

**Planutvalet, møte 23. november 2016,
fylkeshuset**
Arbeidsdokument 1/16, Regional transportplan 2018 - 2027

Fylkesutvalet (FU) vedtok 27.01.16 å sette i gang arbeidet med Regional transportplan (RTP). Det skulle utarbeidast eit planprogram for arbeidet med planen som avklarte innhald og prosess. FU godkjente planprogrammet 22. juni 2016 som grunnlag for arbeidet med RTP 2018 – 27.

Gjennom dette arbeidsdokumentet vil fylkesrådmannen ta opp følgjande:

- Status på framdrift av analysearbeidet med RTP
- Klima- og miljø
- Godstransport, hamner
- Funksjonsinndeling på fylkesvegnettet
- Gjennomføringsplan tunnelvedlikehald
- Utgreiing kystvegen
- Samordning med anna planarbeid

Status analysearbeidet

Alle analysetema er fordelte til Statens vegvesen (SVV), samferdsleavdelinga (SA), planstaben (frm/plan) og nærings- og kulturavdelinga (NKA). Det er starta opp utgreiings- og analysearbeid på nesten alle tema. Arbeidet med analysedelen skal vere ferdig i januar 2017. Det er planlagt eit møte med kommunane i slutten av januar for å orientere om resultatet av analysearbeidet.

Gjennom planprogrammet vart det lagt opp til etablering av ei administrativ arbeidsgruppe samansett av SVV, NKA, frm/plan og SA. I etterkant har administrasjonen sett som tenleg å også invitere med NHO og KS (begge Sogn og Fjordane) i arbeidsgruppa. Både NHO og KS har takka ja til invitasjonen. På den måten kan vi fange opp både næringslivet og kommunane sine innspel og behov på eit tidleg stadium av analysearbeidet.

Tilråding:

Planutvalet tek status for RTP-arbeidet til orientering. Planutvalet aksepterer at NHO og KS (begge Sogn og Fjordane) blir med i den administrative arbeidsgruppa.

Nytt klima- og miljøkapittel i RTP

I det vedtekne planprogrammet er det lagt opp til at klima og miljø skal greiast ut i kapittel 3.5.1 (generelle utviklingstrekk), 3.6.4 (transport og klima) og 4.4.3 (miljø under hovudkapittelet om kollektiv). I tillegg vil kapittel som 3.6.1 Transport og bu,- arbeids- og serviceområde, 3.6.5 Areal og transportplanlegging og kapittel 4.6/4.6.1 vere relevante og relaterte til klima og miljø.

Vi ser no at det er nødvendig med ei samordning og samanslåing av dei kapitla som omhandlar klima og miljø (3.5.1, 3.6.4 og 4.4.3) til eit nytt kapittel.

FU godkjente planprogram for RTP 22. juni 2016. FU bad om at det vidare planarbeidet også skulle omfatte ein gjennomgang og systematisering av bruken av omgrep om klima og miljø.

I det «nye» klima- og miljøkapittelet ser vi no samla både på klima- og miljørelaterte problemstillingar og det blir rydda opp i omgrepsbruken. Kapittelet vert også samordna med innhaldet i regional plan for klimaomstilling, eit arbeid som går parallelt med RTP

Regjeringa sine overordna mål for klima- og miljøområdet vert lagt til grunn for arbeidet med transportplanen. Det vert peika på at eit av dei sentrale måla til fylkeskommunen er å oppnå klimagassreduksjon i tråd med desse nasjonale målsettingane.

Under klima og miljøkapittelet vert følgjande område greidd ut:

- Utsleppsreduksjon ved transport, med følgjande undertema:
 - o Utslepp frå kollektivtransport
 - o Lav- og nullutsleppsteknologi for person- og godstransport på vegar
 - o Gang- og sykkelveggar
 - o Utfordringar ved regionsentra i fylket
- Klimatilpassing med følgjande undertema:
 - o Drift og vedlikehald
 - o Samfunnstryggleik
- Miljø med følgjande undertema:
 - o Støy og luftforureining
 - o Naturvern

Analysearbeidet så langt viser at det er størst potensiale for reduksjon av klimagassutslepp frå transport innanfor følgjande tre satsingsområde:

- Omlegging til meir klimavennleg kollektivtransport
- Legge til rette for bruk av lav- og nullutsleppsteknologi ved person- og godstrafikk på veg
- Legge til rette for meir sykling og gåing.

