nord-sør er det dei mange fjordkryssingane som gir store tidskostnader. Dette gjer også at mykje godstrafikk går via Austlandet i staden for langs E39 mot kontinentet. Langs begge aksane er det store utfordringar med varierende standard på vegen. Det vil vere viktig med ei heilskapleg vurdering av veginfrastrukturen, der riks- og fylkesveg vert sett i samanheng. I mange tilfelle fungerer fylkesvegnettet som eit matenett til riksvegnettet.

#### Kortbanenettet

For delar av Vestland fylke har kortbanenettet stor betydning for næringsliv og for befolkninga. Det er behov for å oppretthalde dette og for å sikre eit akseptabelt rutetilbod, også der flytilbodet ikkje er kommersielt lønsamt. Etablering av Vestland fylkeskommune gjer at flytilbodet mellom Bergen og flyplassane i Sogn og Fjordane blir endå viktigare.

#### Forfall fylkesveg

Forfallet på fylkesvegnettet i Vestland fylkeskommune er rekna til mellom 12 og 13 mrd. kr samla. I 2017 hadde 55 prosent av fylkesvegnettet dårleg dekketilstand. På landsbasis var det 40 prosent dårleg dekketilstand på fylkesvegnettet. Vedlikehaldshaldsetterslepet har auka frå 2015 – 2017. På nasjonalt nivå har tilstanden blitt betre i same periode.

Vestland fylke har svært mange tunnelar og bruer med stort vedlikehaldsetterslep, og fylket er utsett for mange kostbare naturhendingar som ras og flaum. Dette vert forsterka gjennom meir ekstremvêr på Vestlandet. Vi har 1988 fylkesvegbruer og 268 fylkesveggtunnelar, av desse er 96 tunnelar over 500 m. Vi har også 55 fylkesvegferjekaiar, der mange har vedlikehaldsbehov. I tillegg

kjem omfattande ombyggingsbehov på ferjekaiar for å møtekomma omlegging av ferjedrifta frå konvensjonelle ferjer til låg- og nullutsleppsferjer.

Fylkesvegnettet er viktig for framkomsten både for næringsliv, transport og folk flest. Fylkeskommunen må settast økonomisk i stand til ha ei drift og eit vedlikehald på fylkesvegnettet som gjer fylkeskommunen i stand til å redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Mykje av næringstransporten skjer på det fylkeskommunale vegnettet. Det er derfor viktig at dette vegnettet er sikkert å ferdast på, og at det gir ein god framkomst både for næringsliv og andre.

Vedlikehald av infrastrukturen både på riks- og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar.

#### Skredsikring

I grunnlagsarbeidet til NTP 2018-2029 utarbeidde Statens vegvesen ei oversikt over skredsikringsbehov for Region vest (2015). Rapporten viser at Vestland fylke har til saman 124 skredpunkt i kategori høg og 153 i middels på riks- og fylkesvegnettet. Frå 1.1.2020 blir Vestland fylkeskommune det største skredfylket i landet med desidert størst behov for skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet.

Rammene til skredsikring er for små til at vegnettet raskt nok kan sikrast mot skred. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering.

#### Bergensområdet

Nullvekst i personbiltransporten representerer eit trendbrot i bruk og tilgjenge for privatbilen. Ei slik omlegging av reisevanane er krevjande og inneber endring av folk sin kvardag. Sentrale delar av Bergensområdet er godt i gang med dette trendbrotet gjennom suksessen til Bybanen og andre bystamliner for kollektivtrafikken.

Førebelse tal frå reisevaneundersøkinga (RVU) 2017 viser ei tydeleg auke i dei miljøvenlege transportformene i Bergen. Frå 2008 til 2017 auka innbyggartalet i Bergen med 30 000. Likevel gjekk delen bilførarar ned frå 50,9 til 43,8 prosent. Delen gåande er oppe i 25,6 prosent, sykkelandelen har auka til 4,4 prosent, og delen kollektivreisande har auka med heile 4,3 prosentpoeng sidan 2008, og er no på 17,2 prosent.

Dette er i tråd med ønska byutvikling, og viser ei god utvikling mot å nå målet til Bergen kommune om ti prosent nedgang i personbiltrafikken innan 2020. Utviklinga kjem som eit resultat av ei strategisk styrking av kollektivtilbodet, satsing på infrastruktur for gåande og syklende, og restriktive tiltak mot biltransport.

Ei stor utfordring for nå målet om eit berekraftig transportsystem og nullvekst i personbiltransporten er omfanget av brukarbetaling, avgifter og finansiering av samferdselsinfrastruktur og kollektivtilbod. Finansieringa er i stor grad knytt til brukarbetaling, samstundes som målet er nullvekst i biltrafikken. Denne finansieringsforma er difor ikkje berekraftig. I framtida vil det vere avgjerande at den statlege finansieringsandelen aukar, ikkje minst for å inkludere omegnskommunane i byvekstavtalene. Det er også behov for å sikre finansieringa av drift av kollektivtrafikken. Retningslinjer for bruk av statlege program-områdemidlar må vera meir fleksible, slik at dei også kan brukast på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett, dersom det gir betre måloppnåing. Det må bli fortgang i utgreiing av vegprising og andre alternativ til restriktive tiltak mot personbiltransport.

