



GRØN

MOBILITETSSTRATEGI



GRØN

MOBILITETSSTRATEGI

2025 – 2037

INNHALD

Begrepsforklaring	3
1. Innleiing	6
1.1. Bakgrunn	6
1.2. Hovudmål og innsatsområda i strategien	6
2. Innsatsområda	8
Innsatsområdet 1: Levende og inkluderande lokalsamfunn	8
Innsatsområdet 2: Aktiv transport	8
Innsatsområdet 3: Smarte reiser.....	8
3. Overordna føringar og forventingar	10
3.1 FNs berekraftsmål	10
3.2 Nasjonale og regionale føringar	11
3.3 Kommunale føringar	14
3.4 Byveksttalen og Miljøløftet	16
4. Dagens situasjon i Bjørnafjorden	18
3.1 Befolkningsutvikling og tilgang til transportressursar	18
3.2 Reisevaneundersøking	20
5. Andre kommunale planar og strategiar som er førande for mobilitetsstrategien	25
5.1 Sykkelstrategi	25
5.2 Parkeringsstrategi.....	27
5.3 Trafikksikringsplan	28
5.4 Gatebruksplan Osøyro sentrum	29
6. Framtidige planar for realisering av grøn mobilitet	31
6.1 Strategi for gåande	31
6.2 Strategi for kollektivtransport	33
6.3 Strategi for biltransport.....	35
7. Handlingsplan	38

BEGREPSFORKLARING

Aktiv transport

Bruk av eigen muskelkraft til å flytte seg frå et sted til et annet, til dømes gåing og sykling. Aktiv transport er av stor betydning for befolkninga sin helse og oppnåing av FN sitt nullutsleppsmål.

Avkarbonisering

Gå frå løysningar som har høg CO₂-utslepp til lågare CO₂-utslepp, ofte gjennom fornybar energi og/eller lavkarbonløysningar. Endring frå dieselbil til elektrisk bil, er eksempel på avkarbonisering av transportmiddel.

Berekraftig mobilitet

Reising med transportmidlar som gjer minst mogleg klimagassutslepp. Innan berekraftig mobilitet er aktive transportformer slik som gagne og sykkel prioritert. Kollektiv transport og deleløysningar er også viktig for berekraftig mobilitet. Flytrafikk og personbiltrafikk skal reduserast.

Byvekstavtalen

Samarbeidsavtale mellom stat, fylkeskommune og kommune i de største byområda i Norge. Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalen.

Direkte klimagassutslepp

Klimagassutslepp som skjer innanfor kommunens geografiske grensar. Det motsette av direkte utslepp er indirekte utslepp, som er klimagassutslepp frå varer og tenester som importerast til kommunen.

Felles planlegging

Krav om felles planlegging (pbl § 11-8 e) har som føremål å oppnå en meir heilskapleg og samanhengande utnytting og utvikling av større områder. Felles planlegging kan vere kommunedelplan, områderegulering, detaljregulering eller strategisk plan (retteleiar plan for offentlege rom), vedtatt av kommunestyret.

Framkome

Det å komme seg fram. Mobilitet fokusera på å gjer det enkelt for innbyggjar å reise. Enklare å reise vektlegg at menneska skal kome fram til sitt endemål på ein trygg, miljøvennleg og saumlaus måte.

FNs berekraftsmål

Global arbeidsplan for å utrydde fattigdom, motverka ulikheit og stoppe klimaendringane innan 2030. Det er 17 hovudmål som fokusera på ein berekraftig utvikling langs dimensjonane økonomisk berekraft, sosialt og miljømessig berekraft.

Grøn mobilitet

Grøn mobilitet inneber å prioritere areal- og mobilitetsløysingar med lågast klimagassutslepp.

Gå-kultur

Haldningar, verdiar, normer, vaner, ferdigheiter og kunnskap samfunnet har til det å gå. Val av transportmiddel er ikkje bere avhengig av fysiske forhold og trafikksikkerheit. Kva for haldning og verdiar vi har, kan også påverke om vi veljar å gå eller ikkje.

Hovudsykkelnett

Vegnett som har høg trafikk for syklande. Høg trafikkåre av syklistar er ofte vegnett i nærleik til E39 og vegnett til større tettstadar i ein kommune.

Kollektivakse

Vegnett eller trasé mellom tettstader kor kollektivtrafikk er prioritert og tilrettelagt for. Ein slik akse trenger nødvendigvis ikkje å innebere transport for buss og busslommer. Kollektivfelt eller kollektivgater for gåing, sykling og/eller el-sparkesykkel kan også vere ein kollektivakse.

Miljøløftet

Samarbeidet om byvekstavtalen for Bergens området.

Mobilitet

Moglegheita til å flytta seg. Samvirke mellom transportformer og tenester som gjer at vi kan bevege oss frå sted til sted.

Nullutslepp

Nullutslepp betyr at det ikkje er noko utslepp av skadelege stoffar til luft, verken av CO2 eller andre gassar som påverkar lokal luftkvalitet.

Nullvekstmålet

Mål som seier at personbiltrafikken ikkje skal auke - null vekst - og at all vekst i persontransport skjer med kollektiv, sykling og gåing. Konkret formulert seier nullvekstmålet at: *«I byområda skal klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtransport, sykling og gonge»*. Målet er nedfelt i byvekstavtalen.

Nullvisjonen

Ingen skal bli drepne eller hardt skadd i trafikken.

Reisekjede

Proessen frå du planlegg reisa, og helt til du når endemålet ditt.

Sambruksareal

Gater og/eller byrom som delast mellom fleire trafikkgrupper.

Saumlaus

Opplivinga av at det er få eller ingen hindringar i planlegginga og gjennomføringa av ein reise på tvers av ulike transportmidlar. Saumlaus reisekjede er eit viktig aspekt innan grøn mobilitet. Det vil si at det er godt sampel mellom ulike mobilitetsløysingar, frå du startar din reise til du når ditt endepunkt.

Sekundærnett for sykkel

Vegnett kor det er mindre sykkeltrafikk (jf. hovudsykkelnett). Til dømes gjeld dette ofte bustadgater og vegar med låg trafikkmengda.

Smarte reiser

Effektive og klimavennlege reisekjeder som har lågast mogleg klimagassutslepp. Smarte reiser er gjerne samansett og kan fokusera på fleire områdar. Klimavennlege reisekjeder er alt frå bruk av avkarbonisert transportmiddel, tilrettelegging for mjuke trafikantar, betre

kollektivtilbod osv. Hensikten med smarte reiser er korleis kommunen kan legge til rette for at privatbil blir i minst mogleg grad brukt som transportmiddel for innbyggjarane.

Transport

Dette er frakt av personar og gods frå punkt A til punkt B.

Transportpyramide

Illustrerer kva for tiltak som er viktig å prioritere for å oppnå miljøvennleg transport. Tiltak knytt gåing, sykling og kollektivtransport har høgast prioritering. Personbiltrafikk og flytrafikk har lågare prioritering. Mjuke trafikantar, folkehelse og miljøvennleg transportbruk står sentralt i pyramiden.

1. INNLEIING

1.1. Bakgrunn

Kommunestyret vedtok 15. desember 2020 i kommunal planstrategi for Bjørnafjorden 2020-2024 (k-sak 174/2020) at kommunen skal ha ein strategi for grøn mobilitet. Strategi for grøn mobilitet er forankra i samfunnsdelen av kommuneplan for Bjørnafjorden kommune 2023-2035 (vedtatt 3.11.2022 i k-sak 127/2022).

Samfunnsoppdraget til Bjørnafjorden kommune er definert som «Det gode liv for alle», og i visjonen vår står det at vi skal vere eit raust og attraktivt lokalsamfunn med evne og vilje til nyskaping. «Vi er inkluderande» og «Vi finn smarte løysingar» er to av verdiane som er særskilt relevant for mobilitetsstrategien.

I samfunnsdelen av kommuneplanen (KPS) er det vedtatt at Bjørnafjorden kommune skal (a) la natur-, klima- og miljøomsyn vera førande for samfunnsutviklinga, (b) redusera klimagassutslepp og (c) gjera det enkelt for innbyggjarane å leva miljøvenleg. Framtidsretta transport og infrastruktur er eitt av dei fire satsingsområda i KPS. Der er framtidsbiletet for kor vi ønskjer å vera ved slutten av planperioden i 2035, formulert slik:

Det er enkelt og trygt å gå, sykla, reisa kollektivt og køyra utsleppsfritt. Bjørnafjorden kommune er knytt saman gjennom gode, saumlause, brukarvenlege og grønne transportløysingar for alle.

Grøn mobilitetsstrategi er forankra som eit tiltak i handlingsplanen til kommuneplan for klima, energi og miljø (KLEM-planen 2021-2033). KLEM-planen har ein visjon om at Bjørnafjorden kommune skal vera pådrivar for klimaomstilling, arbeida for å vera fossilfri innan 2030 og eit lågutsleppssamfunn innan 2050. Mobilitetsstrategien skal bidra til kommunens mål om å være eit lågutsleppssamfunn og bidra i arbeidet med nullutsleppmålet.

Bjørnafjorden kommune har også vedtatt å vera ein trafikksikker kommune. Strategien gir også retning for kommunen sitt trafikksikringsarbeid og har ein klar samanheng med trafikksikringsplanen, som blei vedtatt 03.11.2022 i k-sak 146/2022.

1.2. Hovudmål og innsatsområda i strategien

Strategi for grøn mobilitet skal sikra at fleire offentlege og private aktørar trekker i same retning og bidrar til folkehelse, ei ressurreffektiv infrastrukturutvikling, klimagassreduksjon og ein generell auke i lokalsamfunna sin attraktivitet. Strategien skildrar dagens situasjon for mobilitet i kommunen, definerer mål og satsingsområde og ein handlingsplan som kan justerast i perioden.

Strategi er ikkje juridisk bindande, men skal vere eit grunnlag for ein målretta satsing på klimavenleg transport- og mobilitetsutvikling i Bjørnafjorden. Mobilitetsstrategien skal nyttast på følgjande måte:

- Gi føringar og føresegner for kommunen sine samfunns- og arealplanar.
- Gi føringar for prioritering av mobilitetstiltak i kommunal, regional, statleg eller privat regi

Mobilitetsstrategien skal gi føring for korleis vi skal **redusera privat biltransport i størst mogleg grad og auke grøn mobilitet til innbyggjarane i kommunen**. Strategien er retta mot persontransport, og fokusera ikkje på transport og mobilitet knytet offentleg-, næring- og tenesteyting.

Kommunen skal sikra at innbyggjarane på tvers av samfunnsgrupper får moglegheit til å vera mobile, anten det gjeld å gå, sykla, nytta kollektivtransport og/eller køyra bil om nødvendig til konkret

endemål. I tilfelle kor bruk av biltransport er nødvendig, burde biltransport vere klimavennleg og utsleppsfri. Bruk av elektrisk bilar, framfor diesel bilar, vil redusere klimagassar innan privat biltransport og fleire kan køyre utsleppsfritt. Vi skal altså køyre mest mogleg utsleppsfritt når vi må, og vere meir mobile i vår kvardag.

Strategien skal gje føringar for utviklinga av grøn mobilitet i heile kommunen, både på austsida og vestsida av fjorden. Topografien i Bjørnafjorden med store areal og lengre avstandar mellom bygdene, gjer det likevel viktig å tilpasse mobilitetsløyseringar etter behov i konkrete områda. Strategien er definert gjennom eit hovudmål, og er forankra gjennom tre innsatsområde:

Hovudmål

Det er enkelt, attraktivt og trygt å gå, sykla, reisa kollektivt og køyra utsleppsfritt. Bjørnafjorden kommune er knytt saman gjennom gode, saumlause, brukarvenlege og grønne transportløyseringar for alle.

Innsatsområda

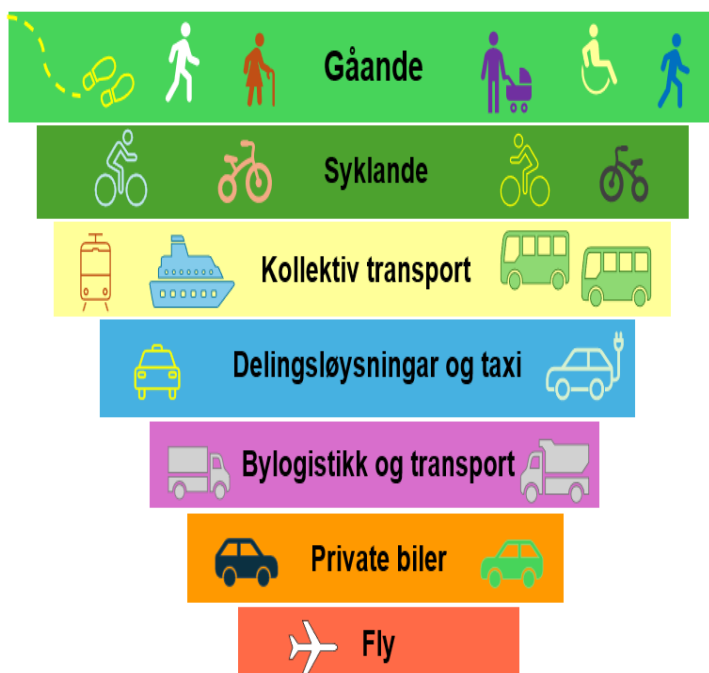
- 1) Bjørnafjorden kommune skal **arbeide for levende og inkluderande lokalsamfunn** kor innbyggjarane har mindre behov for privatbil og kan velje gåing, sykling og kollektiv til sine reiser og gjeremål.
- 2) Vi skal ha fokus på **aktiv transport**, kor kommunen skal prioritere gåande og syklande i transportsystemet.
- 3) Innbyggjarane skal ta **smarte reiseval** og kommunen skal leggje til rette for effektive reisekjeder med låg klimagassutslepp og avkarbonisering av transportmiddel.

Innsatsområda i mobilitetsstrategien bygger opp under dei omtala planane for Bjørnafjorden kommune. Strategien har tre innsatsområda. Desse er (1) Levende og inkluderande lokalsamfunn, (2) Aktiv transport og (3) Smarte reiser. Strategien er viktig for å ta omsyn til det nullvekstmålet byveksttalen Miljøløftet som Bjørnafjorden kommune er partner i.

Mobilitet er transport av menneske og varer. Grøn mobilitet inneber å prioritere areal- og mobilitetsløyseringar med lågast klimagassutslepp.

Transportpyramiden er ein viktig føring i grøn mobilitetsstrategi. Pyramiden definerer kva for tiltak som skal prioriterast for å oppnå grøn mobilitet. Tiltak som gåing, sykling og kollektiv transport har mindre klimagassutslepp og ligg dermed øvst. Private bilar (både diesel og el-bilar) og fly har høgare klimagassutslepp og ligg derfor nedst.

For at grøn mobilitet skal aukast i kommunen, må vi prioritera tiltak som gjer at fleire går, sykklar og/eller brukar kollektivtransport.



Figur 1: Prioriteringsrekkefølgen i transportpyramiden

2. INNSATSOMRÅDA

Innsatsområdet 1: Levende og inkluderande lokalsamfunn

Bjørnafjorden kommune skal planlegge for berekraftig arealbruk og utvikle lokalsamfunn som legg til rette for at innbyggjarane har mindre behov for privatbil og kan velje gange, sykkel og kollektiv til daglege reiser.