Utslepp frå kollektivtransport

I 2015 hadde vi eit utslepp på 43.900 tonn CO₂-ekvivalenter frå fylkeskommunal kollektivtransport (buss, båt og ferjer). Utsleppstala vil bli presentert i eigen tabell i analysedelen/kunnskapsgrunnlaget til RTP og bør fungere som samanlikningsgrunnlag for framtidige målingar av forbruk og utslepp.

Transportmiddel	Forbruk i liter i 2015	Utslepp 1000 tonn CO ₂ -ekv 2015
Ferjer (fylkesvegnettet)	3 790 817	10,1
Hurtigbåtar (Bergensrute)	6 682 484	17,9
Lokalbåtar	2 368 468	6,3
Buss (ekskl. fylkeskryssande ruter)	3 600 478	9,6
Sum	16 442 247	43,9

Dagens ferjeflåte er under opprusting, men treng enda fornying for å nå utsleppsmåla innan 2030. På fylkesvegsambanda i Sogn og Fjordane er gjennomsnittsalderen 25 år i 2016. Dei neste tre åra vil fleire ferjer bli bytta ut, noko som gjere at snittalderen for ferjer på desse sambanda vil vere 9,8 år i 2018. Ved utskifting av ferjeflåten vil fylkeskommunen arbeide for å få nyare og meir klimavennleg teknologi i ferjedrifta. Dette er tiltak som er mogleg innanfor dagens teknologiske rammer.

Frå 01.01.2017 vil ei ny lov om offentlege anskaffingar tre i kraft. Lovendringa fører med seg fleire endringar, m.a. auka fokus på klima og miljø i offentlige innkjøp.

Hovudutfordringa for Sogn og Fjordane i arbeidet med å redusere målsette klimagassutslepp er at dagens budsjettammer ikkje strekk til for naudsynte tiltak. Omlegging til lav- og nullutslepp krev store investeringar. T.d. krev omlegging til utsleppsfrie bussar utbygging av ein infrastruktur som gjer det mogleg med eit fullverdig busstilbod basert på klimavennleg teknologi. Ei utfordring er usikkerheita om kva som vil vere gjeldande motorteknologi på lengre sikt, noko som i utgangs-

punktet gir lite føreseieleg føresetnader for investeringar. Ei slik usikkerheit opnar for offentleg fullfinansiering, men ved i tillegg å ta i bruk private finansieringskjelder har eit større potensiale for rask og effektiv utbygging av infrastruktur. Ei annan utfordring er knytt til kven som skal eige infrastrukturen på sikt. Slike spørsmål bør avklarast både ved komande anbodutlysingar, og i høve fylkeskommunale støtteordningar for lade-/fyllestasjonar. Målsetjingane innan klimagass-reduksjon inneber potensielle målkonfliktar mellom transportpolitiske mål og klima- og miljøpolitiske mål.

Gjennom RTP vil vi legge grunnlaget for framtidige anbod innan kollektivtrafikken i fylket. Utviklinga av ny teknologi skjer raskt og vi ser at det kan vere uavklarte forhold knytt til eigarskap av nødvendig infrastruktur ved innføring av ny teknologi. Det er difor ønskjeleg å legge til rette for å gjennomføre mulighetsstudiar i forkant av arbeidet med nye anbod for m.a. å sjå på aktuell teknologi og eigarskap til nødvendig infrastruktur for lading/fylling.

Tilråding:

Planutvalet har ikkje merknader til at ulike temapunkt om klima og miljø vert slege saman til eit nytt og samla kapittel om klima og miljø RTP.

Tala for utslepp av klimagassar på den fylkeskommunale kollektivtransporten i 2015 skal brukast som samanlikningsgrunnlag for framtidige målingar av forbruk og utslepp.

Planutvalet ser at den teknologiske utviklinga knytt til utsleppsreduksjon skjer raskt. Det er i dag for tidleg å knyte seg opp til ein bestemt teknologi for framtidige anbod innan kollektivtransporten. Planutvalet sluttar seg til strategien om å gjennomføre mulighetsstudiar i forkant av arbeidet med nye anbod.

Godstransport, hamner

I kap. 4.6 om godstransport er det vist til godstransportanalysen i arbeidet med NTP 2018 – 2029. Gjennom denne analysen er det dokumentert eit potensiale for å overføre mellom 5 og 7 mill. tonn gods frå veg til sjø og bane på landsbasis. Potensialet for overføring av gods frå veg er størst for jernbane med om lag 75 %, dvs. at vi har eit potensiale på om lag 25 % for overføring av gods frå veg til sjø. Dette betyr eit potensial for overføring av mellom 3,75 og 5,25 mill. tonn gods frå veg til bane og mellom 1,25 og 1,75 mill. tonn gods frå veg til sjø på landsbasis.

