

Hordaland fylkeskommune

hfk@hfk.no

Ref. 2015/10633

Knarvik, 31. mars 2017

Uttale til Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Regionrådet i Nordhordland vil gje ein samla uttale til Regional transportplan Hordaland.

I høyringsbrevet er det peika på at Fylkeskommunen ønskjer i særleg grad innspel på mål, strategiar, overordna prioriteringar og tiltak.

Fylkesvegnettet

Målet er:

«Hordaland skal ha eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.»

Det vert opplyst om at vedlikehaldsetterslepet og naudsynt oppgradering er berekna til 7,3 mrd kr. I 2017 er midlane til drift og vedlikehald 500 mill kr, men behovet er 1.000 mill kr for å stoppe det årleg forfallet (sjå kap 4.1).

Målet om å stoppe veksten i forfallet er difor ei stor utfordring. Men Regionrådet i Nordhordland kan ikkje sjå at ein har råd til å la vere, dersom det får fortsette som no vil det gi dårlegare rammer for vekst og utvikling i fylket. Det har vi ikkje råd til i ei tid med krav til stor omstilling i næringslivet. Nordhordland har dei lengste samanhengande strekningane med ein-felts køyrebane og dårleg vegstandard. . Midlane til vedlikehald må difor aukast.

Samstundes som midlane aukast må det sjåast på korleis midlane til vedlikehald og oppgradering kan nyttast på ein så kostnadseffektiv måte som mogeleg. Det vert vist til tunnelforskriften og pålegg om utbetringar som ein har søkt om utset frist til 2025. Hordaland er eit fylke med svært mykje tunnelar og har difor mykje kunnskap om drift og vedlikehald av dei. Fylket (eventuelt i samarbeid med andre fylke) bør gjere ei vurdering om der kan vere krav i forskriften eller tolkning av denne som medfører ressursbruk som ikkje står i forhold til den effekten som ein oppnår. Er der krav som gjer at midlane ikkje kan prioriterast til dei områda som gir størst effekt. Dette må det også sjåast på andre område både når det gjeld oppgradering og investering, noko som er omtalt i «5.2.5 Ta i bruk fleksibilitet i vegnormalane».

Det må kunne avvike frå forskriften/krav når det fører til at den samla effekten av gjennomførte tiltak vert lågare enn det som kunne vert oppnådd med ein anna prioritering.

Investeringar og bompengar – finansiering

Me saknar ei vurdering av korleis finansieringa med hjelp av bompengeneinnkreving skal fungere i framtida med målet om mindre biltrafikk og større andel EL-bilar.

I 4.2.7 står det følgjande:

«Hordaland har eit betydeleg omfang av bompengeneinnkreving til enkeltprosjekt eller vegpakkar både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dei fleste større fylkesvegprosjekt i Hordaland vert finansiert med bompengar.

Dei økonomiske rammene til fylkeskommunen tilseier at bompengar framleis vil vere ei viktig finansieringskjelde for å realisere større investeringar på fylkesvegnettet fram i tid.»

Det er vist til at Stortinget har bedt regjeringa etablere ein bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn 50 % av takstane for konvensjonelle køyretøy når det gjeld bompengar, ferje og parkering. I dag er taksten null.

Andelen av EL-bilar i bomringen i Bergen har auka frå 0,35 % i 2012 til litt over 10 % i 2016 og i januar 2017 var andelen nesten 13 %. Salet av EL-bilar tilseier at andelen i framtida også vil auke, noko som er ønskjeleg ut i frå mål om reduserte utslepp.

Auka andel EL-bilar vil endre finansieringa med bompengar framover. Regionrådet i Nordhordland saknar ei meir grundig og realistisk vurdering av korleis nye vegprosjekt skal finansierast når grunnlaget for inntekter frå bompengar vert endra. Forslaget gir ikkje ei samla framstilling av framtidige inntekter frå bompengar, redusert biltrafikk og auka andel EL-bilar.

Ferjer – miljøkrav og finansiering

I nye ferjeandbuds skal det vera strengare krav til klimagassutslepp og 25 % energieffektivisering. Det er forventa at det vil gi høgare kostnader (3.1.1.2) Samstundes vil høgare andel med EL-bilar med null eller redusert ferjetakst i framtida gi lågare inntekter.