Kommunen sine lokalsamfunn bør utviklast slik at det er trygt og enkelt å nå daglege målpunkt utan bruk av bil. Avstanden mellom bustaden og daglege gjeremål bør reduserast for at det skal vere mindre attraktivt å vel bil som transportmiddel. Dette stiller krav til korleis lokalsamfunna vert utvikla med tanke på lokalisering og organisering av ulike aktivitetar, bustader og andre relevante funksjonar. På same måte blir det viktig å finne smarte måtar å knyte saman regionsenteret og dei ulike lokalsamfunna i kommunen. Det er føresett løysingar for vidaretransport frå senter til omlandet og sentrale knutepunkt t.d. med framtidige førarlausse el-bussar og samkøyringsløysingar, båt på Bjørnafjorden mv.

Innsatsområdet 2: Aktiv transport

Veksten i persontransport skal takast med klimavenlege transportmiddel og vi skal prioritere gåande og syklande i transportsystemet.

Kommunen må leggje til rette for at flest mogleg vel å sykle, gå eller vere aktiv. For at vi skal velje å gå eller sykle lenger enn vi gjer i dag, må aktiv transport opplevast trygt og hyggeleg. Bjørnafjorden har ulik fortetting- og bustadmønster. Austsida av kommunen har større geografiske avstandar mellom lokalsamfunna. Derimot kjenneteiknast vestsida av kommunen for å vere meir kompakt og tettbygd.

For at kommunen skal gjere at aktiv transport opplevast trygt og hyggeleg, må vi tilpassa mobilitetstiltaka ut i frå forutsetningane i konkret område/lokalsamfunn. Kollektiv- og mobilitetstiltak i meir spreiddbygd strok, vil vere annleis enn i tettbygde strok. Derfor er det viktig at aktiv transport er med mogleg universelt og at alle innbyggjarane våre kan vere mest mogleg aktiv.

Sentrale verkemiddel for å oppnå aktiv transportbruk kan vere utforming av gater, vegar, stiar, sette vilkår for bilbruken og drive haldningsskapande arbeid som dannar grunnlag for nye vanar. Aktiv mobilitet og berekraftig transport skal bidra til betre folkehelse.

Innsatsområdet 3: Smarte reiser

Bjørnafjorden kommune skal tilrettelegge for avkarbonisering av transportmiddel, og utvikle effektive reisekjeder med låge klimagassutslepp.

Befolkninga har samansette mobilitetsbehov. Alternativ til privatbil må derfor leggje til rette for at det skal vere enkelt å gjennomføre daglege reiser. Løysingane må sikre raske forbindelsar og saumlause overgangar mellom ulike transportmiddel. Bjørnafjorden kommune vil satse på innovasjon for å supplere eksisterande kollektivtilbod. Omlegginga må skje i eit tempo som gjer det mogleg å omstille eige reisemønster. Det må framleis leggjast til rette for bruk av privatbil der det ikkje er eit alternativ til dette. Kommunen skal legge til rette for at det er mogleg å velje lavutsleppskøyretøy på dei reisene der det ikkje er alternativ til privatbilen og sjå på om privatbilen kan vere ein del av kollektivreisa gjennom at fleire kan køyre saman.

Utsleppa i transportsektoren er likevel ikkje berre eit resultat av regulering av sjølve transporten. Planlegging av arealbruken er òg svært viktig. Til dømes kan ein ved å bygga tettare redusere

transportbehovet og påverke folk sine val av reisemiddel. Helst bør ein bygge tett nært eksisterande senter og kollektivknutepunkt. Det er òg svært viktig kvar ein plasserer ulike funksjonar og kva funksjonsmiks ein legg opp til. Sentera i ein kommune bør ha innslag av både bustad, næring, offentlege og private tenester osv. slik at ein reduserer reisebehovet mellom dei ulike funksjonane. Ideelt sett bør det vere gang-/sykkelavstand eller godt kollektivsamband mellom bustad og jobb, til daglegvarebutikken, barnehage, fritidsaktivitetar osv. Endringar i reisemønster som følgje av ei konsentrert arealutvikling er likevel ein langsiktig prosess og resultatata viser seg fyrst over tid.

3. OVERORDNA FØRINGAR OG FORVENTINGAR

3.1 FNs berekraftsmål



Figur 2: «Berekriftskaka» som styringsverktøy for samfunns- og arealplanlegginga i kommunen.

FNs berekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, motverka ulikheit og stoppe klimaendringane innan 2030. Berekriftsmåla fokusera på ein berekriftig utvikling langs dimensjonane økonomisk berekrift, sosialt og miljømessig berekrift.

Bjørnafjorden sin samfunns- og arealutvikling skal følge FN sine 17 berekriftsmål. «Berekriftskaka» (figur 2) anvende kommunens samfunns- og arealutvikling i lys av de 17 berekriftsmåla. Figuren er førande i både kommuneplanen samfunnsdel og klima- og miljøplanen (KLEM-planen)

Mobilitetsstrategien vil vere eit viktig i arbeidet med samfunnsoppdraget, «*Det gode liv for alle*», definert i KPS til kommune. Mobilitet og transportutviklinga skal vere universelt utforma. Det vil si at heile befolkninga, uansett anstendigheiter, skal ha moglegheit til å gå, sykle, ta kollektiv og/eller vere aktiv i sin kvardag.

FN sine berekriftsmål 3, 9, 11, 13 og 17 førande for mobilitetsstrategien. Dei sama måla er føringar for temaet «Areal og transport» i KLEM-planen til kommunen, og er derfor valt som føringar for mobilitetsstrategien.

Transportsektoren (både sjø- og vegtrafikk) står for høge klimagassutslepp i Bjørnafjorden¹. Vi må finne smarte løysingar som skapar effektive og gode transport- og mobilitetsreiser med låge klimagassutslepp. Økt satsing grøn mobilitet, gjer stor potensial for reduksjon av klimagassutslepp i transportsektoren. Mobilitet kan forbetre folkehelse og livskvalitet fordi mjuke trafikantar får større plass i planlegginga (jf. Transportpyramiden). Reduksjon av utslepp i transportsektoren resulterer i betre folkehelse og meir berekriftige lokalsamfunn. Samarbeid internt i organisasjon og blant innbyggjarane er viktig for auking av grøn mobilitet i Bjørnafjorden.



¹ Utslippsrekneskap for Bjørnafjorden kommune ([Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet](https://miljodirektoratet.no))

3.2 Nasjonale og regionale føringer

Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging legg føring for mobilitetsstrategien. Regionale planer for transport- og klimautvikling til Vestland fylket legg, er også viktige føringer for grøn mobilitetsstrategi til Bjørnafjorden.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Nasjonal Transportplan (NTP) presenterer regjeringas transportpolitikk og setter rammene for utvikling av transportsystemet og tilbodet framover for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. I mars 2024 ble det vedtatt ny plan for perioden 2025-2036 kor det overordna målet er *et effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i hele landet i 2050*².



Figur 3: Måla for transportsektoren i NTP 2025-2036. Meld. St. 20 Meld. St. 14 (2023–2024)

I NTP er **vedlikehald og utbetring** av eksisterande infrastruktur viktig for den kommande transportpolitikken til regjeringa. Det argumenterast at klimaendringar krevjar økt fokus på trafikktryggleik, vedlikehald og betre utnytte av kapasiteten i transporttilbodet. Nye investeringsprosjekta skal dermed gjennomførast der det er nødvendig for samfunnsutviklinga. Prioriteringane i NTP for den kommande planperioden oppsummerast som følgande:

- Vi skal ta vare på det vi har
- Vi skal utbetre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre
- Vi skal bygge nytt der vi må

Ifølge NTP er god mobilitet og enklare reisekvardag fundamentalt for utviklinga av attraktive byer og lokalsamfunn, utviklinga av lokalt næringsliv og konkurransevne. Betre mobilitetsutvikling ifølge NTP kan til dømes vere:

- Tilrettelegging for utvikling av saumlaus reisekjede kor det er samhandling mellom ulike aktørar i transportsystemet
- Universell utforming av reisekjeder
- Økt trafikktryggleik – ingen skal bli drepen eller hardt skada i trafikken (nullvisjonen)
- Digitalisering i transportsektoren (apputvikling, kunstig intelligens, standardisering av mobilitetsdata)

² Nasjonal transportplan 2025–2036. Meld. St. 14 (2023–2024)

Regjeringa har vidareført målet frå førige NTP (2022-2033) om auking i sykkelandeler. Målet er at sykkelandelen skal aukast med i 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. Bjørnafjorden har allereie vedtatt ein sykkelstrategi som har som mål om å auke sykkeltransport i kommunen. Likevel er dei langsiktige måla om å auka sykkeltransport definert i NTP, ein viktig milepæl som vi kan jobbe og strekke oss etter i arbeidet med å auka grøen mobilitet i kommunen.

NTP legger frem fleire tiltak som kan utbetre mobilitet og kollektivtransport, samtidig som klimagassutslepp i transportsektoren reduserast:

- Søkelys på delingsmobilitet (deling av bil, sykkel og el-sparkesykkel)
- Elektrifisering og automatisering av transportkøyretøy
- Bred planlegging av tiltak, drift, vedlikehald og investeringar i infrastruktur for gåande og syklande

Sjølv om regjeringa vil fortsette satsinga på kollektivtransport, sykling og gagne i planperioden, men at:

[...] lokale myndigheiter i større grad bidrar med restriktive tiltak mot biltrafikk for å nå målet. Det er vidare sentralt at kommunal og regional arealplanlegging sikrar ein effektiv arealbruk og tilstrekkeleg bustadbygging i tråd med nullvekstmålet, og bidrar til god by- og stadutvikling³.

Det er derfor viktig at Bjørnafjorden tar i bruk kommunal planlegging som bidrar til restriktive tiltak mot biltrafikk, og som tilretteleggjar for kollektiv- og mobilitetsutvikling i kommunen.

Regional transportplan for Vestland 2022-2033

Regional transportplan (RTP) er ein strategisk plan som sett rammene og retninga for samferdselssektoren på Vestlandet. Hovudmålet for RTP er at Vestlandet skal ha eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

I planen kjem det frem at 21 % av samla utslepp frå Vestland kjem frå samferdselssektoren⁴. For å nå nullvekstmålet frå byvekstavtalen er det viktig iføljje RTP med ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken, og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange. Mangel på samanhengande og åtskilt gang- og sykkelveg er av dei største hindringane i høve til å få fleire til å sykle eller gå iføljje RTP. I tillegg er det utfordring med prioritering av tilstrekkeleg areal til kollektivsystemet, manglande trafikktryggleik for mjuke trafikantar, parkeringsmoglegheiter, god skilting og drift- og vedlikehald knytet kollektivutviklinga på Vestlandet⁵. **God overordna arealplanlegging som samkøyra dei ulike mobilitetsformene som sykkel, gange og kollektivtransport godt**, leggest frem som ein god løysning på utfordringsbilete innan mobilitetsutviklinga på Vestlandet.

Kollektivtransporten spill ei viktig rolle i distrikta på Vestlandet. RTP vektlegg at kollektivtilbod kan påverke folkehelse til distriktsinnbyggjarar. Kollektivtilbod kan bidra til at fleire kan bu heime lengre, fleire kan delta på fritidstilbod og skuleskyss for barn og unge blir betre sikra. På denne måten kan kollektivtransport bidra til busetnad i heile fylket, både i sentrums- og distriktsområda. For

³ Nasjonal transportplan 2025–2036. Meld. St. 14 (2023–2024), s. 46.

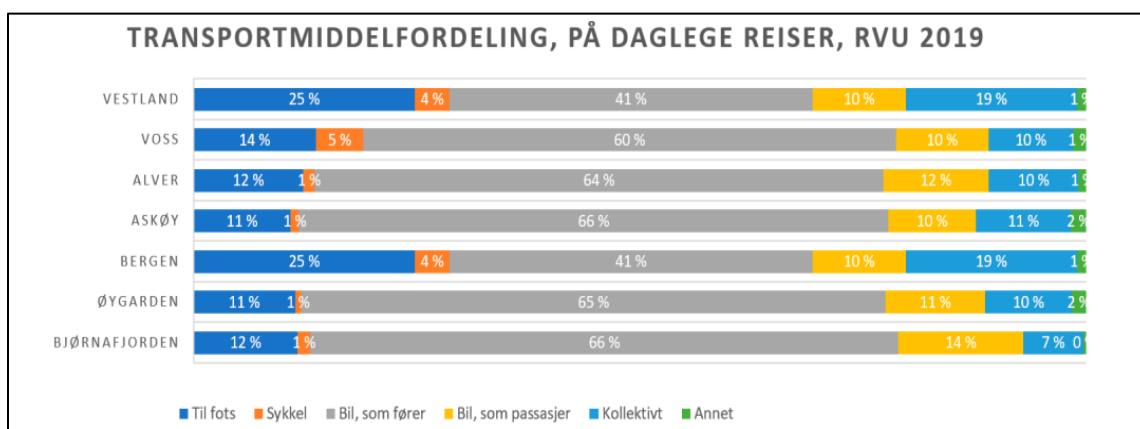
⁴ Regional transportplan Vestland 2022-2033, s.24.

⁵ Ibid, s.25-30

Bjørnafjorden som har ein sentrums-perifer problematikk knytt transportutvikling⁶, kan utbetring av mobilitet og kollektivtrafikk vere gunstig for folkehelseutviklinga i kommunen.

Kollektivtilbod på sjø blir også framheva som eit viktig moment for utviklinga av eit berekraftig mobilitetssystem i fylket. For mange kommunar i Vestland, også for Bjørnafjorden, er båtsamband ikkje bere viktig som reise og pendle veg. Båtrutene er også livsnerven for innovasjon- og næringslivsutviklinga av regionar og distriktet i fylket. RTP peikar på at driftskostnader for kollektivtransport på sjø er vesentleg høgare enn for andre transportformer⁷. God kunnskap om effekten og kostnader av ulike tiltak knytt ferje og sjøtransport, er derfor viktig. Ettersom ferje og sjøtransport er ein viktig del for vår mobilitet, er viktig at vi er i kontinuerleg dialog med Skyss for å oppretthalde og vidareutvikle ferje og hurtigbåttrafikken i kommunen.

RTP har ulike grunnlagsdokument som er viktige føringar vår mobilitetsstrategi. *Strategi for mjuke trafikantar* framleggjar relevant data som visar innbyggjarens reisevanar og val av transportmiddel i kommunane Bergen omega og Vestland fylket. Figuren under (figur 4) visar at val av kollektivtransport og sykkel er låg (til saman 15%), og val av bil som transportmiddel er høg i Bjørnafjorden (til saman 80 %):



Figur 4: Transportmiddelfordeling mellom kommunane i Byveksttalen. Kjelde: Strategi for mjuke trafikantar, s.25

Kommunen har også innhenta egne dataanalysar som beskriv reisevanar og reiseval for innbyggjarane i Bjørnafjorden ytterlegare. Dette blir presentert seinare i strategien.

