



GRØN MOBILITETSSTRATEGI



**GRØN
MOBILITETSSTRATEGI
2025 – 2036**

INNHALD

Begrepsforklaring	3
1. Innleiing	6
1.1. Bakgrunn	6
1.2. Hovudmål og innsatsområda i strategien	6
1.3 Byvekstavtalen og Miljøløftet.....	8
2. Innsatsområda	10
Innsatsområdet 1: Levende og inkluderande lokalsamfunn	10
Innsatsområdet 2: Aktiv transport	10
Innsatsområdet 3: Smarte reiser.....	10
3. Overordna føringar og forventingar.....	12
3.1 FNs berekraftsmål	12
3.2 Nasjonale og regionale føringar	13
3.3 Kommunale føringar	15
4. Dagens situasjon i Bjørnafjorden	18
3.1 Befolkningsutvikling og tilgang til transportressursar	18
3.2 Reisevaneundersøking	19
5. Andre kommunale planar og strategiar som er førande for mobilitetsstrategien	24
5.1 Sykkelstrategi	24
5.2 Parkeringsstrategi.....	26
5.3 Trafikksikringsplan	27
5.4 Gatebruksplan Osøyro sentrum	28
6. Framtidige planar for realisering av grøn mobilitet	30
6.1 Strategi for gåande	30
6.2 Strategi for biltransport.....	32
7. Handlingsplan	35

BEGREPSFORKLARING

Aktiv transport

Bruk av eigen muskelkraft til å flytte seg frå ein stad til ein annan, til dømes gåing og sykling. Aktiv transport er av stor betydning for befolkninga si helse og oppnåing av FN sitt nullutsleppsmål.

Avkarbonisering

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

Berekraftig mobilitet

Reising med transportmidlar som gjev minst mogleg klimagassutslepp. Innan berekraftig mobilitet er aktive transportformer slik som gange og sykkel prioritert. Kollektivtransport og deleløysningar er også viktig for berekraftig mobilitet. Flytrafikk og personbiltrafikk skal reduserast.

Byvekstavtalen

Samarbeidsavtale mellom stat, fylkeskommune og kommune i dei største byområda i Noreg. Nullvekstmålet ligg til grunn for byvekstavtalen.

Direkte klimagassutslepp

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

Felles planlegging

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

Framkome

Det å kome seg fram. Mobilitet fokusera på å gjer det enkelt for innbyggjarar 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, motverke ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030. Det er 17 hovudmål som fokusera på ei 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 berre avhengig av fysiske forhold og trafikkssikkerheit. Kva for haldning og verdiar vi har, kan også påverke om vi vel å gå eller ikkje.

Hovudsykkelnett

Vegnett som har høg trafikk for syklande. Ofte er dette vegnett i nærleik til E39 og vegnett til større tettstadar i ein kommune.

Kollektivakse

Vegnett eller trasé mellom tettstader kor kollektivtrafikk er prioritert og kor enn ønskjer å reservere trafikkarealet for kollektive reisemiddel.

Miljøløftet

Samarbeidet om byvekstavtalen for Bergensområdet.

Mobilitet

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

Nullutslepp

Nullutslepp betyr at det ikkje er noko utslepp av skadelege stoff 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

Prosessen frå du planlegg reisa, og heilt til du når endemålet ditt.

Sambruksareal

Gater og/eller byrom som blir delt mellom fleire trafikkgrupper.

Saumlaus

Opplevinga av at det er få eller ingen hindringar i planlegginga og gjennomføringa av ei reise på tvers av ulike transportmidlar. Saumlaus reisekjede er eit viktig aspekt innan grøn mobilitet. Det vil sei at det er godt sampel mellom ulike mobilitetsløyser, frå du startar di 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 trafikkmengde.