Vi har vore i kontakt med SVV for å sjekke ut om tala for overføring av gods frå veg til sjø og bane er brote ned på fylkesnivå. Det er dei ikkje, og vi har dermed problem med å finne ut kor stort dette potensialet kan vere i Sogn og Fjordane.

Utgreiingsbehovet knytt til hamner går på kartlegging av status for utgreiingar og planar for sjøtransporten i Sogn og Fjordane, særleg knytt til hamner, farleier og gostransport. Dette ser vi på i tillegg til at vi vil kartlegge økonomiske tilskotsordningar. Gjennom pågåande analysearbeid og arbeidet med strategisk plan for kysten ser vi at det kan vere behov for å sjå meir på sikring av farleiene i Sogn og Fjordane. Vi føreslår difor at underkapittel 4.6.1 vert endra til «Hamner og farleier» med eit utvida utgreiingsbehov for å kartlegge status for sikring av farleiene langs kysten i fylket, planar for merking, sikring og utbetring av farleiene.

Vi ønskjer å ta ut kartlegging av potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane i Sogn og Fjordane. Som tidlegare nemnd får vi ikkje fram tal på kor stort potensialet for dette vil vere/er. I staden ønskjer vi å sjå på moglegheitene for modulvogntog. Modulvogntog på norske vegar har vore eit prøveprosjekt nokre år på enkelte riksvegstrekingar. I grunnlagsdokumentet til NTP er vil ein opne opp for modulvogntog på riksvegnettet. Vi ønskjer å finne ut kva for vegar i Sogn og Fjordane (både riks- og fylkesveg) som kan ta imot modulvogntog. Våre vurderingar så langt er at det berre er enkelte riksvegar som vil ha/få ein god nok standard for dette. På fylkesvegnettet er ikkje standarden god nok til å ta i mot desse vogntoga. Dette må vi sjå nærare på. Vi meiner altså at det kan vere mogleg å ta imot modulvogntog på enkelte riksvegar. Det opnar for at tal vogntog, og dermed utsleppa, kan reduserast. Dersom det vert aktuelt med modulvogntog i fylket vil det vere behov for omlasting av gods frå modulvogntog til mindre bilar som distribuerer godset internt i fylket. Vi legg difor opp til ei kartlegging av aktuelle område for slik omlasting. Håbakken i Lærdal kan vere døme på ein aktuelle plass for slik omlasting.

Tilråding:

Planutvalet godkjenner at kap. 4.6.1 vert endra til Hamner og farleier. Planutvalet beklagar at det ikkje er mogleg å få fram tal på potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane på fylkesnivå. Tala frå godstransportanalysen viser at potensialet for overføring av gods frå veg til sjø er relativt lite på landsbasis. Planutvalet ber om ei kartlegging/vurdering av potensialet for modulvogntog på vegnettet i fylket og ev. område for omlasting. I denne vurderinga må det også ligge anslag på potensialet for reduksjon av tal vogntog og reduksjon i klimagassutsleppa.

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet

I samband med handsaminga av gjeldande RTP vedtok fylkestinget ei funksjonsinndeling av fylkesvegnettet i fire ulike klassar. Denne inndelinga skal brukast til prioritering av nye investeringar og drifts- og vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet.

SVV, vegavdeling Sogn og Fjordane, har bedt Vegdirektoratet om å legge den vedtekte funksjonsinndelinga inn i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Det viser seg vanskeleg å få VD til å følgje opp dette. Dei kan ikkje sjå kva nytte SVV eller fylkeskommunane har av dette. Sogn og Fjordane er ikkje det einaste fylket som har vedteke ei funksjonsinndeling av fylkesvegnettet som grunnlag for prioritering av investeringar og drifts- og vedlikehaldstiltak.

Med reduserte rammer både til investeringar, drift og vedlikehald, vil funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet vere eit viktig reiskap for å gjere dei «rette» prioriteringane.

Tilråding:

Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal vere grunnlaget for prioritering av nye investeringar og drifts- og vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet. Planutvalet i Sogn og Fjordane oppmodar Vegdirektoratet om å få lagt inn denne funksjonsinndelinga i vegdatabanken så snart som råd. Dette vil vere eit viktig hjelpemiddel både for SVV og fylkeskommunen i vurderingane som skal gjerast ved prioritering av tiltak.