⁶ Kommunal planstrategi – Bjørnafjorden kommune 2020-2024, s.15

⁷ Regional transportplan Vestland 2022-2033

Strategi for berekraftig mobilitet frå Skyss er eit viktig grunnlagsdokument i RTP, samt føringsdokument for vår mobilitetsstrategi. Ifølje strategien frå Skyss er (1) teknologidrivne løysningar, (2) saumlause og effektive reiser og (3) universelt kollektivtilbod viktige satsingar for berekraftig mobilitetsutvikling i Vestland. Konkret krevjar det at:

- Vi skal utvikle mobilitetssystemet
- Vi skal gjere det enkelt å reise
- Vi skal redusere klimafotavtrykket
- Vi skal samarbeide for å nå måla

Utvikling av mobilitetssystemet betyr at Skyss skal vidareutvikla kollektivtilbodet der etterspurnaden er stor og der flest reiser. **Enkelt å reise** vil si at dei reisande skal føle det enkelt å kombinere ulike transportmiddel og at mobilitetssystemet er tilpassa deira behov.

Reduksjon av klimafotavtrykk omhandla at heile verdikjeda i mobilitetssystemet er basert på nullutsleppsteknologi, berekraft og sirkulær økonomi. **Samarbeid** på tvers av mobilitetsaktørar er viktig for å finne gode og innovative løysingar saman med operatørar, tenesteleverandørar og brukarane i fylkeskommunen.

3.3 Kommunale føringar

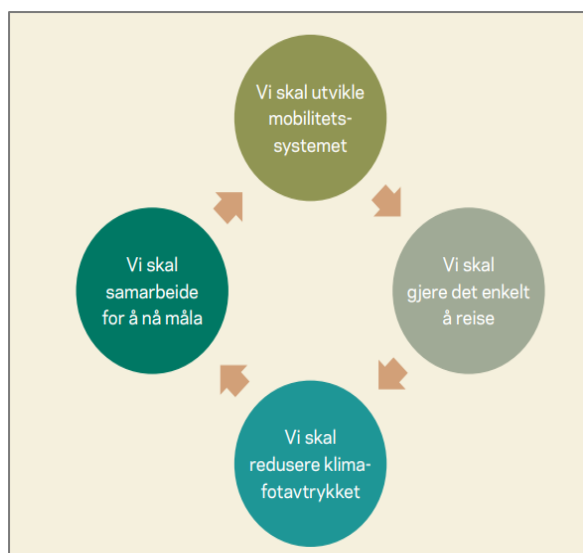
Kommunale planar som er viktige føringsdokumentar for mobilitetsstrategien er:

- Samfunnsdelen av kommuneplan for Bjørnafjorden kommune 2023-2035
- Kommunedelplan for klima, energi og miljø (KLEM-plan) for Bjørnafjorden kommune 2021-2033
- Arealdelen av kommunedelplan for Bjørnafjorden Vest (tidl. Os kommune) 2021-2033
- Kommuneplan for Fusa kommune (2015-2027)
- Trafikksikringsplanen 2022-2026 for Bjørnafjorden kommune

Kommuneplan samfunnsdel (KPS) er eit viktig styringsdokument for kommunen sin overordna planlegging. Samfunnsdelen skal peika på utfordringar knytet samfunnsutviklinga og synleggjer strategiske val for ein ønska framtidig utvikling i eigen kommune.

Som nemnt innleiingsvis skal samfunnsdelen, (a) la natur-, klima- og miljøomsyn vera førande for samfunnsutviklinga, (b) redusera klimagassutslepp og (c) gjera det enkelt for innbyggjarane å leva miljøvenleg. I samfunnsdelen er «framtidretta transport og infrastruktur» eitt av dei fire satsingsområda. Under satsingsområdet er det definert åtte mål som seier kva kommunen skal gjere for å oppnå ein meir klimavennleg transportutvikling. Etersom grøn mobilitetsstrategi ikkje er juridisk binande, er det viktig at strategien gir vidare føringar for KPS sine mål og strategiar innan framtidretta transport og infrastruktur.

Klima, energi og miljø planen (KLEM-plan) er kommunen sin kommunedelplan med formål om å redusera energibruk, klimagassutslepp og negative miljøpåverknader i kommunen. I planen står det at Bjørnafjorden skal vere eit lågutsleppssamfunn innan 2050. KLEM-planen er eit svært godt



Figur 5: Kva skal Skyss gjere for å oppnå berekraftig mobilitet i Vestland (Kjelde: [Strategi for berekraftig mobilitet Vestland 2022-2033](#), s.14)

kunnskapsgrunnlag og peiker på utsleppsfaktorar i kommunen og korleis ein bør handla for å redusera desse. I KLEM-planen kjem det frem at areal og transport er dei områda Bjørnafjorden har størst potensial for reduksjon av klimagassutslepp. I tiltaksdokumentet for KLEM-planen har kommunen satt følgjande delmål for areal og transport:

- Bjørnafjorden kommune skal legg til rette for avkarbonisering av transportmiddel
- Veksten i persontransport skal takast med klimavenlege transportmiddel
- Bjørnafjorden kommune skal planlegge for berekraftig arealbruk.

Et av tiltaka i KLEM-planen er å «*Utarbeide strategi for grøn mobilitet, herunder gjennomføre lokal reisevaneundersøking*»⁸. KLEM-planen er eit viktig dokument som gjer føring for tiltaka i denne handlingsplanen.

Kommunedelplan arealdel for Bjørnafjorden vest (2023-2034) visar hovudtrekka i arealbruken i Bjørnafjorden, nå og i framtida. KDPA for Bjørnafjorden vest definerer senterstrukturen på Os-sida av Bjørnafjorden. Planen gir vilkår for nye tiltak, ny arealbruk og kva omsyn som må takast. Arealplanen har hovudtema «Senterstruktur», «Bustadsområde» og «Infrastruktur» som er relevant for mobilitet og kollektivtransport. KDPA gjer viktige føringar for bustadbygging og sentrumsutvikling, noko som er kopla tett med mobilitet.

Sentra definert i KDPA er avsett til ulike sentrumsformål (sentrumsområde). Utvikling av senterområder skal:

- skje hovudsakeleg i komunesenter. Utvikling elles skal støtte opp under nærsentra.
- skje utanfor fortettingssonene skal det ikkje skje vesentleg bustadutbygging i planperioden.
- vere tilpasset senterhierarkiet slik at høg utnytting skal vere hovudregel i kommunesenteret. Utnyttingsgrad i dei andre senterområda må tilpassast kollektivtilbod og G/S- tilbod.

I KDPA er det krav om felles planlegging i avsette områder (pbl. § 11-8 e). Område avsett til sentrumsformål har krav til felles planlegging. Desse områdene er markert H810 i plankartet til KDPA. Ein meir detaljert beskriving av områda er lagt ved i dokumentet om føresegn til KDPA.

Kommuneplan for Fusa kommune (2015-2027) ble vedteken i 2015 og 2019, før samanslåinga med tidlegare Os kommune. Planen fokusera i stor grad på korleis Fusa kan auke befolkningstalet i kommunen. Styrking av bustadområdene er eit viktig satsingsområde i planen for at kommunen kan få eit sterkt sentrum og levande bygder.

Styrking av bustadområdene må ses i samanheng med mobilitet. I arealplanen kjem det blant annet fram at:

- sentrumsfunksjonar i bygdene (skule, barnehage, butikk, fritidsaktivitetar) skal vere sentralt for innbyggjarane (gang- og sykkelavstand)
- bustadbygging skal i hovudsak skje langs hovudvegane i kommunen og det skal satsast på fortetting i eksisterande buområde

I forbindelse til mobilitet, ble det nemnt at kommunen skal satse aktivt på trafikkisikring og bygging av gang- og sykkelveggar i nærmiljøa i alle nye vegprosjekt og reguleringsplanar. Trafikkisikringstiltak for mjuke trafikkantar i bustadområde kring skular, barnehagar og idrettsanlegg har høg prioritering i arealdelen. Kommuneplan for tidlegare Fusa kommune gjer viktig føring på korleis handlingsplanen

⁸ KLEM-planen 2021-2033 (Tiltaksdelen), s.10

for grøn mobilitetsstrategi kan imøtekomme utfordringar og mål knyttet transport, infrastruktur og mobilitet på Fusa sida av Bjørnafjorden.

Så lang har vi ikkje ein felles KPA for Bjørnafjorden kommune. I 2023 vart det vedtatt ein ny KDPA for Bjørnafjorden vest (tidlegare Os kommune). I planstrategien for 2020–2024 var det lagt inn start på arbeidet med felles KPA for heile Bjørnafjorden i 2023. Fram til det er ein felles KDPA for Bjørnafjorden, er det viktig å sjå begge arealplanane i lag, slik at mobilitetsutviklinga blir samanhengande.

Trafikksikringsplanen 2022-2026 for Bjørnafjorden kommune er ein kommunedelplan for kommunen sitt arbeid med trafikktryggleik. Hovudmål for planen er å redusere tal omkomne og hardt skada til null innan utgangen av planperioden (innan 2026). Trafikksikringsplanen trekkar frem tiltak knyttet infrastruktur, mobilitet, arealdisponering og trafikktryggleik som er viktig for grøn mobilitet.

Strategi for grøn mobilitet inngår som eit tiltak i handlingsplanen til trafikksikringsplanen. Ifølge trafikksikringsplanen skal grøn mobilitet bidra til å auke sikkerheita for mjuke trafikantar. I tillegg skal grøn mobilitet bidra til å styrke ein meir heilskapleg areal- og transportplanlegging i Bjørnafjorden. Trafikksikringsplanen er eit viktig førande dokument i arbeidet med grøn mobilitetsstrategi.

3.4 Byvekstavtalen og Miljøløftet

Byvekstavtalen er ein samarbeidsavtale mellom stat, fylkeskommune og kommune i de største byområda i Norge. Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalen. Nullvekstmålet går ut på å stanse veksten i persontransport med bil og at persontransport skjer gjennom kollektivtransport, sykling og gåing.

Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for Bergens området. Avtalen er inngått mellom Samferdselsdepartementet (Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet), Kommunal- og distriktsdepartementet (Statsforvaltaren i Vestland), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden⁹.

I avtalen står det at Miljøløftet skal bidra til nullvekstmålet og bidra til eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem, som sikrar mobilitet for innbyggjarar og næringsliv¹⁰. Nullvekstmålet er formulert slik:

Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange¹¹.

Miljøløftet er for perioden 2019-2029, og tar utgangspunkt i prioriteringar og rammar frå Nasjonal transportplan 2018- 2029. Samtidig siterast det i NTP 2025-2036, at regjeringa vil reforhandle og forlenge gjeldande byvekstavtaler¹². Tiltak innanfor byvekstavtalen er føresettt finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar, kommunale midlar og brukarfinansiering (bompengar). Partane i avtalen har blitt einige om at satsingsområda i avtalen skal vere:




 Gange og sykkel

⁹ Grunnlagsdokument: Byvekstavtale og stortingsprop. 11S om finansiering av Bypakke Bergen

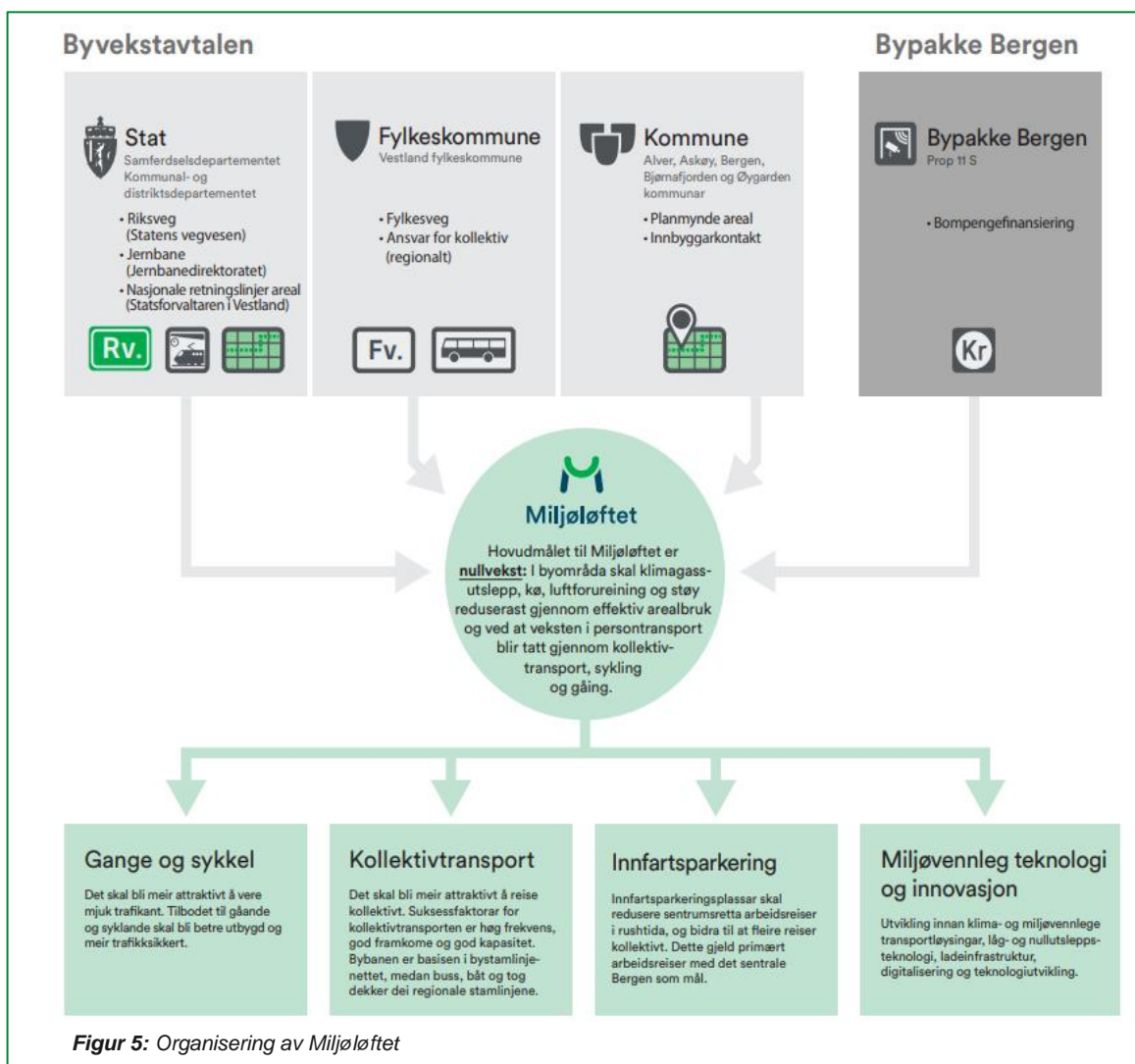
¹⁰ Ibid, s.1

¹¹ [Byvekstavtaler og tilskudd til byområder - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

¹² Nasjonal transportplan 2025–2036. Meld. St. 14. s.7

-  Kollektivtransport
-  Innfartsparkering
-  Miljøvennleg teknologi og innovasjon

Miljøløftet er organisert som vist i figuren under¹³:



¹³ Handlingsprogram 2024-2027 for Miljøløftet, s.4

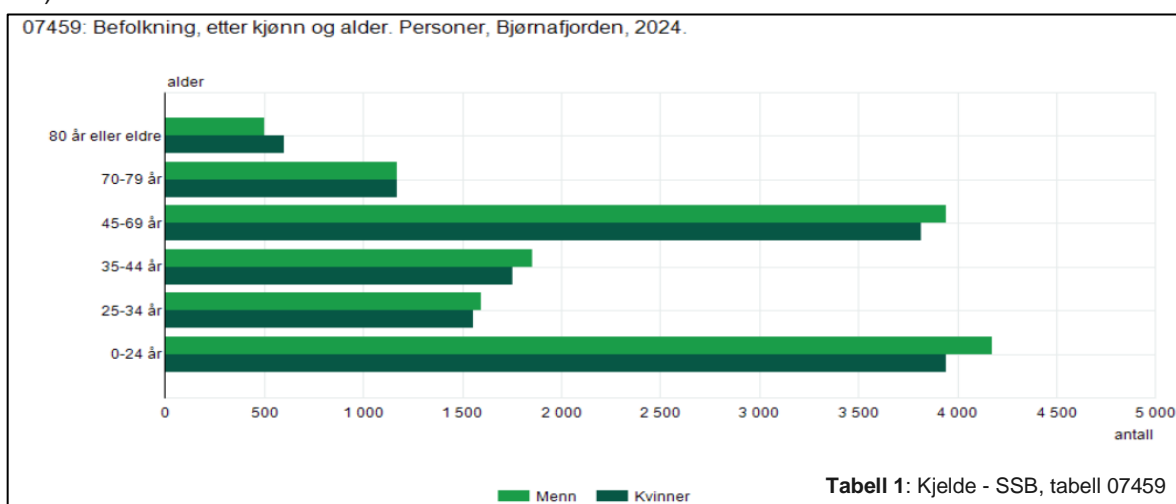
4. DAGENS SITUASJON I BJØRNAFJORDEN

Transportsektoren (både veg og sjø) står for størst direkte klimagassutslepp i Bjørnafjorden. Kunnskapsgrunnlaget for vår klima- og miljøplan (KLEM-planen), viser at vegtransport står for 33 % av all direkte klimagassutslepp innanfor kommunegrensa¹⁴. I tillegg trekkast det fram at sjøfart utgjer over halvparten av dei direkte klimagassutsleppa¹⁵. Personbilar og tunge køyretøy utgjer størst del av utsleppa frå vegtransport. Passasjertransport som båt og ferje utgjer størst del av utsleppa frå sjøtransport.