Smarte reiser

Effektive og klimavennlege reisekjeder som har lågast mogleg klimagassutslepp. Smarte reiser er gjerne samansett og kan fokusera på fleire område. 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 vere 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 ressurseffektiv infrastrukturutvikling, klimagassreduksjon og ei 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 ei målretta satsing på klimavenleg transport- og mobilitetsutvikling i Bjørnafjorden. Mobilitetsstrategien skal nyttast på følgjande måte:

- Gje føringar og føresegner for kommunen sine samfunns- og arealplanar.
- Gje 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 fokuserer ikkje på transport og mobilitet knytt 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 naudtsynt, bør biltransport vere klimavennleg og utsleppsfri. Bruk av elektrisk bilar, framfor dieselbilar, 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 kvardagen.

Dokumentet skal gje føringar for utviklinga av grøn mobilitet i heile kommunen, både på austsida og vestsida av fjorden. Strategien er definert gjennom eit hovudmål, og er forankra gjennom tre innsatsområde:

Hovudmål

Det skal vere enkelt, attraktivt og trygt å gå, sykla og reisa kollektivt. Transportløysingane i Bjørnafjorden skal vere saumlause, brukarvenleg og berekraftig for alle innbyggjarane.

Innsatsområda

- 1) Bjørnafjorden kommune skal **arbeide for levande 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 omtalte planane for Bjørnafjorden kommune. Strategien har tre innsatsområde. Desse er (1) Levande og inkluderande lokalsamfunn, (2) Aktiv transport og (3) Smarte reiser. Mobilitet er transport av menneske og varer. Grøn mobilitet inneber å prioritere areal- og mobilitetsløysingar med lågast klimagassutslepp.

Transportpyramiden er ei 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: Prioriteringsrekkefølga i transportpyramiden

1.3 Byvekstavtalen og Miljøløftet

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

Vestsida av kommunen (gamle Os kommune) er omfatta av Byvekstavtalen, kor målet om nullvekst skal gjelde. Dette vil si at føringane for t.d. plassering av nye bustader, arbeidsplassar og parkeringsdekning skal vere strammare. Utvikling skal i størst mogleg grad vere sentrert i nærleik av dei større knutepunkta. Austsida av kommunen (gamle Fusa kommune) er ikkje omfatta av Byvekstavtalen, og nullvekstmålet er i mindre grad førande. Likevel skal utvikling på austsida av fjorden skje etter berekraftige mål og ambisjonar vedteken i kommunale planar.

Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for Bergensområdet. Avtalen er inngått mellom Samferdselsdepartementet (Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet), Kommunal- og distriktsdepartementet (Statsforvaltaren i Vestland), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden¹.

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 næringsliv². 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 gange³.

Miljøløftet er for perioden 2019-2029, og tar utgangspunkt i prioriteringar og rammer frå Nasjonal transportplan 2018- 2029. Samtidig siterast det i NTP 2025-2036, at regjeringa vil reforhandle og forlengje gjeldande byveksttaler⁴. Tiltak innanfor byvekstavtalen er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar, kommunale midlar og brukarfinansiering (bompengar). Partane i avtalen har blitt enige om at satsingsområda i avtalen skal vere:

-  Gange og sykkel
-  Kollektivtransport
-  Innfartsparkering
-  Miljøvennleg teknologi og innovasjon

Miljøløftet er organisert som vist i figuren under⁵:

¹ Grunnlagsdokument: Byveksttale og stortingsprop. 11S om finansiering av Bypakke Bergen

² Ibid, s.1

³ [Byveksttaler og tilskudd til byområder - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

⁴ Nasjonal transportplan 2025–2036. Meld. St. 14. s.7

⁵ Handlingsprogram 2024-2027 for Miljøløftet, s.4

Byvekstavtalen

Stat
Samferdselsdepartementet
Kommunal- og
distriktsdepartementet

- Riksveg (Statens vegvesen)
- Jernbane (Jernbanedirektoratet)
- Nasjonale retningslinjer areal (Statsforvalteren i Vestland)

Rv.  

Fylkeskommune
Vestland fylkeskommune

- Fylkesveg
- Ansvar for kollektiv (regionalt)

Fv. 