Gjennomføringsplan for tunnelrehabilitering

I desember 2015 vedtok FT ein plan for rehabilitering av tunnelar på fylkesvegnettet. Tiltak som må gjennomførast for å stette krava i tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesvegtunnelar samt faglege tilrådingar frå SVV er lagt til grunn av rehabilitering av tunnelane. FT la til grunn ei ramme for tunnelvedlikehald på 1,4 mrd. kr i perioden 2016 – 2024.

Planen har ei prioriteringsliste som er førande for rekkjefølgja for gjennomføringa, men framdrifta er avhengig av løyvingar i budsjettet kvart år.

Arbeidet med tunnelrehabiliteringa er starta opp med utbetring av m.a. Høyangertunnelen i Høyanger og Bermålstunnelen i Årdal. Vi ser no at prioriteringslista i planen for rehabilitering fører til enkelte praktiske problem for gjennomføringa. SVV har difor fått i oppdrag å utarbeide ein gjennomføringsplan for tunnelrehabilitering basert på føringane i planen for rehabilitering. Denne vil kunne avvike noko frå prioriteringane i planen som FT vedtok i desember 2015.

Fylkesrådmannen ønskjer å legge gjennomføringsplanen til grunn for prioritering av rehabiliterings-tiltak på tunnelar på fylkesvegnettet og innarbeide gjennomføringsplanen i regional transportplan sitt handlingsprogram.

Tilråding:

Gjennomføringsplan for rehabilitering av tunnelar på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane vert, etter ei vurdering, lagt til grunn for prioritering av tiltak. Målet er å få innarbeidd gjennomføringsplanen i handlingsprogrammet til RTP.

Utgreiing av Kystvegen

I 2015 fekk SVV i oppdrag å gjennomføre ei utgreiing av Kystvegen. Føremålet med utgreiinga er m.a. å sjå på aktuelle traseval for ein framtidig kystveg i Sogn og Fjordane mellom Bergen og Ålesund. Utgreiinga skal vere ferdig og levert fylkeskommunen i løpet av februar 2017.

Utgreiinga om framtidig kystveg skal vere eit av fleire underlagsdokument til RTP og danne grunnlaget for ein konklusjon på val av trase for Kystvegen. Denne vegen er også tema i strategisk plan for kysten.

Arbeidet med dette utgreiingsarbeidet har vore omfattande. Det er ei forventning om at vi konkluderer relativt raskt etter at utgreiinga vert lagt fram. Administrasjonen har drøfta kva prosess vi skal ha på denne utgreiinga, og ser to alternative løysingar:

- Legge utgreiinga til grunn i det vidare arbeidet med RTP og konkludere/tilrå framtidig trase i samband med utlegging av transportplanen til offentleg ettersyn.
- Gjennomføre ei eiga høyring av utgreiinga på Kystvegen så snart fylkeskommunen får over denne. Etter høyringa må vi trekke ein konklusjon som vi tek inn i transportplanen.

Tilråding:

Utgreiinga av Kystvegen skal leggest ut på høyring til kystkommunane når den er ferdigstilt og sendt til fylkeskommunen. Med bakgrunn i høyringsfråsegner legg administrasjonen fram si tilråding av framtidig trase for planutvalet for førebels konklusjon. Denne vert så å innarbeide i utkast til RTP før planen skal ut til offentleg ettersyn i juni 2017.

Samordning av RTP og andre regionale planar

I møte den 14.06.16, sak 23/16 vedtok fylkestinget Regional planstrategi for 2016 – 2020. Her vedtok fylkestinget at følgjande nye planar skulle utarbeidast i planperioden:

- a. Regional plan kultur (2017 – 2018)
- b. Regional plan for arealbruk 2018 – 2020)

Vidare vedtok fylkestinget revidering/rullering av følgjande planar:

- a. Regional transportplan (2016 – 2017)
- b. Regional plan for klima og miljø (2016 – 2017)
- c. Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet (2018 – 2019)
- d. Regional plan for vassforvaltning (2016 – 2020)

02.11.16, i sak 111/16, vedtok FU å legge planprogram for Regional plan for klimaomstilling ut til offentleg ettersyn. I same møte vedtok fylkesutvalet planprogrammet til Strategisk plan for kysten.

Etter godkjenning av planprogrammet for RTP 2018 – 2027 i FU 22. juni 2016 starta arbeidet med analysedelen i august 16. Vi er godt i gang med denne, og den vil liggje føre før til dei andre planarbeida det er vedteke oppstart på.