Korleis vi skal knyta saman Bjørnafjorden til ein kommune mobilitetsmessig, samtidig som transportbehovet reduserast, er ein problemstilling som kjem fram i KPS¹⁶. Viktige aspektar som er viktig å tenkje på for å løysa dette utfordringsbiletet er (a) demografi og befolkningsamansetting, (b) busetnadsmønster og (3) kva for reisevanar har innbyggjarane i kommunen. For å gjere Bjørnafjorden attraktiv å bu, arbeide og reise i, er det viktig at kommunen forstår reisevanar til innbyggjarane for å forstå mobilitetsbehovet til innbyggjarane i kommunen betre.

3.1 Befolkningsutvikling og tilgang til transportressursar

I Bjørnafjorden har det vert ein aukande befolkningsvekst over tid. SSB registrerte 26.080 innbyggjar i kommunen, første kvartal av 2024¹⁷ (tabell 1), og anslår at talet vil vere på rett over 30.000 i 2050 (tabell 2):



Innb. pr. 1.1.	2024	2030	2040	2050
Bjørnafjorden	26.080	27.528	30.193	33.258
Ossida	22.232	23.910	26.930	30.360
Fusasida	3817	3600	3256	2895
Uoppgitt grunnkrins	31	18	7	3

Tabell 2: Folketalsframskrivingar for Bjørnafjorden, Os-sida og Fusa-sida 2030, 2040 og 2050 – scenario historisk attraktivitet (Kjelde: [Telemarksforsking, regional analyse/krinsmodulen](#))

¹⁴ Kommunedelplan for klima, energi og miljø for Bjørnafjorden kommune, 2021, s.28. ([Planar og styringsdokument - Bjørnafjorden kommune \(bjornafjorden.kommune.no\)](#))

¹⁵ Ibid, s.31

¹⁶ Kommuneplan samfunnsdel Bjørnafjorden kommune, s.7.

¹⁷ SSB (første Kvartal 2024)

I KDPA (tidl. Os kommune) blir det anslått at tal på innbyggjar vil vere størst rundt kommune- og regionsenteret. Osøyro sentrum forventar den største veksten (45%). Etterfylgt av Lysefjorden (20%), Søfteland (10%) og Nore Neset (10%)¹⁸. I KDPA er Osøyro definert som regionsenter, Lysefjorden er definert som lokalsenter og Søfteland, Nore Neset, Søre Neset og Søre Øyane har status som nærssenter. Mobilitetsbehov og vidareutvikling av kollektivaksar/kollektivtransport, må ses i samanheng med forventa befolkningsauking i desse områdene. Mobilitetsutvikling i desse områda er også viktig for å oppretthalde lokale funksjonar, handel og tenester for innbyggjarane i heile kommunen.

Større utviklingsprosjekt i kommunen, slik som Hauge og Lyseparken, vil også vere viktige områder for kollektiv og mobilitet i kommunen. Lysefjorden er lokalsenter for regional næringspark «Lyseparken», noko som vil styrke senterstrukturen og veksten vidare framover. Derfor er det viktig at samordna vegnett og kollektivtilbod trekkast inn i areal- og detaljplanlegginga av områdene.

Folkehelseoversikten for Bjørnafjorden beskriv at talet på eldre (80 år+) vil vere nesten tre gongar så høgt i 2050 som i 2023. Samtidig som at talet på innbyggjarar (16-29 år) er omtrent uendra i 2050 samanlikna med 2023¹⁹. Prognosar viser at innbyggjartalet vil stige på vest sida av fjorden (Os) og gå ned på aust sida av fjorden (Fusa). Ulik befolkningsprognosar, gjer at kommunen må ta meir omsyn til kva som er mobilitetsbehovet på kvar side av fjorden. Det er viktig at kollektiv- og transporttilbod er likeverdige på både Os-sida og Fusa-sida.

Busetnadsmønster til innbyggjarane spiller også ein viktig rolle for å forstå mobilitetsbehovet i kommunen. Folkehelseoversikten peikar på busetnadsmønsteret er variert i Bjørnafjorden:

Folkemengd 2019	Del busett i tettbygde strok	Del busett i spreiddbygde strok	Folketal
Dåverande Os kommune	87 %	13 %	20.771
Dåverande Fusa kommune	14 %	86 %	3856

Kjelde: SSB, tabell 05212.

Innbyggjarane på Os sida bur meir tettbygd og kompakt, kor innbyggjarane på Fusa sida bur meir spreidd og vidstrek. Vi må altså tilpassa mobilitetstiltak, ut i frå kva for fortetting- og bustadmønster som er i området. Kollektiv- og mobilitetstiltak i meir spreiddbygde strok, vil i stor grad vere annleis enn i tettbygde strok. Det er viktig at også dei som bur meir spreidd og i mindre tettstader, også får tilstrekkeleg tilbod til å vere mobil på lik linje med dem som bur i meir tettstrok i kommunen.

Ifølje KDPA skal bustadbygging i hovudsak skje innanfor område avsett til sentrumsformål og langs kollektivaksa. Det er høve å etablere bustad i område definert som Indre sentrum (S1) og Ytre sentrum (S2). Utbygging skal som hovudregel starte tettast på eksisterande kollektivaksar. Transformasjon og fortetting skal prioriterast der det er mogleg, før nye utbyggingsområde tas i bruk. I plankartet til KDPA er det avsett område til bustadbygging i områda definert som senter i planen.

I «Bustadsosial handlingsplan 2024-2027»²⁰, nemnes det at mobilitet og kollektivtransport er eit tiltak som kan kople kommunes tenesta, nærmiljø og innbyggjarane meir saman på tvers av fjorden. Dette er gunstig for innbyggjarens fysiske og psykiske helse.

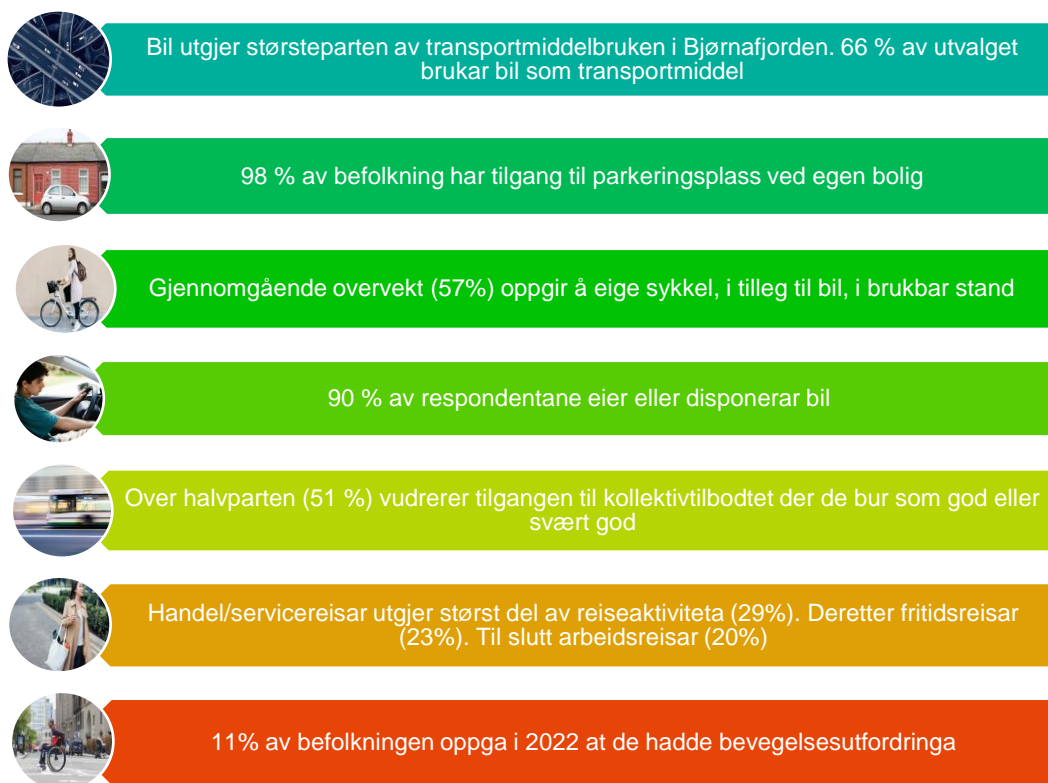
¹⁸ Kommunedelplan for Bjørnafjorden Vest (tidl. Os kommune) 2021-2033

¹⁹ Folkehelseoversikt for Bjørnafjorden kommune 2023-2026, s.18.

²⁰ Ein trygg heim i Bjørnafjorden kommune – Bustadsosial handlingsplan 2024-2027

3.2 Reisevaneundersøking

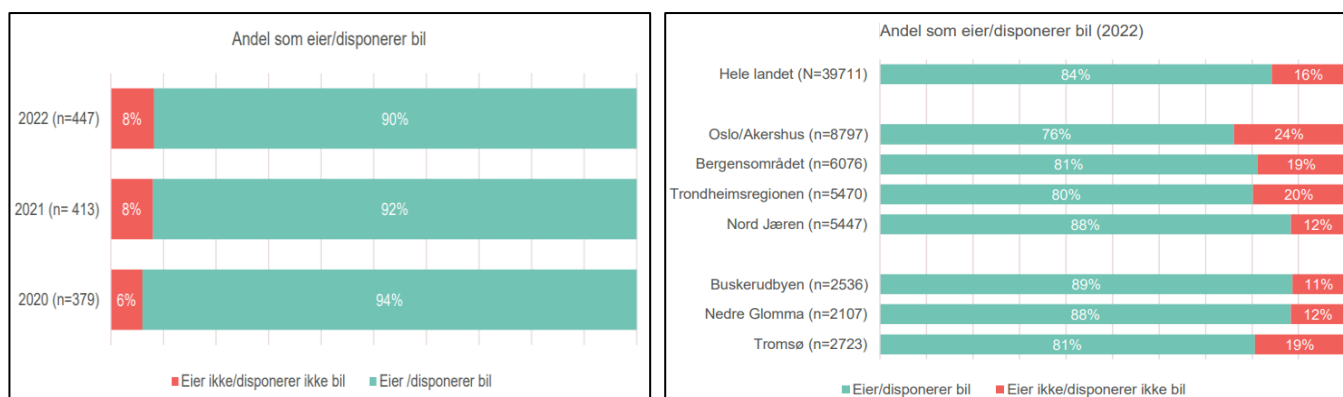
Opinion AS har utarbeida dokumentet «Reisevaner i Bjørnafjorden kommune 2020-2022». I rapporten kjem det frem reisemønster, transportmiddelbruk, bevegelsesutfordringer og tilgang til kollektivtilbod, parkering og bil blant innbyggjarane i Bjørnafjorden. Funn frå rapporten er oppsummert i figuren under:



Figur 6: Oppsummering av funn frå reisevaneundersøkinga i Bjørnafjorden kommune (Kjelde: Opinion AS)

Disponering av bil

Rapporten frå Opinion viser at bil utgjer størsteparten av framkomstmiddelbruk i Bjørnafjorden. Opinion har også analysert reisevanar i de sju største byområda i Norge²¹, kor Bergensregionen er inkludert. Viss vi samanlikna med Bergensområdet er talet på innbyggjarar som disponerar bil som framkomstmiddel i Bjørnafjorden, høgare:



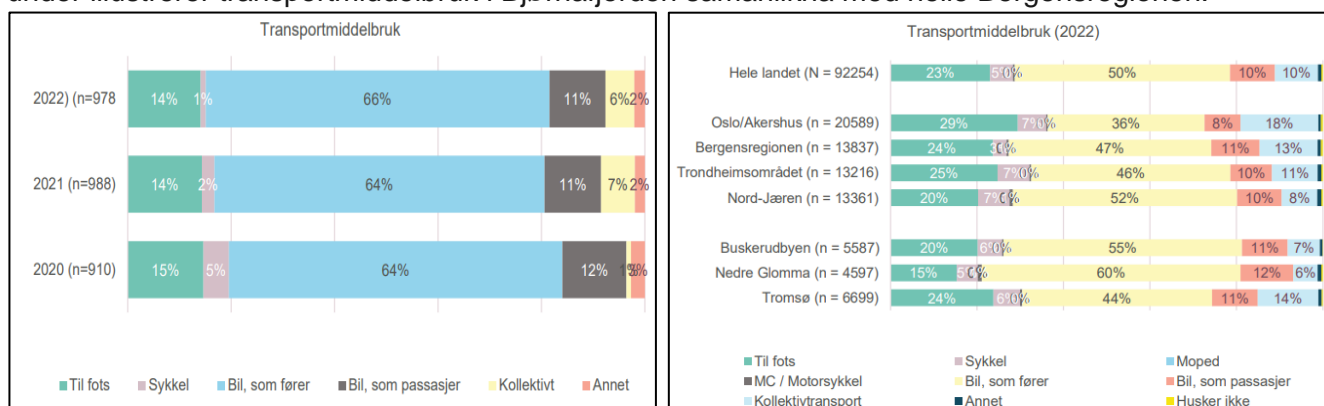
Tabell 2: Prosentfordeling på de som eigar/disponera bil. Tabell til venstre er for Bjørnafjorden og tabell til høgre er for Bergensområdet (Kjelde: Opinion AS)

²¹ Reisevaner i de 7 største byområdene 2022. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

Bakgrunnsinformasjon bak statistikken i rapporten til Opinion presenterast ikkje. Så kvifor talet som eig/disponerar bil er høg i Bjørnafjorden, blir ikkje utdjupa i rapporten. Det er likevel mogleg å peika på ulike årsakar til høg bilbruk. Det første er geografiske avstandar. Kommunen har store areala og det er lang reiseveg mellom tettstadar i kommunen. Å køyre bil er meir praktisk og lettvent. Det andre er at kollektivtilbodet er lågare i dei mindre tettbygde områda. Kollektivaksane og større kollektive knutepunkt i kommunen har jamleg bussgjennomgang. Spesielt kollektivaksa mellom Halhjem-Osøyro sentrum-Søfteland-Bergen Busstasjon. Dermed vil dei som bur spesielt i distrikta i kommunen, vere avhengig av bil som mobilitetsform.