Kommune
Alver, Askøy, Bergen,
Bjørnafjorden og Øygarden
kommunar

- Planmynde areal
- Innbyggarkontakt

Bypakke Bergen

Bypakke Bergen
Prop 11 S

- Bompengefinansiering

Kr 

Miljøløftet

Hovudmålet til Miljøløftet er **nullvekst**: I byområda skal klimagass-
utslepp, kø, luftforureining og støy
reduserast gjennom effektiv arealbruk
og ved at veksten i persontransport
blir tatt gjennom kollektiv-
transport, sykling
og gåing.

Gange og sykkel

Det skal bli meir attraktivt å vere
mjuk trafikanter. Tilbodet til gåande
og syklande skal bli betre utbygd og
meir trafikksikkert.

Kollektivtransport

Det skal bli meir attraktivt å reise
kollektivt. Suksessfaktorar for
kollektivtransporten er høg frekvens,
god framkome og god kapasitet.
Bybanen er basisen i bystamlinje-
nett, medan buss, båt og tog
dekkar dei regionale stamlinjene.

Innfartsparkering

Innfartsparkeringsplassar skal
redusere sentrumsretta arbeidsreiser
i rushtida, og bidra til at fleire reiser
kollektivt. Dette gjeld primært
arbeidsreiser med det sentrale
Bergen som mål.

Miljøvennleg teknologi og innovasjon

Utvikling innan klima- og miljøvennlege
transportløyningar, låg- og nullutslepps-
teknologi, ladeinfrastruktur,
digitalisering og teknologiutvikling.

Figur 5: Organisering av Miljøløftet

2. INNSATSOMRÅDA

Innsatsområdet 1: Levende og inkluderende 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 velje 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 førarlause 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 grisgrendt strok, vil vere annleis enn i tettbygde strok. Derfor er det viktig at alle innbyggjarane våre kan vere mest mogleg aktiv, uavhengig av bustad i kommunen.

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 vaner. Aktiv mobilitet og berekraftig transport skal bidra til betre folkehelse.

Innsatsområdet 3: Smarte reiser

Bjørnafjorden kommune skal legge til rette 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.

Eit godt kollektivtilbod (buss og ferje) kan bidra til å styrke sosial inkludering i større grad. 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 tenester. På den måten kan fleire vere integrert i samfunnet i Bjørnafjorden.

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 resultata viser seg fyrst over tid.

3. OVERORDNA FØRINGAR OG FORVENTINGAR

3.1 FNs berekraftsmål



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

Mobilitetsstrategien vil vere eit viktig verktøy 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 omstende, skal ha moglegheit til å gå, sykle, ta kollektiv og/eller vere aktiv i sin kvardag.

FN sine berekräftsmål 3, 9, 11, 13 og 17 er 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 Bjørnafjorden⁶. Vi må finne smarte løysingar som skapar effektive og gode transport- og mobilitetsreiser med låge klimagassutslepp. Økt satsing på grøn mobilitet, gjev stort potensiale 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 berekräftige lokalsamfunn. Samarbeid internt i organisasjon og blant innbyggjarane er viktig for auke av grøn mobilitet i Bjørnafjorden.

FNs berekräftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, motverka ulikheit og stoppe klimaendringane innan 2030. Berekräftsmåla fokuserer på ei berekräftig utvikling langs dimensjonane økonomisk berekräft, sosialt og miljømessig berekräft.

Bjørnafjorden si samfunns- og arealutvikling skal følge FN sine 17 berekräftsmål. «Berekräftskaka» (figur 2) visar korleis FNs berekräftsmål er eit viktig styringsverktøy.



⁶ Utslippsrekneskap for Bjørnafjorden kommune ([Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet](https://miljodirektoratet.no/Utslipp-av-klimagasser-i-Norges-kommuner-og-fylker))

3.2 Nasjonale og regionale føringer

Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging legg føringer 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*⁷.