Regionrådet i Nordhordland sin haldning er at dagens ferjetilbod (rutefrekvens) ikkje må reduserast. Ferjene må også vere attraktive å bruke ved at der er ein god kafe og kiosk om bord.

Overordna fylkesveger

Fylkesvegen frå Årås i Austrheim via Radøy bør verta klassifisert som ein overordna fylkesveg. Den er einaste mogelege omkøyring dersom vegen fylkesveg 57 mellom Knarvik og Mongstad skulle bli stengt.

Fylkesveg 564 – i Meland må vere overordna fylkesveg frå Frekhaug til Rossland. Strekinga har ei viktig rolle for næringslivet og har høg trafikk.

Fylkesveg 57 frå Knarvik til Mongstad bør bli riksveg. Det er noko regionen har peika på i lang tid.

Kollektivtrafikk

Målet er:

«Kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunntilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.»

Framleis er det bare innafor sone Bergen at det kan nyttast mobilapplikasjonen «Skyss Billett».

Forenkling av soner må gjennomførast slik planen er slik at ein kan få til eit enklare system og meir framtdiretta system for kjøp av billett i heile fylket.

Innfartsparkering – knutepunkt

I distrikta vil det ofte vere naturleg å kombinere bil med kollektivtrafikk. For å få til det må det tilretteleggast for innfartsparkering der bussane raskt kjem inn og ut.

I strategi for innfartsparkering som fylket vedtok i 2015 er det planar for ny kollektivterminal og innfartsparkering på Flatøy. Regionrådet i Nordhordland ser det som svært viktig at den vert følgt opp framover. Der det er innfartsparkering må det også leggast godt til rette for sykkelparkering.

Det same gjeld for Arna og innfartsparkering

Hurtigbåt

Hurtigbåten som går mellom Knarvik-Frekhaug- Bergen –er eit viktig supplement i kollektivtilbodet i Nordhordland. Det må komme tydelegare fram at dette er eit godt tilbod og at det er noko ein vil satse på og legge til rette for i framtida.

Sjøen må i større grad sjåast på som ein framtdiretta ferdselsveg. Det sparar areal på land og der er utvikling av null utsleppsbåter som gjer at dette er ein miljøriktig veg å tenke samferdsel.

Gående og syklande

Målet er innafor Bergensområdet:

«Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.»

Me saknar ein meir konkret og tydelegare prioritering av sykkel og gåande innafor dei korte transportavstandane. Hordaland ligger under det som er gjennomsnittet for landet når det gjeld sykkelreisande, det gjeld også for Bergen. Bergensområdet ligg langt under det som er målsettinga for landet og det er ein fallande trend.

Det er peika på at andelen som nyttar sykkel må aukast for dei som nyttar bil til reiser under 5 km. Det sama må også gjelde for kollektivt innafor dei korte avstandane. For dei korte avstandane må det vere eit mål at fleire nyttar sykkel/går framfor kollektiv. Ein stor del av dei som til dømes nyttar bybanen burde vore gåande eller syklande. (bybanen har mange stopp - 15 stopp på 9,8 km). Utleige av bysyklar bør bli vanleg, sjå til København som eit døme. Da kan sykkel og kollektivt kombinerast på ein god måte.

I kap 5.2.9 står det følgjande:

«Utanfor byar og tettstader kan det vere aktuelt med brei vegskulder i staden for adskilt gang/sykkelveg.»

Me meiner at dette er eit kostnadseffektivt tiltak som bør nyttast i mykje større grad enn i dag. Det er mange vegar som med ein brei vegskulder vil bli oppfatta som mykje meir attraktiv å vere syklande og gåande. Det er viktig å nytte differensierte verkemidlar for å fremme meir sykkel og gange.

Oppsummert

Midlar til vedlikehaldet må prioriterast slik at forfallet stopper opp. Må nytte midlane på ein kostnadseffektiv måte og fleksibiliteten i vegnormalen og andre forskrifter må nyttast.

Innafor dei korte avstandane må sykkel og gange vere det som oppfattast som mest attraktivt.

Med venleg helsing

Alle ordførarar i Regionrådet Nordhordland (9 kommunar)

Karstein Totland
Leiar
Regionrådet Nordhordland

Rune Heradstveit
Dagleg leiar
Nordhordland Utviklingsselskap IKS

Sakshandsamar: Bent Gunnar Næss
E-post: bgn@nordhordland.net | mobil 481 24 623

Kopi: Kommunane i Region Nordhordland