Transportmiddelbruk

Høg bilbruk er den største utfordringa knytt mobilitet- og kollektivutvikling i Bjørnafjorden. Tabellane under illustrerer transportmiddelbruk i Bjørnafjorden samanlikna med heile Bergensregionen:

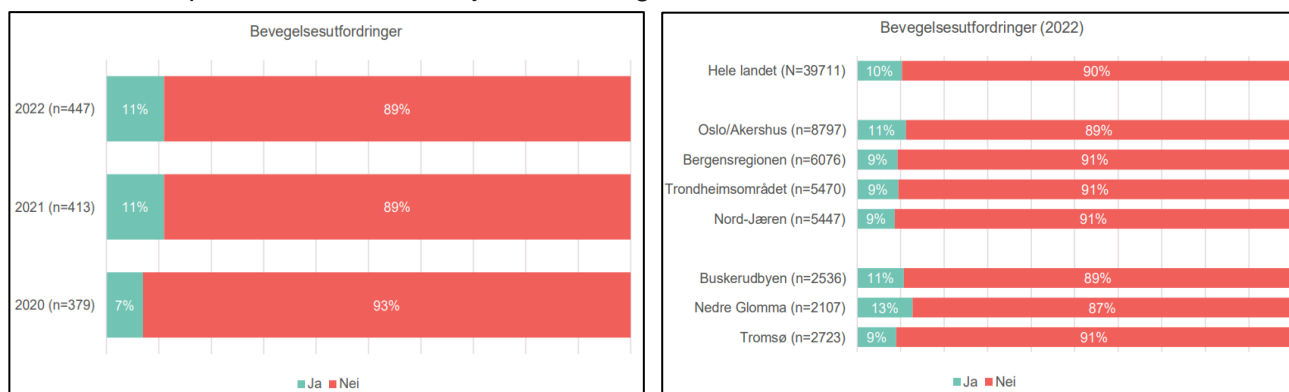


Tabell 3: Prosentfordeling for transportmiddelbruk. Tabell til venstre er for Bjørnafjorden og tabell til høgre er for Bergensområdet (Kjelde: Opinion AS)

77 % av innbyggjarane i Bjørnafjorden brukte bil som transportmiddel i 2022 (dette gjeld bil som førar og passasjer). Samanlikna med Bergensregionen brukte 58 % av innbyggjarane bil som transportmiddel. Lågare bilbruk i Bergensregionen kan ha ein samanheng med breiare kollektivtilbod i meir sentrale delar av Bergensregionen (t.d. bybanen), som gjer tala lågare. Likevel visar nasjonale reisevaneundersøking frå 2023 at Bergensregionen har lågare tilgang på sykkel som transportmiddel. 52 % av innbyggjarane har tilgang på sykkel, samanlikna med andre regionar som over 63 %²².

Bevegelsesutfordringar

For at mobilitetstilbodet i kommunen skal vere universelt og likeverdig, er det viktig å trekke inn data som visar talet på individa med funksjonsutfordringar:



Tabell 4: Prosentandel av utvalet som har bevegelsesutfordringar. Tabell til venstre viser Bjørnafjorden kommune og tabell til høyre viser Bergensregionen (Kjelde: Opinion AS)

²² Reisevaner i de 7 største byområdene 2023. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU), s.33.

Kommunen har eit særskilt ansvar å ta omsyn til menneska med nedsett funksjonsevne innan mobilitet. Nedsett syn, høyrsel, bevegelse, språk osv., må tas i betraktning for at vi skal ha eit likeverdig og universelt mobilitetstilbod.

Omsyn til nedsett funksjonsevne innan mobilitet krev omtanke på fleire ting. Utforminga av fysisk infrastruktur er særdeles viktig. Dette kan til dømes vere å lage ein nedsenka kantstein ved gangovergangar, utforme fortau som er breie og med gatelys. Tilstreккеleg skilting og vegmarkering er også viktig. Til dømes er dette ruteopplysning over høgtaler ved busstopp, kart/skilt i punktsskrift og markering av fortau. Rampar og rekkverk til offentlege bygg og tenester, samt sosiale møteplassar, gjer desse tilboda meir tilgjengeleg. Vedlikehald av vegar er også viktig. Fleire parkeringsplassar til spesialtilpassa sykklar, rullestolar og/eller for dem som blir frakta i HC-køyretøy er mobilitet meir universelt. Kvileplassar og møteplassar gjer det meir triveleg å bevege seg og opphalde seg i offentlege rom.

Universell utforming må vere integrert i mobilitetstiltak i kommunen. Det er viktig at kommunen ser korleis tiltak og løysningar bidrar til at alle i kommunen får tilgang til trygge og berekraftig infrastruktur og transportløysingar.

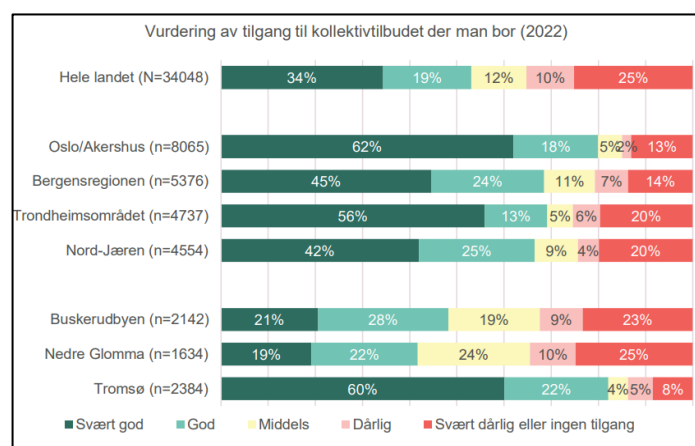
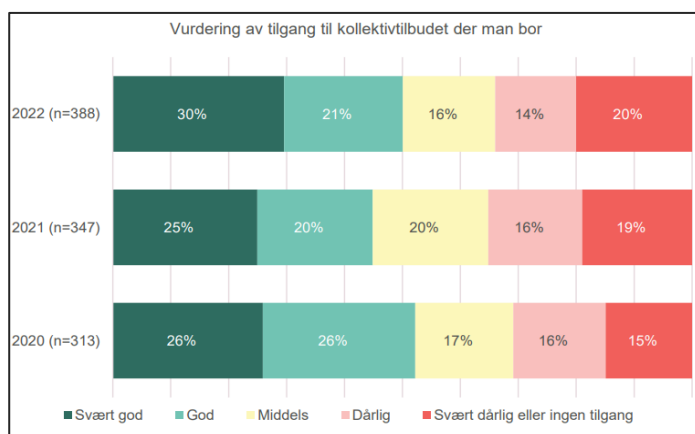
Kollektivtilbod

Opinion viser til at 51 % av innbyggjarane meinte at kollektivtilbodet vart svært god eller god i Bjørnafjorden. 50 % mente kollektivtilbodet vart middels, dårleg eller svært dårleg (sjå tabell 5)²³. Tala gjeld for 2022.

Tabellane frå Opinion visar at både tal på innbyggjar som meinte at kollektivtilbodet var «svært god» òg «svært dårleg eller ingen tilgang», har auka frå 2020 til 2022.

Auken i svarprosent for dei som oppgir at kollektivtilbodet er svært godt, kan henge saman med opninga av E39 Svevatjørn–Rådal oktober 2022 fordi det ble betre kollektivtilbod mellom Bergen og Bjørnafjorden. Årsak til auken av dei som oppgir å ha av «svært dårleg eller ingen tilgang» av kollektivtilbod, kan moglegvis heng saman med låg busstilbod i mindre tettstader/meir ut i krinsane i kommunen.

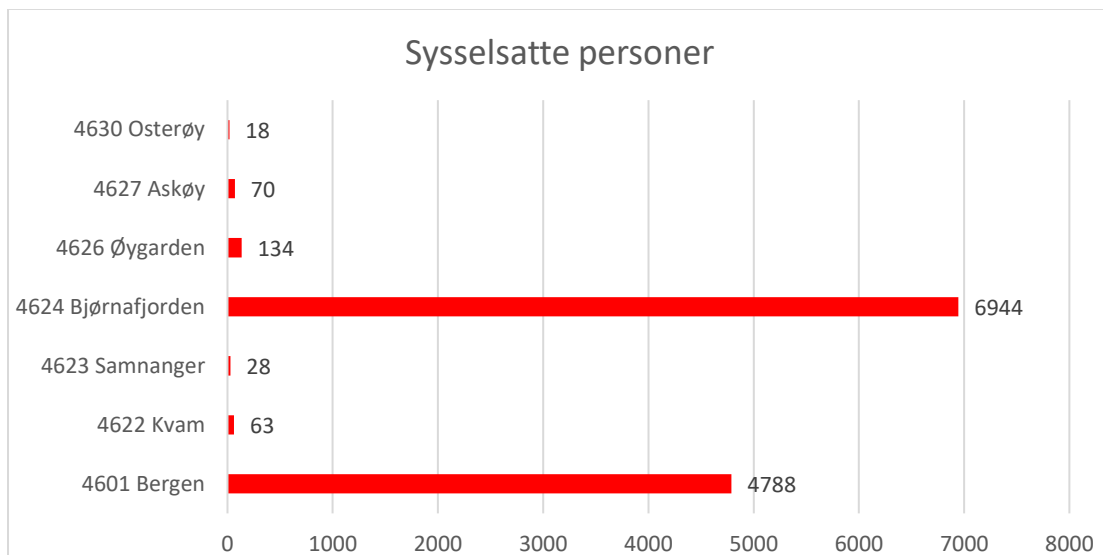
Nær 6 220 av innbyggjarane mellom 15 og 74 år pendla ut av kommune og medan nær 1 700 pendla inn til Bjørnafjorden i 2023²⁴. Kva for transportmiddel som blir brukt for å pendle inn eller ut av kommunen, nemnes ikkje i statistikken frå SSB. Derimot har SSB statistikk over kor sysselsette personar, busett i Bjørnafjorden, pendlar til sin arbeidsplass:



Tabell 5: Tabellane visar vurdering av tilgang til kollektiv. Første tabell er for Bjørnafjorden kommune og andre tabell er på nasjonalbasis, kor Bergensregionen er med (Kjelde: Opinion AS)

²³ Tala i tabellen er avrunda oppover, og er derfor på 101 %

²⁴ Tabell 11616: Sysselsette per 4. kvartal, etter region, statistikkvariabel, år og alder. (SSB)



Tabell 6: Tal på sysselsette som pendlar til ein anna kommune eller innanfor i Bjørnafjorden. De sysselsette personane i tabellen er busett i Bjørnafjorden. (Kjelde: Tabell 03321 - Sysselsetting frå SSB)

Høg pendling innanfor eigen kommune, kan indikere at vi må sjå på korleis vi kan forbetre mobilitetstilbodet innanfor egne grensar. Tal frå reisevaneundersøkinga viser at over 65 % i kommunen brukte bil som transportmiddel.

Frå tabellen over, ser vi at mange pendlar til Bergen frå kommunen. Tal frå Opinion viste at 6 % av innbyggjarane brukte kollektivt, 1 % brukte sykkel og 2 % brukte anna. Samanlikna med biltransport, er det talet for bruk av mobilitetsløysningar særdeles lågare. Det er derfor mogleg å diskutere om pendling til og frå Bergen skjer i størst grad gjennom biltransport.

Bussrutene 600 (Bergen Busstasjon-Osøyro-Halhjemsmarka) og 610 (Nesttun-Søfteland-Osøyro sentrum) er særleg viktige bussruter for reising og pendling til Bergen. Det er viktig at kommunen jobbar for at tilbodet til desse bussrutene er tilstrekkeleg.

Vidare er det viktig at kommunen jobbar for tilrettelagt kollektivtilbod og innfartsparkering til òg frå krinsane, og inn til større kollektive knutepunkt. Betre kollektivtilbod i krinsane på austsida i kommunen er til dømes frå Strandvik, Baldersheim og Holmsfjord, til Eikelandsosen. På vestsida er dette til dømes frå Hagavik, Lepsøy og Søre Øyane, inn til Osøyro sentrum.

Ringbussordningar har potensial til å auke kollektivtilbodet til krinsane i kommunen. Saman med Skyss gjennomførte Bjørnafjorden kommune to pilotprosjekta ift. ringbussordninga («Hent Meg» på Fusahalvøya, og «Ringbuss» på Osøyro), som skulle sjå på korleis fleire kunne velje buss framfor personbil til sine lokale reiser. Ringbussordningar er avhengig av økonomisk tilskot og foreløpig er det ikkje budsjett til å gjennomføre slikt tiltak. Kommunen kan søke om økonomiske midlar frå eksterne (Miljødirektoratet, VLFK osv.) for å utgreie potensialet ved etablering av slik ordning.

Skyss og Nabogo har gjennomført eit pilotprosjekt for å teste ut samkøyring i Askøy og Øygarden kommune²⁵. Samkøyringstenesta skulle gjer det mogleg for bilsjåførarar å tilby skyss til reisande på ruter som starta eller stoppa i Askøy eller Øygarden.

Områdeplan for tidlegare Fusa kommune²⁶ skildrar kollektivtransport i Fusa som ikkje særleg god. Ungdommar blir mykje køyrd med bil for å delta på fritidsaktivitetar. Vegtrafikken, konkret i tilknytning

²⁵ [Suksess for samkøyring \(miljoloftet.no\)](https://www.miljoloftet.no)

²⁶ Områdeplan for Eikelandsosen 2019-2040

fylkesvegen, ble beskrivne som utrygg. Forbetring av trafikktryggleiken for mjuke trafikantar på Eikelandsosen ble også nemnt.

I områdeplanen er det regulert til etablering av ny kollektivterminal i sørlege del av Leiro. Viss det ikkje blir utforma kollektivterminal på Eikelandsosen, vil det vere nødvendig å gjer andre tiltak som kan forbetre mobilitet og trafikktryggleiken i og rundt Eikelandsosen.

Nærleik til store sjøareala gjer Bjørnafjorden ein stor fordel for bruk av ferje og båt som kollektivtransport. Allereie har kommunen fleire viktige ferje forbindelsar for pendling inn og ut av kommunen. Viktige ferjeforbindelsar er Hatvik-Venjanaset ferjesambandet, Halhjem-Sandvikvåg ferjesambandet, Halhjem-Våge ferjesambandet og hurtigbåtsambandet Bergen-Os kai-Rosendal. Kommunen burde vurdere korleis til dømes Osøyro kan bli ein kollektivhub for båt frå Sunnhordland.