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

Vedlikehald og utbetring av eksisterande infrastruktur viktig for den kommande transportpolitikken til regjeringa. Det vert argumentert for at klimaendringar krev auka fokus på trafikktryggleik, vedlikehald og betre utnytting av kapasiteten i transporttilbodet. 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 konkurranseevne. Betre mobilitetsutvikling ifølge NTP kan til dømes vere:

- Tilrettelegging for utvikling av saumlaus og universelt utforma reisekjede
- Auka trafikktryggleik – ingen skal bli drepen eller hardt skadd i trafikken (nullvisjonen)
- Digitalisering i transportsektoren (apputvikling, kunstig intelligens, standardisering av mobilitetsdata)

Regjeringa har vidareført målet frå førige NTP (2022-2033) om auking i del sykklar. 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

⁷ Nasjonal transportplan 2025–2036. Meld. St. 14 (2023–2024)

dei langsiktige måla om å auka sykkeltransport definert i NTP, ein viktig milepåle som vi kan jobbe og strekke oss etter i arbeidet med auka grøn mobilitet i kommunen.

Sjølv om regjeringa vil fortsette satsinga på kollektivtransport, sykling og gange i planperioden, er det likevel nødvendig at lokale mynde:

[...] 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 stadutvikling⁸.

Gjeldande statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging⁹, seier at «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerheit og effektiv trafikkavvikling». Retningslinjene er vedteken i samsvar med klimaforliket og nullvekstmålet. Veksten i persontransporten, særskilt i storbyområda, skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Kommunal planlegging bør bidra til meir restriktive tiltak mot personbiltrafikk, og legg til rette for klima- og miljøvennlege transportformer.

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 framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Samferdselssektoren står for 21 % av utsleppa i Vestland¹⁰. Ifølje RTP skal reduksjon av klimagassutslepp innanfor transportsektoren skje i tråd med nullvekstmålet. Dette krev ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken, og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange¹¹. Klimavennleg transportutvikling skal vere tilrettelagt i både sentrums- og distriktsområda. Kollektivtilbod i distrikta på Vestlandet kan mellom anna bidra til at fleire kan bu heime lengre og fleire kan delta på fritidsaktivitetar og kulturtilbod. Sentrums-periferiproblematikk knytt til-transportutvikling står sentralt i Bjørnafjorden kommune¹². Tilrettelagt kollektivtilbod vil bidra til betre folkehelse for alle som bur i Bjørnafjorden kommune.

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 reiseveg og pedleveg. Båtrutene er også livsnerven for innovasjon- og næringslivsutviklinga av regionar og distriktet i fylket. Kommunen må sikre kontinuerleg dialog med overordna instansar for å oppretthalde og vidareutvikle ferje- og hurtigbåttrafikken i kommunen.

RTP har ulike grunnlagsdokument som gjev føring for mobilitetsstrategien. *Strategi for mjuke trafikantar* legg fram relevant data som visar innbyggjarens reisevanar og val av transportmiddel for kommunane i Bergensregionen og Vestland fylket (sjå figur under).

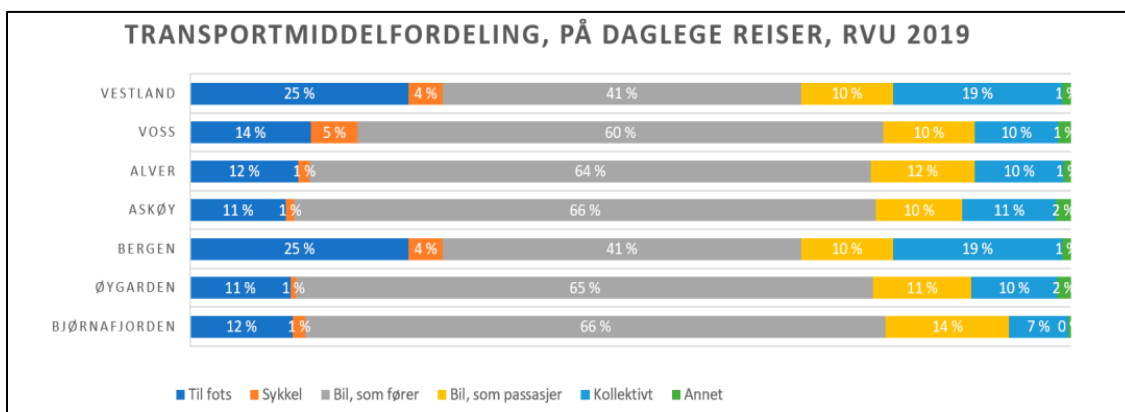
⁸ Nasjonal transportplan 2025–2036. Meld. St. 14 (2023–2024), s. 46.