Vegnettet i Bergensområdet har særskilte utfordringar i høve til resten av fylket. Fleire av vegane i det sentrale Bergensområdet er høgtrafikkerte, og har kapasitetsproblem, til dømes Sotrasambandet og Åsane–Nordhordland. Rundt Bergen er vegsystemet sårbart med mange bruer og tunnelar på innfartsårene. Store delar av den sentrumsretta trafikken og gjennomgangs-trafikken går gjennom krysset på Nygårdstangen, som er eit svært viktig og sårbart trafikknutepunkt. Sjølv små hendingar på vegen utløyser store trafikale problem, mellom anna på grunn av manglande omkøyringsalternativ.

Nullvekstmålet i Bergensområdet krev store investeringar i miljøvenlege transportformer. Nasjonal transportplan må difor avklare ei meir berekraftig finansieringsordning der staten tek eit større ansvar for utvikling av naudsynt transportinfrastruktur i storbyane. Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Finansieringa av drift av kollektivtrafikk må sikrast og tiltak for mjuke trafikantar for å nå nullvekstmålet.

### Kollektiv

Folketalsprognosane viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050. Mesteparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkeskommune sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten i gjeldande NTP. Vi vil likevel minne om at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod.

Ei omlegging til låg- og nullutsleppsbusar, båtar og ferjer er vesentleg for å nå måla om å kutta klimagassutslepp frå transportsektoren. Vestland fylkeskommune har vore ein føregangsregion for elektrifisering av ferjeflåten. Det neste store løftet blir å leggje til rette for reduserte utslepp frå hurtigbåtar. Investering og drift av låg- og nullutsleppsfartøy er svært kostbart for fylkeskommunen. Noreg har eit stort ansvar for å oppfylle klimamåla i Parisavtalen. Staten må ta større ansvar for å finansiera auka kostnader til utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.

### Sykkel og gange

Manglande infrastruktur som sikrar tilhøve til dei som går og sykklar, er ei stor utfordring. Med mål om vekst i dei miljøvennlege transportformene er behovet for ei forsterka satsing på tilrettelegging for sykkel og gange stor. Trygge gang- og sykkelveggar er svært viktig for barn og unge sine moglegheiter til å bevege seg trygt i nærmiljøet. Ein rapport frå Vegdirektoratet syner at nullvekstmålet ikkje går overeins med nullvisjonen. Auka sykkeldel fører truleg til auke i tal på sykkelulukker.

Gange er ei ønska transportform som må takast på alvor. Det føreset god infrastruktur for den som går. Sykkelvinklinga må endrast til at det er viktig å gjere noko med ulykkespunkt for sykkel slik at vi når både nullvekstmålet og nullvisjonen.

### Jernbane

Bergensbanen er den mest skredutsette jernbanestrekninga i Norge. For dei skredutsette strekningane på Vossebanen er det berre større omlegging av infrastrukturen, med ny trasé i tunnel, som vil gi tilstrekkeleg samfunnstryggleik. Vossebanen er i dag ei enkeltspora strekning med få og korte kryssingsspor. Manglande kapasitet på strekninga set grenser for både person- og godstrafikk. Målet om auka kapasitet på jernbane for å kunne overføre meir gods frå veg til bane, må møtast både med kortsiktige tiltak for å auke streknings- og terminalkapasiteten, og langsiktige tiltak for å bygge ein robust, føreseieleg og kapasitetssterk infrastruktur.

### Ferjeavløysing

Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast raskast råd. Verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging, føreseielege finansieringsmekanismar og utvida moglegheit til bompengerperiode ut over 15-20 år på same måte som for ferjeavløysingsmidlar. Staten må også legge til rette for innovasjon for å bygge bruer raskare og rimelegare enn i dag.

### Klimagassutslepp

Fylkeskommunen har teke eit stort skritt for å redusere klimagassutsleppa ved å fornye ferjeflåta med elektrisk drift. Frametter står ein ovanfor overgang til låg- og nullutsleppsteknologi innan busstransport og hurtigbåt. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er stort i og rundt dei største byane gjennom auka satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, overgang til lågutsleppsdrivstoff, og tiltak for å få ned utslepp frå flytransport. For resten av fylket vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet, legge til rette for at overgang til at el-mobilitet og hydrogen også skal kunne skje utanfor dei største byane.

I tillegg må samordna areal- og transportplanlegging styrkast i byer, bygder og tettstader. Tett arealutvikling og «rett lokalisering» bidreg til kortare avstandar mellom ulike mål. Dette kan bidra til at fleire vil velje å sykle eller gå, og til at områda kan dekkast betre av kollektivtransport.