Kommunen kan også jobbe for at fleire bedrifter og arbeidsplassar legg til rette for sykling, gange eller kollektiv. Sykkelparkering og garderobe kan vere fysiske tiltak på arbeidsplassane. I Trondheim, Nedre-Glomma og Nord-Jæren eksisterer mobilitetsordninga «Heim-jobb-heim». Mobilitetsordninga jobbar for at fleire tilsette i regionane vel kollektiv og aktiv transport, på veg til og frå jobb. Tiltak som ligg i slik ordning er rabatt på bussbilletter og bysyklar, gratis sykkelservice, rabatt på kjøp av elsykkel og utstyr til elsykkel og avtaler for leasing av elsykkel.

Eit godt kollektivtilbod (buss og ferje) vil styrke sosial inkludering. Når fleire kan ta kollektiv transport, gjer det innbyggjarane blir meir mobile og kan reise meir inn og ut av kommunen. Auka mobilitet kan utjamne utanforskap fordi fleire innbyggjar kan delta på aktivitetar, tilbod og nytte seg av offentlege tenesta. På den måten kan fleire vere integrert i samfunnet i Bjørnafjorden.

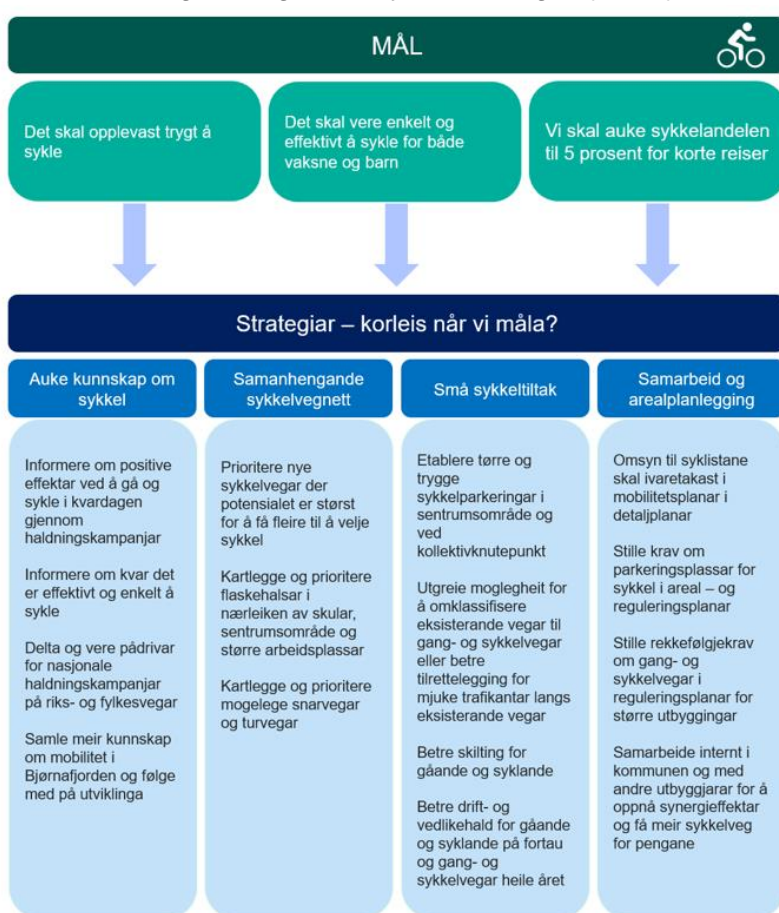
5. ANDRE KOMMUNALE PLANAR OG STRATEGIAR SOM ER FØRANDE FOR MOBILITETSSTRATEGIEN

Det er fleire strategiar og planar som kommunen har vedtatt og som er viktig i arbeidet med grøn mobilitetsstrategi. Dette gjeld:

- Sykkelstrategi 2023-2034
- Parkeringsstrategi
- Trafikksikringsplan
- Gatebruksplan Osøyro

5.1 Sykkelstrategi

Sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune 2023-2034 blei vedteke 15.06.2023 (k-sak 21/1188). Tabellen under oppsummerar mål og strategiar for sykkelsatsing i Bjørnafjorden:



Kunnskapsgrunnlaget i sykkelstrategien seiar at **mangelfull sykkelinfrastruktur**, er hovudårsaka til at fleire ikkje sykklar²⁷. Fortau og gang- og sykkelveg som plutselig tar slutt, fortau som er for smale eller som ligg langs bilveg med høg fartsgrense, gjer at sykling opplevast som ikkje ein attraktiv reisemåte. Detaljert utreiing for sykkelvegnettet på Osøyro, ligg i sykkelstrategien²⁸. Det har ikkje blitt gjennomført ein detaljert utreiing av sykkelnettverket for Fusa, så kommunen har potensial til å innhente meir informasjon på dette område.

²⁷ Sykkelstrategi for tidlegare Os kommune. (2019). Multiconsult. s.4

²⁸ Plan for samanhengande sykkelvegnett på Osøyro og i nærområdet 2011-2020. Statens Vegvesen

Videre i kunnskapsgrunnlaget ble det gjort ein vurdering av sykkelnettverket for Bergensområdet av Multiconsult^{29&30}. For hovudsykkelnett ble det tilrådd at det ble utforma eiga areal (t.d. sykkelfelt), kor syklistar kan bevege seg uhindra frå anna trafikk. Dette er for å forhindre ulykka mellom bilistar, gåande og syklistar i størst mogleg grad. For sekundærnett ble det tilrådd å vurdere kva trafikantgruppe som vart dominerande i området, for så å gjennomføre trafikksikringstiltak opp mot den dominerande trafikantgruppa i området.



Sykkeltilrettelegging krevjar ekstra omsyn til trafikksikkerheit. På strekningar som er møteplassar mellom ulike trafikantar kan det oppstå trafikkulykker. Elektriske løpehjul og sykklar er ei utfordring for at blant annet eldre skal kjenne seg trygg når de går. Eit tiltak for å forhindre ulykke er åtskilt gang- og sykkelveggar. Kommunen kan sette rekkeføljekrav om markering av fortau som indikerer åtsikt vebane for syklistar og fotgjengar. Rekkefølgekrav av tiltak som kan auke trafikktryggleiken for mjuke trafikantar bør inngå i nybygging på kommunale vegnett.



Tidlegare Os kommune har gjennomført barnetråkk³¹ og seniortråkk³². Rapportane gjer viktig kunnskapsgrunnlag for kva for vegar som er mykje brukt av barn og eldre. Det er viktig at vi tar nytte av informasjonen frå rapportane for å leggje til rette for mobilitetstiltak av vegstrekningar/områdar som er mykje brukt av desse to samfunnsgruppene. Det er ikkje gjennomført barnetråkk eller seniortråkk i gamle Fusa kommune. Kommunen har mindre kunnskap om mobilitetstiltak av vegstrekningar og områdar på Fusa sida, og har dermed potensial til å innhente meir kunnskap.

Haldningsarbeid kan bidra til at fleire sykklar. Haldningskampanjar kan skape nye reisevanar og endra vår åtferd (eks, «Sykle til jobben» av Miljøløftet). Haldningar og ferdigheiter, både hjå syklistar og bilistar, er òg viktige tema for å byggje god «sykkelkultur».

Skilting vil bidra til at sykling opplevast meir trygt. Skilt som «Del vegen» kan påverke trafikkåtferd for syklistar og bilistar, og gjer dem beivist på trafikksikkerheit. Trafikkskilt med låg fartsgrense for bilistar kan forhindre trafikkulykke mellom syklistar og bilistar i større grad. Opplysningsskilt som visar at sykklar har eget køyrefelt. Vegvisningsskilt for syklistar som viser kor sykkelvegen er. Det er ulike vegskilt som kan bidra til betre informasjon og trafikktryggleik for syklistar, så vel som bilistar. Kommunen må samarbeide med Statens Vegvesen og Vestland fylkeskommune for å gjennomføre tiltak for skilting av vegstrekningar.

I vegstrekningar med låg fartsgrense og oversiktleg vegsystem, kan det vere mogeleg å leggje til rette for sykling i køyrefelt for biltrafikken. Merking i asfalten som visar at ei vegstrekning er ei sykkelrute, såkalla sharrow, kan brukast på vegstrekningar med blanda trafikantar. Slike «delesymbol» syner at



Illustrasjonar: Øvst er eksempel på utforming av eget køyrefelt for sykkel. Nedst er eksempel på «sharrow»

²⁹ Sykkel i Byregionprogrammet Vurderte sykkelstrekningar i Os kommune. (2017). Multiconsult

³⁰ Kartlegging av infrastruktur for sykkel i regionsenter i Bergensområdet. (2018). Multiconsult

³¹ Barnetråkkkartlegging - 5. og 8.trinn (vinter 2018/2019)

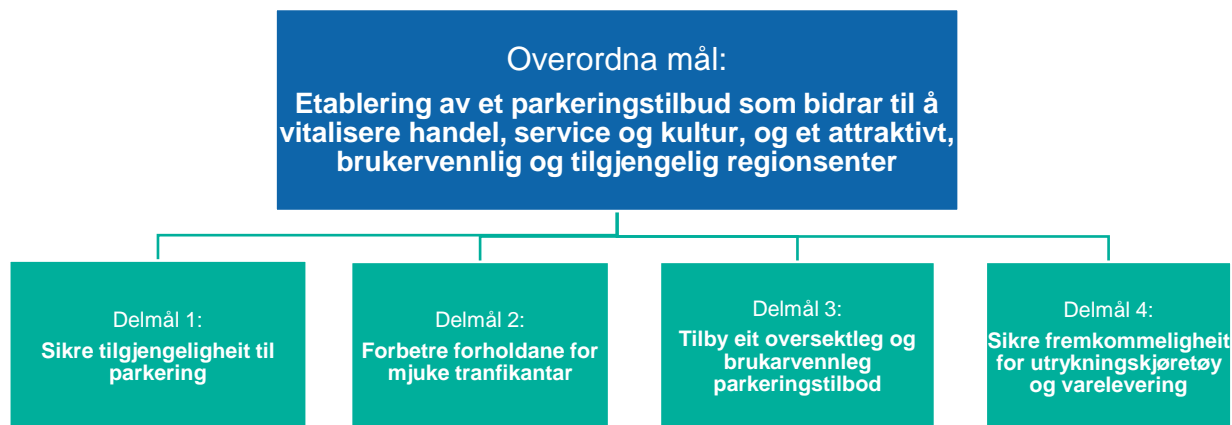
³² Seniortråkk - Os sentrum og omland (2019/2020) av Leva Urban Design

strekninga krav skjerpa merksemd frå trafikantane då syklistar sykklar ute i blanda trafikk. Inn mot kryss kan også nytte slik markering i vegnettet.

For at det skal vere enkelt, attraktivt og trygt å sykle, er det viktig å «selje» sykkeltilrettelegging inn i budsjettarbeidet³³. Samanhengande gang- og sykkelveg er særleg viktig å utbetre for å selje sykkel som eit attraktivt framkomstmiddel. Andre tiltak som haldningsarbeid, skilting og eksisterande kunnskap er også viktig å ta nytte av for at fleire skal sykle i Bjørnafjorden.

5.2 Parkeringsstrategi

Bjørnafjorden kommune vedtok utforming av Parkeringsstrategi Os sentrum 16.06.2021 (k-sak 23/2021). Overordna mål og delmål i strategien beskrivast som følgjande:



Parkeringsstrategien tar utgangspunkt i sentrumsformålet i den gjeldande KPA for tidl. Os kommune. Strategien gjer anbefalingar til korleis parkeringsløyisingane bør vere i sentrumsområdet på kort og lang sikt, for at Osøyro skal nå sine mål. Utfordringsbilete i parkeringsstrategien seier at:

Det er **mange bilar** i sentrum og **lite oversiktleg for mjuke trafikanter**, noko som gjer ein utryggheit og manglande trafiksikkerheit.

«Sambruksareal» mellom fotgjengar og bilar er ujamne, og **fotgjevarane må vike for bilene**.

Det er **manglande virkemidlar for hånndheving**, blant annet mangler skiltplan.

Det er **utfordring med framkomelegheit** for utrykningskjøretøy, så vel som varelevering, som følge av dagens parkeringsløyising.

Regulering av langtidsparkering. Ønskeleg å **tilby langtidsparkering** for handlande og arbeidsreisande **meir ut av sentrumskjernen**.

I lys av mobilitet, skrivast det at strategien skal jobb for å forbete forholda for mjuke trafikanter. Biltrafikken i sentrumsgatene skal reduserast og det skal vere trygt og attraktivt å gå og sykle.

Betre tilbod for sykkelparkering på Osøyro sentrum blir også framlagt i strategien som et forbetringspotensiale for mobilitetsutvikling. Sykkelparkering burde vere universelt utforma og lett tilgjengeleg og utforma på ein måte som er trygt og attraktivt. Transportøkonomisk institutt har

³³ Sykkelstrategi for tidlegare Os kommune (Multiconsult) s. 15

utforma tiltakskatalogen som visar korleis vi kan utforme sykkelparkering som er tilgjengeleg, attraktivt og trygge³⁴.

5.3 Trafikksikringsplan

Bjørnafjorden kommune vedtok Trafikksikringsplan 2022-2026 28.10.2021 (k-sak 146/2022). Hovudmålet for trafikksikringsplanen er å redusere tal omkomne og hardt skada til null innan utgangen av planperioden (innan 2026). Planen fokusera på seks innsatsområde, kor det trekkast frem utfordringar til kvart innsatsområde. Innsatsområdene i planen er (1) mjuke trafikantar og trygg skuleveg, (2) haldningsskapande tiltak, (3) hindre møte- og utforkøyringsulykker, (4) areal- og transportplanlegging, (5) trafikksikkert regionsenter, kommunedelsenter og nærsenter og (6) tryggleik på sjø.

Trafikksikringsplanen seiar at infrastruktur, mobilitet og arealdisponering må sikre trafikktrygge løysningar. I planen peikast det på at overordna planer legg opp til fortetting i og nært områder som Osøyro og Eikelandssosen. For framtidig fortetting i desse områdene, er det gunstig å sette rekkefølgekrav til å trygge mjuke trafikantar. Eit rekkefølgekrav kan til dømes vere utbetring av gang- og sykkelveg i nærleik av fortettingsområdet. Det er viktig for kommunen å sjå korleis mjuke trafikantar kan trekkast inn i areal- og detaljreguleringsplanar.

Som nemnt tidlegare, er det forventet befolkningsvekst i områda som Osøyro, Lysefjorden, Søfteland og Nore Neset i framtida. Viss vi skal sjå korleis mobilitet, infrastruktur og arealdisponering skal sikre trafikktrygge løysingar, må vi ta omsyn til kor i kommunen det er ein forventet befolkningsvekst.

For å auke trafikktryggheta òg grøn mobilitet, er det viktig at mjuke trafikantar blir prioritert. I trafikksikringsplanen beskrivast det at tryggleik for mjuke trafikantar går framfor framkomelegheit for biltrafikken i planar.

Tiltak som leggst fram i planen for å auke tryggleik for mjuke trafikantar er innføring av hjartesonar av alle barnehagar og skular i kommunen. Heilårdrift og vedlikehald på gang- og sykkelveg og fortau er også eit anna tiltak. Kommunen har primært ansvar for sine egne vegar, og må ha dialog med Vegvesenet og fylkeskommunen ved utbetring av fylkeskommunale vegar i kommunen. Ved nybygging på kommunale vegnett, burde kommunen sette rekkefølgekrav til å trygge mjuke trafikantar. Slik rekkefølgekrav vil bidra til at nye gang- og sykkelveg er betre tilrettelagt for grøn mobilitet og trafikktryggleiken for mjuke trafikantar.