⁹ Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (Fastsatt ved kgl.res. av 26.09 2014)

¹⁰ Regional transportplan Vestland 2022-2033, s.24.

¹¹ Regional transportplan Vestland 2022-2033, s.43.

¹² Kommunal planstrategi – Bjørnafjorden kommune 2020-2024, s.15.



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

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

*Strategi for berekraftig mobilitet*¹³ frå Skyss er eit viktig grunnlagsdokument som peikar på korleis vi skal jobbe mot ei berekraftig mobilitetsutvikling i Vestland. Konkret krev det at vi skal: (a) utvikle mobilitetssystemet, (b) gjere det enkelt å reise, (c) redusere klimafotavtrykket og (d) samarbeide for å nå måla. Strategien gjev nyttig kunnskap om korleis vi kan leggje til rette for ei berekraftig mobilitetsutvikling i Bjørnafjorden.

Regional transportplan for Bergensområdet 2017-2028

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er ein plan som gjev strategisk retning for utviklinga av Bergensområdet innanfor berekraftige rammer. Føremålet med planen er utvikle eit utbyggingsmønster som legg til rette for vekst i bustader og næringsareal innanfor berekraftige rammer, satse på effektiv kollektiv- og vegtransport, ta omsyn til langsiktig grønstuktur, jordvern, samt gode nærmiljøkvalitetar.

Nullvekstmålet ligg som grunnlag for planen. Nullvekstmålet for personbiltransporten inneber at veksten i persontransport i Bergensområdet skal takast med gange, sykkel og kollektivtransport¹⁴. Utbyggingsmønsteret i Bergensområdet skal også vere arealeffektivt og klimavenleg. Planområdet er gjeldande tidlegare Os kommune og ikkje tidlegare Fusa kommune er ikkje. Likevel er Bjørnafjorden kommune ein del av Miljøløftet kor nullvekstmålet for personbiltrafikk ligg til grunn. Det er viktig at mål frå transportplanen for Bergensområdet ligg som føring for kommunen sin eigen areal- og transportutvikling.

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

¹³ [Strategi for berekraftig mobilitet Vestland 2022-2033](#), s.14

¹⁴ Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028, s.13.

Kommuneplan samfunnsdel (KPS) er eit viktig styringsdokument for kommunen si overordna planlegging. Samfunnsdelen skal peika på utfordringar knytt til samfunnsutviklinga og synleggjer strategiske val for ei 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 klimavenleg transportutvikling. Ettersom 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 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 legge 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*»¹⁵. KLEM-planen er eit viktig dokument som gjer føring for tiltaka i denne handlingsplanen.

Kommunedelplan arealdel for Bjørnafjorden vest (2023-2034) syner hovudtrekka i arealbruken i Bjørnafjorden, no 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», «Bustadområde» og «Infrastruktur» som er relevant for mobilitet og kollektivtransport. KDPA gjev 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 kommunesenter. Utvikling elles skal stette opp under nærsentra.
- skje utanfor fortettingssonene skal det ikkje skje vesentleg bustadutbygging i planperioden.
- vere tilpassa 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. Ei meir detaljert beskriving av områda er lagt ved i dokumentet om føresegn til KDPA.

¹⁵ KLEM-planen 2021-2033 (Tiltaksdelen), s.10

Kommuneplan for Fusa kommune (2015-2027) ble vedteken i 2015 og 2019, før samanslåinga med tidlegare Os kommune. Planen fokuserer 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 sjåast i samanheng med mobilitet. I arealplanen kjem det mellom 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 samband med mobilitet, er det nemnt at kommunen skal satse aktivt på trafikksikring og bygging av gang- og sykkelveggar i nærmiljøa i alle nye vegprosjekt og reguleringsplanar. Trafikksikringstiltak for mjuke trafikantar i bustadområde kring skular, barnehagar og idrettsanlegg har høg prioritet i arealdelen. Kommuneplan for tidlegare Fusa kommune gjev viktig føring for korleis handlingsplanen for grøn mobilitetsstrategi kan imøtekomme utfordringar og mål knytt til transport, infrastruktur og mobilitet på Fusa-sida av Bjørnafjorden.