Føringar i Regional plan for klimaomstilling vil truleg gje viktige signal inn mot klimareduserande tiltak på kollektiv. I RTP vert det lagt opp til ein framtidig strategi for klimareduserande tiltak innan samferdsle, inkl. kollektivtransporten. Det er trong for god samordning mellom desse to planarbeida. Utan samordning er det ein fare for at vi kan få strategiar/tiltak som ikkje er harmoniserte eller tilpassa. I tillegg kan det vere ein fare for at Regional plan klimaomstilling kan innehalde ambisiøse og kostnadsdrivande tiltak som vi ikkje har moglegheit å gjennomføre.

Det er også behov for samordning av arbeidet med Strategisk plan for kysten og RTP. I vedteke planprogram for Strategisk plan for kysten er det vist til nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging frå juni 2015. Om samferdsle og infrastruktur er sagt følgjande:

«Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at gods-terminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt, og at det i planlegging av sjøområder tas hensyn til farledene for skipstrafikken.»

I RTP vil vi analysere dette området. Det er difor viktig med samordning for å unngå dobbeltarbeid. Analysearbeidet i RTP bør også kunne nyttast også i Strategisk plan for kysten. For samferdsle på land og til sjøs, legg planprogrammet til Strategisk plan for kysten opp til ei samordning med RTP.

17. oktober vedtok FU å legge «Framlegg til regional planføresegn om lokalisering av handel og kjøpesentra» ut til andre gongs offentleg ettersyn.

Føremålet med planføresegna er å:

«styrke eksisterande by- og tettstader, gje samfunnsøkonomisk effektiv arealbruk og å legge til rette for miljø- og helsefremjande transportval. Føresegna skal difor sikre at ny handelsverksemd vert lokalisert innanfor eller i tilknytning til eksisterande by- og tettstadssentra, med god tilgjenge for gåande og syklande, og med god kollektivdekking. Det langsiktige målet er å oppnå ei meir berekraftig by- og tettstadsutvikling og å avgrense klimagassutsleppa. Etablering på dyrka mark bør ein unngå.»

I det vedtekte planprogrammet for RTP skal vi analysere transport og bu-, arbeids- og service-områda i Sogn og Fjordane. Som ei utfordring er det peika på at fylket må få til ei styrking av bustad-, arbeids-, og serviceregionane (BAS regionar) som har nok arbeidsplassar og tenester innanfor den avstanden folk er villige til å pendle, til for å demme opp for nasjonale sentralisering. Det vert også sagt at bilen er og vil bli det viktigaste transportmiddelet i fylket, men at kollektivtransporten er viktig supplerings innanfor naturlege pendlingsområde og mellom desse. Gjennom RTP skal vi kartlegge og beskrive pendlestraumane og vurdere samsvar mellom desse og utviklinga av BAS-område, og korleis vi kan påverke desse gjennom tiltak innan samferdsla. Bu- og arbeidsmarknader er viktige for å definere etterspurnaden etter transport. RTP skal gjere greie for status over situasjonen i dag og vurdere framtidige utviklingstrekk.

Planføresegnene om lokalisering av handel og kjøpesentra og utgreiings/analysebehovet i RTP er nødvendigvis ikkje i motstrid til kvarandre, men det er viktig med ei samordning mellom planføresegnene og transportplanen.

Det vert også sett i gang eit arbeid med ein Strategi for senterstruktur og tettstadsutvikling. Areal- og transportplanlegging heng nøye saman. Planutvalet handsamar eit arbeidsprogram for dette strategiarbeidet der samordninga med RTP er naudsynt og tydeleg. Framlegg til strategiar er m.a.:

- Utvikle kunnskap om senterstrukturane i fylket, og legge føringar for ynskt utvikling av desse gjennom styrking av bu-, arbeids- og serviceregionar (BAS).
- Legge føringar for korleis vi utviklar klimavennlege tettstader med effektiv areal- og transportplanlegging

Gjennom planstrategien er det vedteke oppstart på revisjon av mange regionale planar samt oppstart på nye planar med avgrensa ressursar til planarbeidet. Det er difor viktig med samordning og gjenbruk av analysar i dei ulike planarbeida. Plansjefen bidreg inn i arbeidet med dei ulike analysane og koordinering av planarbeida som her er nemnde.

Tilråding:

FT har vedteke oppstart av mange regionale planar som vil bli gjennomførte på same tid. Fylkeskommunen har avgrensa ressursar til alt planarbeidet. Planutvalet meiner det difor er viktig med ei samordning mellom dei ulike planprosessane for å unngå dobbeltarbeid og mål og strategiar med ulik retning.

Tore Eriksen
fylkesrådmann

Dina Lefdal
Fylkesdirektør

⋮ Sett inn innstillingen under denne linja ↓
⋮ Sett inn innstillingen over denne linja ↑