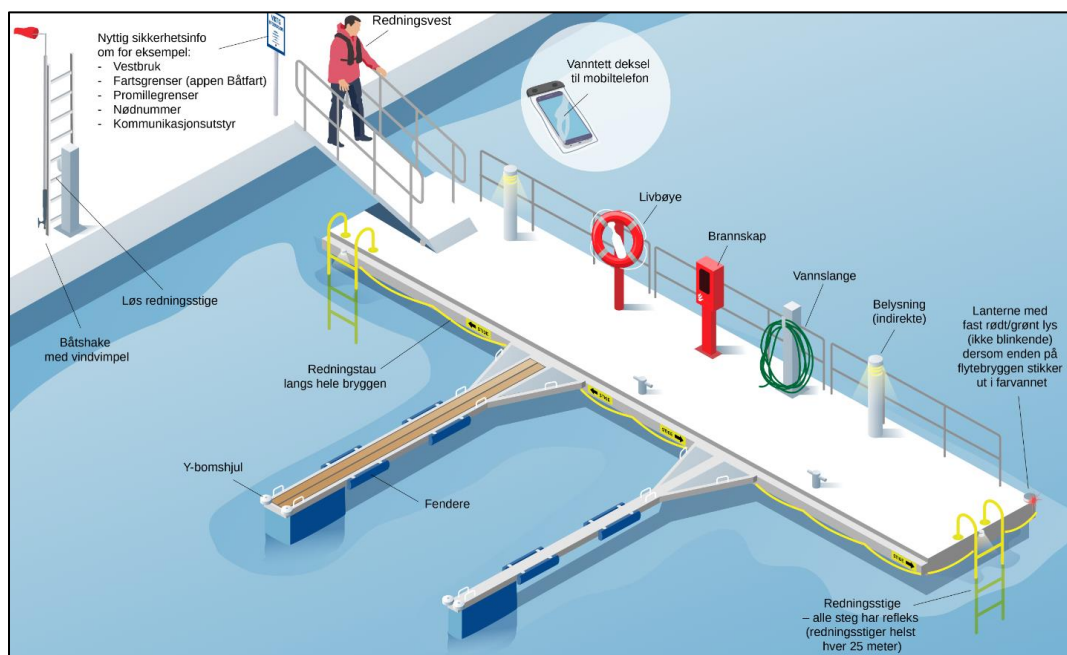
Planen har også mikromobilitet (syklar og elsparkesyklar) som eit tiltak for å auke tryggleiken for mjuke trafikantar. Ein avtale mellom kommunen og kommersiell aktør må opprettast for å avklare kommersiell verksemd for bruk av mikromobilitet i kommunen. Dette er for å unngå konflikt mellom bruk av denne type køyretøy og allmenn bruk av offentlege rom. Om kommunen ynskjer å satse på mikromobilitet, må det komme fram korleis slik framkomstmiddel kan vere ein utfordring knytt til trafikktryggleik for konkrete grupper (til dømes eldre, barn og unge og menneske med nedsett funksjonsevne).

Bjørnafjorden kommune har lang strandsone og mykje sjøareal med både transporttrafikk, fiske og fritidsbåtferdsel. Ferdsel på sjø eller i nærleik av sjø, er dermed også viktig i mobilitetsstrategien. Tal frå trafikplanen visar at fall frå kai- og bryggjeanlegg står for stor del av ulykka til sjøs i kommunen. Tiltak som kan forhindre fall frå slike anlegg kan til dømes vere; informasjonsskilting, utbetring av kai- og bryggjeanlegg, fleire livbøyer langs strandsoner og lokal regulering om ferdsel på sjø. Kystverket

³⁴ [Sykkelparkering - Tiltakskatalog for transport og miljø](#) (Transportøkonomisk institutt)

har føringar på korleis trafikksikkerheita på kai- og bryggje kan sikrast vest mogleg (sjå illustrasjon under)

Trafikksikringstiltak av områdar i nærleik til sjø er viktig å forhindre fleire ulykka til sjøs i kommunen.



(Illustrasjon: Slik sikrar du brygga for å unngå ulykke. Kjelde: Kystverket/Sjøfartsdirektoratet)

Trafikksikringsplanen trekk fram at ved handsaming av planar av kai- og bryggeanlegg (offentleg og private), skal tryggleik sikrast så langt plan- og bygningsloven opnar for det.

5.4 Gatebruksplan Osøyro sentrum

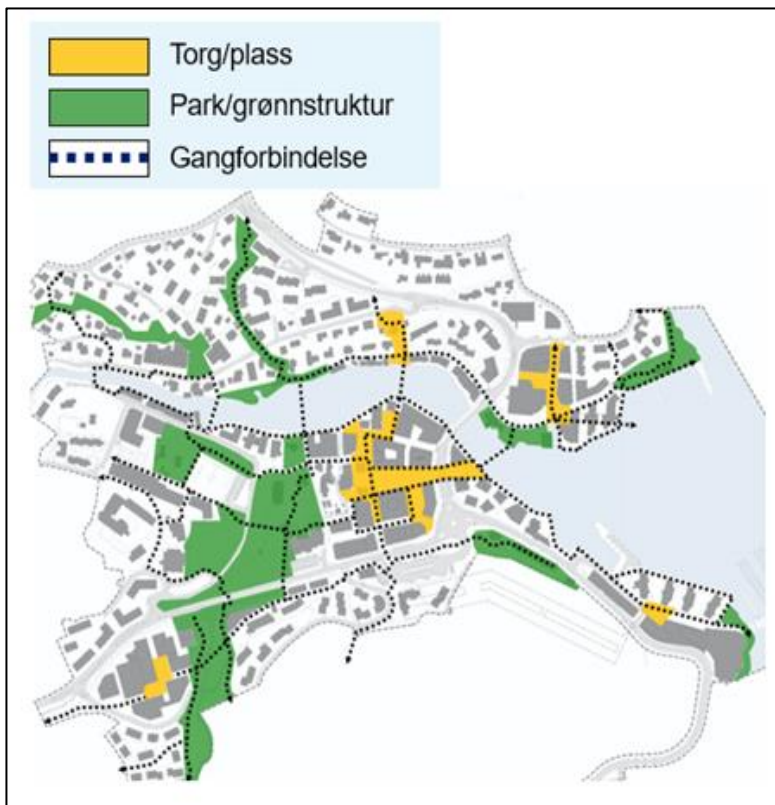
Kommunen held på med Osøyro områdeplan. Føremålet med områdeplanen er å fremje ei berekraftig utvikling i sentrum fram mot 2040 gjennom å planlegge for fortetting og transformasjon med kvalitet for delar av Osøyro. Livskvalitet for alle, er sentralt i planarbeidet. Osøyro skal bli eit vitalt og livskraftig sentrum, kor det er ein god balanse mellom handels- opplevings- og bu-tilbod der og folk og næringsliv kan trivast.

Som ein del av områdeplanen, er det krav om gatebruksplan som regulerer overordna fysisk utforming av dei nye byromma, derunder torg og park.

I kontekst av mobilitet har gatebruksplanen for Osøyro sentrum følgjande overordna hovudgrep:

- Fotgjengarprioritert sentrum gjennom å skape samanhengande infrastruktur for mjuke trafikantar (gang og sykkelveggar, torg, møteplassar og elvepromenade) og flytte det meste av parkering til nytt parkeringsanlegg i fjell.
- Sentrale Osøyro er tenkt som eit bilfritt sentrum, utan om varelevering og køyring til eigedomane. Regulering av bilkøyring i sentrum må avklarast gjennom eigen skiltplan.

Områdeplanen skildrar korleis vi kan nytte gatene i framtida. Målet er å endre gater for å prioritere aktiv transport i framtida. Dagens gatebruk er skildra i kartet under:



Kartet til venstre syner korleis sentrum kan bli meir attraktivt for gåande og syklende når ny kollektivterminal og innfartsparkering i fjellhall er bygd.

Å flytte parkering mest mogeleg ut av sentrum, prioritere mjuke trafikantar og ha byrom avsett til torg og grønnstruktur, er tiltak som gjer det meir attraktivt å opphalde seg og gå i sentrum.

Å gjere sentrum meir attraktivt for gåande, inneberer at kommunen skal ivareta universell utforming på tvers av alle samfunnsgrupper. Her er det spesielt viktig at sentrumsutviklinga imøtekomma behova til personar med nedsett funksjonsevne og eldre. Syn, høyrsel, bevegelse og andre sanslege nedsettingar er viktig å anvende i planlegginga og utforminga av sentrum.

6. FRAMTIDIGE PLANAR FOR REALISERING AV GRØN MOBILITET

KDPA for Bjørnafjorden Vest stiller krav om felles planlegging for alle nærsenter, lokalsenter og regionsenteret. Kommunen er dermed Mobilitetsstrategien fokuserer på eit overordna nivå for korleis kommunen skal legge betre til rette for at fleire vel klimavennlege transportløyningar. For at Bjørnafjorden skal oppnå hovudmålet i mobilitetsstrategien, er det behov for meir kunnskapsgrunnlag enn det kommunen har til rådighet i dag. Meir kunnskap om spesifikke områder som angår grøn mobilitet er dermed nyttig å innhente. Dette gjeld fortrinnsvis strategi for gåande, kollektivtransport og biltransport.

6.1 Strategi for gåande

Dei fleste går enten heile eller deler av sine kvardagsreisene. Tiltak retta mot gåande vil dermed treffe dei fleste.

Bjørnafjorden kommune har ikkje ein eigen gå-strategi. Statens vegvesen har utvikla ein rettleiar for kommunale gå-strategiar og planar for gåande³⁵. Det er seks tema dei løftar som viktige for å få fleire til å gå:

- Styre arealbruk, utvikle byar og tettstadar
- Utforme fysiske gangveggar
- Utvikle samanhengande gangnett
- Fastlegge drift og vedlikehald
- Samspel i trafikken
- Utvikle aktiv gå-kultur



For å få fleire til å bruke beina meir i kvardagen, må det bli **tryggare** og **trivelegare** å gå. Å utvikle ein aktiv gå-kultur i Bjørnafjorden er eit viktig steg viss vi skal få folk til å gå lenger og oftare i kvardagen.

Utvikling av ein aktiv gå-kultur kan for det første vere å auke kunnskapen til folk om nytten ved å gå for eigen helse. Haldningskampanjar og informasjonsarbeid kan nyttast i slike tilfella.



Tettstader og lokalsamfunn blir meir attraktive når det er meir liv og røre. Når vi går, så interagera vi meir med menneskjer og våre sosiale møteplassar på nært hold. Å gå meir aktivt, kan gjere av vi engasjerer oss med vårt miljø og det som skjer i våre omgivnader.

Ein aktiv gå-kultur handlar også om rekreasjon. Kvileplassar i offentlege rom gjer oss moglegheit til kvile samtidig som vi opplever menneskjer og sosiale møteplassane på nært hold. Kvilebenkar er ikkje bere viktig i sentrumsområda, men også i natur- og friluftsområda. Etablering av fleire universelle kvilebenkar, eksempelvis aldersvennleg benk³⁶, er konkrete tiltak som gjer at fleire grupper (t.d. eldre) har moglegheit til å kvile og gå meir. Fleire kvilebenkar som ikkje har stor avstandar frå kvarandre

³⁵ Nasjonal gåstrategi (Statens vegvesen)

³⁶ [Aldersvennlige benker - Aldersvennlig \(KS\)](#)

(anbefalt 100-150 meter mellom kvar benk³⁷), kan oppmuntre fleire til å gå meir og styrke ein gå-kultur i kommunen.



Illustrasjon: Eksemplar på aldersvennleg benk (Venstre: Benk frå Askøy kommune. Midten: Benk frå Hjelmeland kommune. Høgre: Benk frå Tysvær kommune)

Etablering av snarvegar og betre utforming og tilrettelegging av allereie eksisterande gangforbindelsar, kan vere sokalla lågt hengande frukter. Størst nytte vil ein få i sentrumsområda i kommunen der potensialet for å få fleire til å gå er størst. Men kopling mellom skular, fritidsaktitar og kollektivhaldeplassar er viktig for at fleire skal få moglegheita til å gå.

Områdeplanen for Osøyro sentrum, vil vere eit viktig steg for å leggje til rette for mjuke trafikantar og gåande i Osøyro sentrum. Kombinasjon av elvepromenade, bruer og attraktive byrom gjer store moglegheiter for å utvikle aktiv gå-kultur på Osøyro.

Det er viktig å gjer det attraktivt å gå i krinsa/tettstader utanfor kommune- og regionsenter der avstandane til tenestetilbod og aktivitetar er større. Fleire kvileplassar og benkar som er universelt utforma kan gjer det meir attraktivt å gå. Å gjere det hyggeleg å sitte i område slike kvileplassar og kvilebenkar er plassert, er også viktig for at folk skal synes det er attraktivt å gå.

Utvikle fleire snarvegar er eit tiltak som kan få fleire til å gå. Snarvegar gjer gangforbindelsar kortare, som kan gjere det enklare for folk å velje og gå. Det er viktig å sjå korleis vi kan anvende universell utforming av snarvegar i størst mogleg grad.

Mange snarvegar er gjerne smale og krunglete, og har mangel på drift og vedlikehald. Kommunen burde kartleggje og kartfeste snarvegar i kommunen, både eksisterande som burde utbetrast og potensialet for utforming av nye snarvegar.

Identifisering om private gangforbindelsar burde bli omregulert til offentlege, er også viktig for utforming av snarvegar. Kommunen må ha god dialog med private grunneigar, viss private gangforbindelsar kan gagne grøn mobilitet i kommunen.

Bratte bakkar kan vere eit hinder for folk som ynskjer å gå. Om vinterstid kan bratte bakker bli glatte og vere ein farleg gangforbindelse. Dette kan resultere av fleire veljar og ikkje gå. Kommunen kan drifte glatte vegar ved å strø salt. Likevel kan ustabil vêt - overgang til mildvær eller regn på snø - forårsake isdekke som gjer vegar glatte og farlege. I Bergen har det blitt innlagt varmekablar i Olav Kyrres Gate som tiltak mot glatt vegbane³⁸. Varmekablar i bratte bakkar er ein mogleg løysning som kan forhindre glatte vegstrekningar, og at fleire kan gå.

³⁷ [Benker og hvileplasser - Tiltaks katalog for transport og miljø](#)

³⁸ [Nyopprustet Olav Kyrres gate gjenåpnet \(miljøløftet.no\)](#)

Meir tilrettelegging for gåande vil bidra til å styrke mobilitet i kommunen. Det vil ha ein effekt på folkehelsa til innbyggjarane, styrke sosiale møteplassar, skape meir liv og røre i våre offentlege rom og potensielt redusera bruk av bil som framkomstmiddel.