Så langt 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 trekk fram 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. Ifølgje trafikksikringsplanen skal grøn mobilitet bidra til å auke sikkerheita for mjuke trafikantar. I tillegg skal grøn mobilitet bidra til å styrke ei meir heilskapleg areal- og transportplanlegging i Bjørnafjorden. Trafikksikringsplanen er eit viktig førande dokument i arbeidet med grøn mobilitetsstrategi.

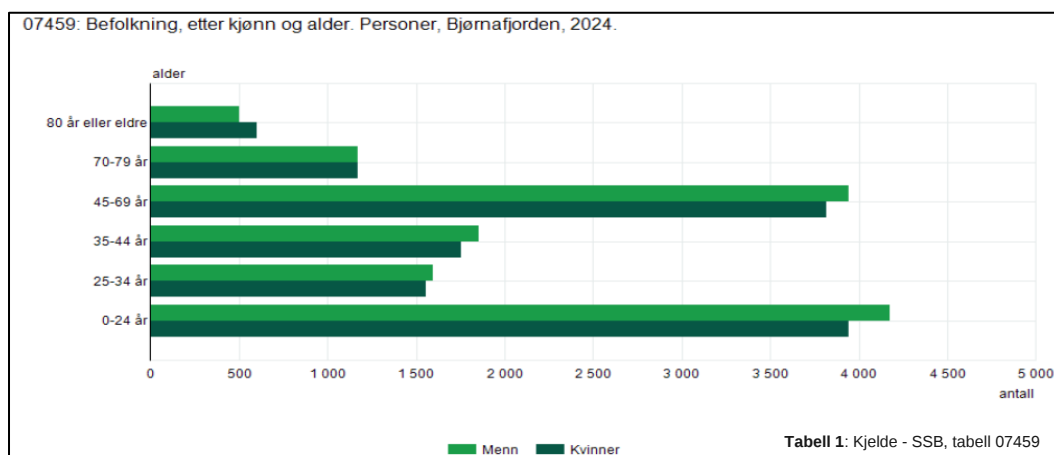
4. DAGENS SITUASJON I BJØRNAFJORDEN

Transportsektoren (både veg og sjø) står for dei største direkte klimagassutslepp i Bjørnafjorden. Kunnskapsgrunnlaget for vår klima- og miljøplan (KLEM-planen), viser at vegtransport står for 33 % av all direkte klimagassutslepp innanfor kommunegrensa¹⁶. I tillegg vert det trekt fram at sjøfart utgjer over halvparten av dei direkte klimagassutsleppa¹⁷. 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 ei problemstilling som kjem fram i KPS¹⁸. Vesentlege aspekt som er viktig å tenkje på for å løysa dette utfordringsbilete er (a) demografi og befolkningsamansetting, (b) busetnadsmønster og (3) kva for reisevanar innbyggjarane i kommunen har. For å gjere Bjørnafjorden attraktiv å bu, arbeide og reise i, er det viktig at kommunen forstår reisevanane til innbyggjarane for å forstå mobilitetsbehovet til innbyggjarane i kommunen betre.

3.1 Befolkningsutvikling og tilgang til transportressursar

I Bjørnafjorden har det vore ei aukande befolkningsvekst over tid. SSB registrerte 26.080 innbyggjar i kommunen, første kvartal av 2024¹⁹ (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](#))

I KDPA (tidl. Os kommune) blir det anslått at tal på innbyggjar vil vere størst rundt kommune- og regionssenteret. Osøyro sentrum forventar den største veksten (45%). Etterfylgt av Lysefjorden

¹⁶ Kommunedelplan for klima, energi og miljø for Bjørnafjorden kommune, 2021, s.28. ([Planar og styringsdokument - Bjørnafjorden kommune \(bjornafjorden.kommune.no\)](#))

¹⁷ Ibid, s.31

¹⁸ Kommuneplan samfunnsdel Bjørnafjorden kommune, s.7.