Vi syner til ambisjonane for kutt i klimagassutslepp, og vil som kjøpar av kollektiv- og ferjetenester ta ei aktiv rolle slik at desse tenestene vert levert med låg- og nullutsleppsløysingar. Skal fylkeskommunen vere ein bidragsytar i dette arbeidet, må det opprettast ordningar som dekker fylkeskommunane sine meirkostnader ved å velje slike løysingar. Nye Vestland fylkeskommune har merka seg den tydelege klimaprofilen i NTP. For å lukkast med å nå nasjonale og internasjonale klimamål innan transportsektoren, vil det vere behov for felles metode, verktøy, måltal, vektning og omgrepsapparat for å kvantifisere og følge opp det vidare klimaarbeidet i planperioden. Vi ber om at dette blir utarbeidd og implementert i det vidare NTP-arbeidet.

### Teknologi

Den raske utviklinga innan ny teknologi leier til nye forretningsmodellar, nye aktørar og endringar i brukaratferd, noko som påverkar samferdselssektoren på ulike måtar. Ny teknologi kan også bidra til å redusere lokal forureining og klimagassar.

Mange forventar at kombinert mobilitet vil vere svaret på smarte transportløysingar i framtida. Dette inneber at dei reisande får dekkja sine mobilitetsbehov gjennom integrerte tenester med offentleg transport som rygrad, sett i heilskap med andre tenester som bildeling, tog, bybane, bussyklar, drosjer, sykling og gange. Teknologisk utvikling gjer nye løysingar for betaling og kommunikasjon mogleg. Auka grad av horisontal integrasjon kan opne nye moglegheiter ved å dekke kunden sitt samla behov for mobilitet. Her vil det bli viktig med god koordinering på tvers av fagområde og å utvikle ein tydeleg strategi for å sikre mobilitet

I 2018 vart det etablert eit mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløysingar (MUST) i Bergen. Dette er eit samarbeid mellom fylkeskommunen, Bergen kommune og Statens vegvesen, og er delvis finansiert gjennom den nasjonale konkurransen «Smartere transport i Norge». MUST vil difor vere eit viktig samarbeidsorgan i Vestland fylke, og skal fungere som ein katalysator for teknologiutvikling, næringsutvikling og samfunnsutvikling knytt til mobilitet og transport.

Digitalisering av transportsektoren vil også generere mykje data som kan nyttast til å utvikle tenestene, men som samstundes skaper utfordringar for personvern og sikkerheit.

Sjølvkøyrande og autonome køyretøy er i stadig utvikling. Allereie omkring 2025 er det forventet fullstendig sjølvkøyrande transportmidlar på norske vegar, og estimatet tydar på at ein av tre bilar vil vera sjølvkøyrande i 2035. Dette opnar for nye bruksmønster, betydelig reduserte kostnader og auka komfort, men også trafikkvekst og aukande press på areal og infrastruktur. Sjølvkøyrande køyretøy vil også endre behovet for eigarskap og arbeidskraft i transporttenestetilbodet.

Veksten av delingsøkonomi skapar eit auka press på eksisterande aktørar som tilbyr forskjellige typar kollektivtransport. Norsk lovverk har avgrensa utbreiinga av drosjeliknande tenester, som har oppnådd vesentlege marknadsdelar i andre land. Ei deregulering av dagens løyvesystem vil derfor vere ein føresetnad for inntog av nye aktørar.

Det vil vere behov for å avklare samfunnsmessige konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi. Viktige element er:

- Auka vekst og utfordringar innan kombinert mobilitet krev auka ressursar.
- Auka vekst i etterspørsel legg press på kapasiteten til kollektivtilbodet.
- Auka bruk av digitale løysningar aukar behovet for datatryggleik (hacking, nedetid).
- Ei veksande utvikling av teknologiske plattformer og hjelpemiddel fører til redusert kontroll på utvikling av plattformer og leveringsmonopol.
- Ny teknologi og utvikling i samferdselssektoren fører til auka aktualitet og relevans av nye tenester. Dette kan utfordre kjerneverksemda.
- Samferdselssektoren vil trenge meir ressursar for å følgje opp kompleksiteten i innsamling av datamengd, datahandtering og kundane sine reisemønster. Behov for auka kunnskap om og bruk av innovative anskaffingar.
- Det må utviklast ein standardisert digital infrastruktur for samverkande system, og ein standardisert samhandlingsplattform for mobilitetstenester.

#### **Konsekvensar**

##### Økonomi:

Nasjonal transportplan 2022–2033 vil ha vesentleg betyding for fylkeskommen sin økonomi.

##### Klima:

Nasjonal transportplan 2022-2033 vil ha vesentleg betyding for fylkeskommunen sitt arbeid innan klimatiltak.

##### Folkehelse:

Prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033 kan få vesentleg betyding for folkehelsa.

##### Regional planstrategi:

Det blir sentralt å påverke Nasjonal transportplan 2022-2033 til å understøtte regional planstrategi.

## **4. Konklusjon**

Som det går fram av saka har Sogn og Fjordane og Hordaland samla sett store utfordringar innan samferdselsområdet. Samferdselsdepartementet har, i sitt brev, bedt om prioriterte innspel på dei viktigaste utfordringane til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er derfor satt fokus på følgjande utfordringar i denne saka: Tryggleik og framkome, klima, intern kommunikasjon/samband i Vestland fylke og ut mot omverda, samt teknologisk utvikling.