Kortsiktige og langsiktige tiltak for ein framtidig gå strategi for kommunen, oppsummerast slik:

Kortsiktige tiltak	Langsiktige tiltak
A. Utforming av nye snarveggar, men også utbetre eksisterande snarveggar	A. Haldnings- og åtferd arbeid (kampanjar, medverking, kommunikasjonsarbeid)
B. Vedlikehalde eksisterande gangforbindelsar gjennom heile året	B. Innføring av hjartesonar i tilknytning skule og barnehagar i kommunen
C. Etablering av fleire benker og kvileplassar <ul style="list-style-type: none"> Her er det viktig å ta omsyn til etablering av benker som er tilpassa kvar aldersgrupper og funksjonsevne (jf. Aldersvennleg benkar) 	C. Tilrettelegging og utbetring av naturstiar
D. Haldningskampanje og konkurransar blant barne- og ungdomsskule	D. Trafikksikring av gangveg (fartsgrense og fartsdumper)
E. Brøyting og strøing (med sand eller salt) av hovudnett med høg gangtrafikk.	E. Etablere meir torgareal (utan biltrafikk) i sentrumskjerner kor mjuke trafikantar kan ferdes meir trygt
F. Meir grøn vegetasjon i tuområda og/eller gangveggar kor det er moglegheit for rekreasjon <ul style="list-style-type: none"> Meir grønt areal gjer omgivnadane meir triveleg for menneskjer som vel å gå 	F. Samlokalisering av handels-, tjeneste- og fritidstilbud

6.2 Strategi for kollektivtransport

Vestland fylkeskommune har hovudansvar for kollektivtransport. Medan kommunen har ein pådrivarrolle for å betre rutetilbodet for buss, hurtigbåt og ferje, og blir invitert med for å gi innspel i dei årlege ruteendringsprosessane til Skyss Bjørnafjorden har ikkje ein egen strategi for kollektivtransport. Samtidig er Bjørnafjorden ein kommune med store areala og geografiske avstandar. Bete kunnskapsgrunnlag om kollektivtransport, vil vere verdifullt for å redusere avstandsulemper og handtera sentrum-periferi-problematikk i kommunen.

På kortare sikt, kan kommunen legge til rette for snarveggar til haldeplassar. Kortare gangavstand til haldeplassar kan gjer det enklare for innbyggjarane å velje buss som alternativ til bil. Universell utforming av snarveggar med god tilgjengelegheit for syns- og funksjonshemma, gjer det eklare for fleire å komme seg fram til haldeplassar. Snarveggar burde vere inkludert i utforminga av ein strategi for kollektivtransport.

Utforming av kollektivhaldeplassar er også viktig for at fleire skal ta buss. Haldeplassar må vere universelt utforma samt ha komfort og driftsstandard som gjer dei attraktive å bruke heile året. Aspektar ved haldeplassar som er viktig å tenkje på er dimensjoner og lenge på haldeplassen (avhengig av størrelse på buss), funksjonalitet (fortauskant er på nivå med bussgolvet), tilgjengelegheit (lett å kjemme til/frå haldeplassen) og trivelegheit (benkar, søppelkassar og tak for å

skjerme seg for uvær). Vegvesenet har handbøker om universell utforming av vegar, gatar og haldeplass for kollektivtransport³⁹.

Kommunen er med i ei prosjektgruppe for samkøyringsapp som skal drivast av Skyss. Denne blir no prøvd ut på Askøy og Øygarden. I samkøyringsappen kan folk køyre gratis med billistar og Skyss vil betale billistar som tek med passasjerar tilsvarande bussbilletten. Dette prosjektet er noko som Bjørnafjorden kan vere med på for å forbetre kollektivtilbodet i kommunen, særskilt der kollektivtilbodet ikkje er godt og mange må nytte bil for å kome seg rundt.

På lengre sikt, vil det vere viktig å utbetre kollektivaksane i kommunen. Godt utbygde kollektivaksar vil sikre likeverdig transporttilbod i heile kommunen, noko som samsvarar med kommuneplanens samfunnsdel. I tillegg vil betre kollektivtransport vere gunstig for reduksjon av klimagassutslepp i transportsektoren, noko som er den sektoren med høgast klimagassutslepp i Bjørnafjorden⁴⁰.

Utbetring av kollektivaksar er særleg viktig i tilknytning til sentrale hovudfartsårar i kommunen. Dette gjeld særleg kollektivtransport mellom (1) kommunesenteret og ferjekaiane våre, (2) mellom Osøyro og Bergen, (3) mellom Osøyro og Eikelandsosen, og (4) ut til krinsar og bygder både på Os-sida og Fusa-sida.

Andre tiltak som kan skje i eit langsiktig perspektiv, er etablering av meir innfartsparkering nær haldeplassar for kollektiv. Gjennom midlar frå Miljøloftet, har kommunen etablert ein innfartsparkering i Lyseparken (sjå illustrasjon under). Hensikten med innfartsparkeringa er å auke talet på bussreisande og skape konkurransedyktig reisetid med buss frå Bjørnafjorden og inn til Bergen⁴¹. Utforming av innfartsparkering kan gjere det enklare for folk å ta meir kollektivt og køyre mindre bil.



Illustrasjon: Lyseparken innfartsparkering (bilete frå miljøloftet.no)

Kommunen har varsla oppstart for reguleringsplan for ny kollektivterminal på Osøyro. Dette er eit prosjekt som har ei langsiktig tidsperspektiv. Finansiering av kollektivterminalen er fremdelast uvisst, og det igangsett dialog med fylkeskommunen og Skyss.

Oppsummert, kan kortsiktige og langsiktige tiltak i strategi for kollektivtransport sjå slik ut:

Kortsiktige tiltak	Langsiktige tiltak
A. Tilrettelagd for fleire snarvegar til haldeplassar	A. Ny kollektivterminal på Osøyro
B. Delta i prosjektgrupper og FoU-prosjekter for å auke bruk av kollektivtransport i kommunen	B. Etablering av innfartsparkering
C. Vidareutvikling av eksisterande kollektivaksar i kommunen	C. Hyppigare bussavgangar. Spesielt mellom Osøyro sentrum til/frå krinsa områda i

³⁹ Handbok V129 Universell utforming av vegar og gater. (Statens Vegvesen)

⁴⁰ Utslipp av klimagassen i kommune og fylke. (Miljødirektoratet)

⁴¹ [Lyseparken innfartsparkering \(miljoloftet.no\)](http://miljoloftet.no)

	kommunen (Eikelandsosen, Nore Neset, Lyseparken)
D. Fleire digitale sanntidsskilt på busshaldeplassar, spesielt på større kollektive knutepunkt som køyrar vidare til krinsane i kommunen (t.d. Tøsdalskiftet)	D. Utbetre vegar som er smale og utrygge for kollektivtrafikk (bl.a. vegar på Fusa-sida av kommunen)
E. Etablere fleire sykkelparkering i nærleik til kollektivpunktar <ul style="list-style-type: none"> ○ Til dømes er det mogleg å opprette fleire sykkelboksar kor du kan parkere sykkel, rullestol, spesialtilpassa sykkel osv. 	E. Etablere ekspressbuss mellom Osøyro og Bergen sentrum. <ul style="list-style-type: none"> ○ Skyss har ansvaret for oppretting av ekspressbuss, og er avhengig av økonomiske midlar for å gjennomføre dette. Bjørnafjorden kan likevel vere aktiv bidragsytar med informasjon og kunnskapsgrunnlag som peikar på behovet for ekspressbuss.
	F. Utvide prissonen for kollektivtransport i Bjørnafjorden. <ul style="list-style-type: none"> ○ Gamle Os kommune ein del av prissone A hos Skyss. Gamle Fusa kommune tilhøyrar prissone B og må dermed betale meir for bussbillett til/frå Fusa. ○ Sidan Bjørnafjorden kommune (både aust og vestsida av fjorden) er med i Miljøløftet, burde kommunen ha jamleg dialog med Skyss om korleis gamle Fusa kommune kan potensielt bli ein del av prissone A. Dette vil gjere busstilbodet meir tilgjengeleg for heile kommunen, også for dem som bur på austsida av fjorden.

6.3 Strategi for biltransport

I dag er det framkomeutfordringar for bilistar på fylkesvegnettet i kommunen, særskilt i og gjennom Osøyro sentrum. Det er mange avkøyrslar og særleg i rushtid er det for mange personbilar som skal nytte vegnettet samtidig. Det er ikkje realistisk at større kapasitetsutbetringar av fylkesvegane vil bli prioritert i strategiperioden. Samtidig vil sannsynlegvis folketalet i kommunen gå opp kvart år.

Det bør arbeidast for at fleire nærsentera kan ha funksjonar som daglegvare, tenestetilbod, fritidsaktivitetar som gjer at folk får kortare reiser til sine daglege gjeremål. Dette kan bidra til at færre behøver bil, og mindre belastning av vegnettet.

Kommunen har varsla om oppstart av detaljreguleringsplan for parkeringsanlegg i fjell i Osøyro sentrum. Formålet med planen er å løyse parkeringsbehovet i sentrumsområdet og flytte den til

Fjellhallen. I tillegg er det tenkt at parkering i fjell vil frigje store areala i sentrumsområdet på Osøyro. Desse areala vil bli gjort tilgjengeleg til anna bruk og nye byrom som vil gagne innbyggjarane.

Framkome

Når dei reisande som har korte reiseveg vel å gå, sykle eller reise kollektivt, blir det betre framkome for dei som må nytte bil i kvardagen. Til dømes gjeld dette fleire menneske med nedsett funksjonsevne. Personar som brukar elektrisk rullestol treng biltransport som er tilrettelagt for å frakte dem rundt. Eldre som har utfordring med å gå, treng å bli køyrd til ulike kvardagsmål.

Flytting av parkeringsplassar i sentrumsområda kan gjer det enklare for dem som skal frakta tenester og varar. Utrykkingskøyretøy vil også framkome betre fordi bruk av privatbil reduserast, og de som treng biltransport mest blir prioritert. Ei auka satsing på dei mjuke trafikantane kan difor betre tilhøva også for bilistar som må nytte bil i kvardagen.

Tryggleik

Føreliggande trafikksikringsplan for Bjørnafjorden peikte på behov for ein meir heilskapleg samkøyring infrastruktur og trafikktrygge løysingar. I trafikksikringsplanen ligg det eit vedlegg som viser til viktige langsiktige tiltak for forbetring av ulike vegstrekningar i Bjørnafjorden⁴².

Sentrum-periferi problemstillinga i Bjørnafjorden, gjer at kommunen må ivareta eit større og meir differensiert vegnett. Derfor er det viktig å løfte fram strategiar for korleis vi skal ivareta motorisert transport, men også vidareutvikle trafikktryggleiken. Viktige aspektar i arbeidet med ein slik plan er:

- Korleis skal vi forankre biltransport og trafikkregulering i kommuneplanens arealdel og reguleringsplanar.
- Kva for områder kan skjermast for unødvendig biltrafikk for så å leggje til rette for trivelege sentre og nabolag.
- Kva for vegstrekningar har høg risiko for trafikkulykke og som må forbeistrast
- Korleis skal vi legge til rette for biltransport til personar og teneste områder som er høgt avhengig av biltransport

Ein strategi for biltransport kan bidra til å løyse problemstillingar som kan belaste vegnettet. Dette gjeld spørsmål knytt framkomst, trafikktryggleik og arealdisponering i sentrum områder. Strategi for biltransport vil vere viktig for at det er trygt for dem som må køyre, men også for dem som kan gå, sykle eller reise kollektivt.

Kortsiktige og langsiktige tiltak for en strategi for biltransport kan oppsummerast slik:

Kortsiktige tiltak	Langsiktige tiltak
A. Opprette fleire ladestasjonar for el-bil	A. Trafikksikring langs fylkesvegen inn og ut av Eikelandsosen
B. Opprette fleire ladestasjonar for båt og ferje	B. Parkering i fjellhall <ul style="list-style-type: none">○ Parkering i fjellhall vil gjere at fleire av dei eksisterande parkeringsplassane blir

⁴² Viktige langsiktige tiltak i Bjørnafjorden kommune (L)(602094).pdf (vedlegg til Trafikksikringsplan 2022-2026)

	flytta ut av sentrumskjernen i Osøyro, og inn i parkering i fjell.
<p>C. Regulering av parkeringsplassar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Avgrense talet på parkeringsplassar og gjer fleire parkeringsplassar avgiftsbelagt 	C. Gjer fleire vegar einvegskøyrde. Til dømes gjeld dette vegar nær kommune- og regionsenter (Osøyro og Eikelandsosen)
<p>D. Etablere fleire parkeringsplassar for utsleppsfrie transportmidlar</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Til dømes kan dette vere parkering for sykkel og/eller el-bilar 	D. Innføre deleløysningar for bil
<p>E. Prioritere å etablere fleire parkeringsplassar for dem som er meir avhengig av biltransport</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fleire HC-parkeringar 	E. Innføre bilfrie sonar og fleire einvegskøyrde gatar, spesielt i nærleik til sentrum områder.
F. Innfartsparkering og pendlarparkering	F. Overgang til låg- og nullutslepps-bilar*.

*«Låg- og nullutsleppskøretøy» inkluderer elektriske, hydrogen og ladbare hybride køretøy. Biogass som drivstoff er klimanøytralt (Kjelde: NTP 2018-2028).

7. HANDLINGSPLAN

Det er mange ulike tiltak som kan bidra til å auke grønn mobilitet i kommunen. Kommunen kan gjennomføre såkalla "mjuke tiltak". Dette er til dømes:

- er å gi god informasjon
- sette opp fleire vegskilt
- gjennomføre konkurransar og haldningskampanjar.

Kommunen kan utføre "harde tiltak". Til dømes vil dette vere:

- bygge ut gang- og sykkelveggar.
- Etablere snarveggar
- Tilrettelegge for kollektiv

Kommunen kan også gjennomføre kombinasjon av både mjuke og harde tiltak samtidig.

Mange tiltak vil verke positivt for fleire trafikantgrupper.. Til dømes er dette snarveggar som kan nyttast også av kollektivreisande. Utbetring av eksisterande fortau vil kunne nyttast av både gåande og syklende. Andre tiltak inneber haldningsskapande arbeid. Konkurransar på skuler og informasjonsarbeid kan endre åtferd, og sørge for at folk har betre haldning til og i trafikkbilete.

Andre tiltak er fokusert på å legg til rette for at det er enklare og meir attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt. Kommunen kan sjølv gjennomføre egne tiltak som vil gagne mjuke trafikantar, slik som opprette fleire kvilebenkar. Kommunen kan også delta i ulike samarbeidsprosjekt som jobbar for at det blir enklare å vel grønn mobilitet som transportmiddel. Til dømes kan ringbussordningar og samkøyringsprosjekt i samarbeid med Skyss vere eksempel på tiltak.

Vi må også sjå på korleis vi kan bruke areal- og reguleringsplanlegging som arena for betre tilrettelegging av grønn mobilitet. Blant annet er det mogleg å sjå korleis kommunen skal sette fleire krav til nye nærings- og bustadbygging. Til dømes kan dette vere rekkeføljekrav til gang- og sykkelveg eller krav om å etablere sykkelgarderobar i nye næringsbygg. Alle tiltak bør så langt som mogeleg gjerast universelt utforma, slik at alle kan nytte dei.

Gjennomføring av konkrete tiltak er avhengig av kva finansieringskjelder som kan nyttast og kva kommunen bidrar med for å finansiere tiltak. Noko tiltak skjer innanfor ordinær drift, andre krev vedtak i ordinært budsjett/ økonomiplan og nokon tiltak kan finansierast gjennom belønningmidlar frå Miljøløftet eller andre tilskotsordningar.

Handlingsplanen er lagt med som vedlegg for mobilitetsstrategien, og presenterer tiltak knytet kvar av de tre innsatsområde i strategien.

Nokre tiltak er meir kortsiktige og kan finansierast med kjente finansieringskjelder dei kommande åra. Andre tiltak er større og må ha eit langsiktig perspektiv der finansieringskjeldene er usikre.