¹⁹ SSB (første Kvartal 2024)

(20%), Søfteland (10%) og Nore Neset (10%)²⁰. I KDPA er Osøyro definert som regionsenter, Lysefjorden er definert som lokalsenter og Søfteland, Nore Neset, Søre Neset og Søre Øyane har status som nærsenter. Mobilitetsbehov og vidareutvikling av kollektivaksar/kollektivtransport, må sjåast i samanheng med forventta befolkningsauke i desse områda.

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

Folkeshelseoversikta for Bjørnafjorden²¹ viser til prognosar kor innbyggjartalet vil stige på vestsida av fjorden (Os) og gå ned på austsida av fjorden (Fusa). Talet på eldre (80 år+) vil vere nesten tre gonger så høgt i 2050 som i 2023, kor fleire eldre vil bu på austsida av fjorden. Kommunen må ta omsyn til demografi i arbeidet med mobilitet og kollektivtransport.

Busetnadmønster til innbyggjarane spiller også ein viktig rolle i arbeidet med grøn mobilitet. Folkehelseoversikten peikar på busetnadmønsteret 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 vidstrekt. Vi må altså tilpassa mobilitetstiltak, ut i frå kva for fortetting- og bustadmønster som er i området. Kollektiv- og mobilitetstiltak i meir grisgrendte strok, vil i stor grad vere annleis enn i tettbygde strok. Det er viktig at også dei som bur meir spreitt og i mindre tettstader, også får tilstrekkeleg tilbod til å vere mobil på lik linje med dei som bur i meir tettbygde strok i kommunen.

I «Bustadsosial handlingsplan 2024-2027»²², vert det nemnt at mobilitet og kollektivtransport er tiltak som kan kople kommunes tenester, nærmiljø og innbyggjarar meir saman på tvers av fjorden. Dette er gunstig for innbyggjarens fysiske og psykiske helse.

Ifølje KDPA skal bustadbygging i hovudsak skje innanfor område avsett til sentrumsformål og langs kollektivaksa. 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.

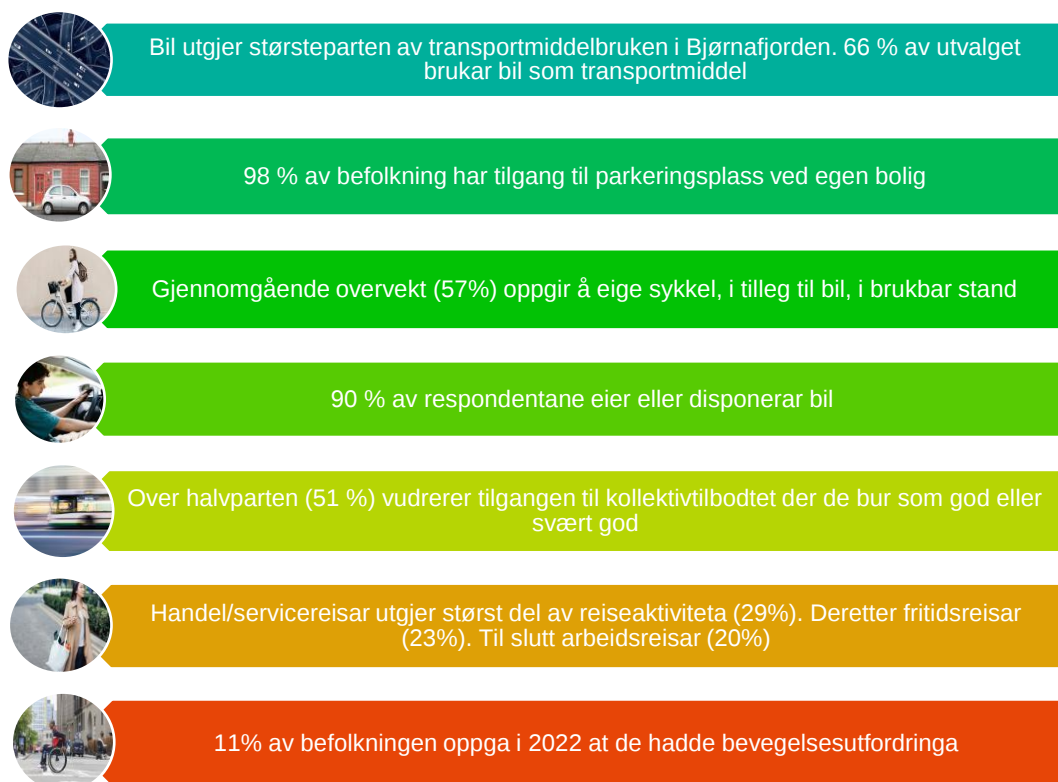
3.2 Reisevaneundersøking

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:

²⁰ Kommunedelplan for Bjørnafjorden Vest (tidl. Os kommune) 2021-2033

²¹ Folkehelseoversikt for Bjørnafjorden kommune 2023-2026

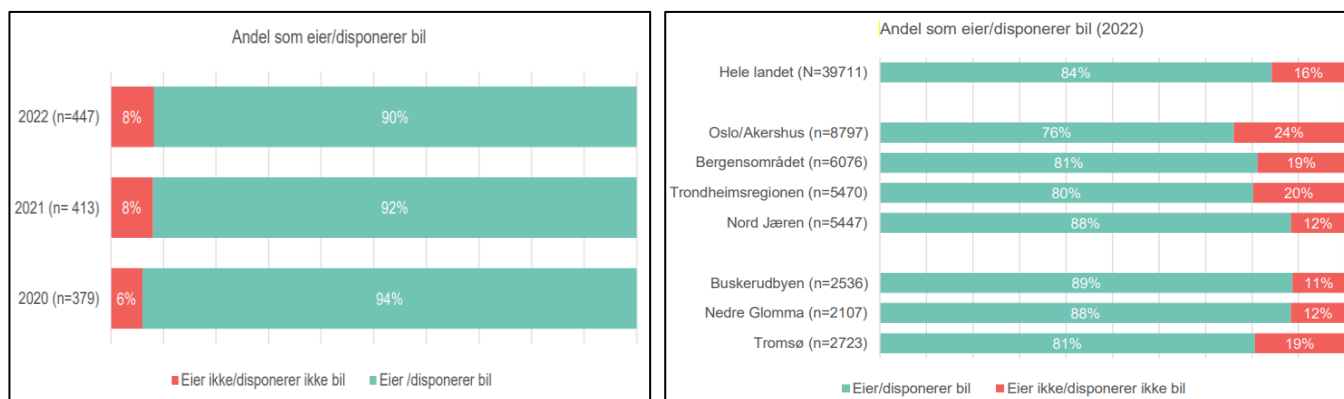
²² Ein trygg heim i Bjørnafjorden kommune – Bustadsosial handlingsplan 2024-2027



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

Disponering av bil

Rapporten frå Opinion viser at bil utgjør størsteparten av framkomstmiddelbruk i Bjørnafjorden. Opinion har også analysert reisevanar i de sju største byområda i Norge²³, kor Bergensregionen er inkludert. Viss vi samanliknar med Bergensområdet er talet på innbyggjarar som disponerer bil som framkomstmiddel i Bjørnafjorden, høgare:



Tabell 3: Prosentfordeling på de som eigar/disponera bil. Tabell til venstre er for Bjørnafjorden og tabell til høgre er for Bergensområdet (Kjelde: Opinion AS)

Årsak til høge tal i Bjørnafjorden presenterast ikkje. Likevel er det mogleg å resonnerer at geografiske avstandar i kommunen er ein årsak til at mange eig bil. Forsking frå TØI peikar på at størrelse på tettstader og avstanden mellom tettstader påverkar transportval²⁴. Å køyre bil er meir praktisk og

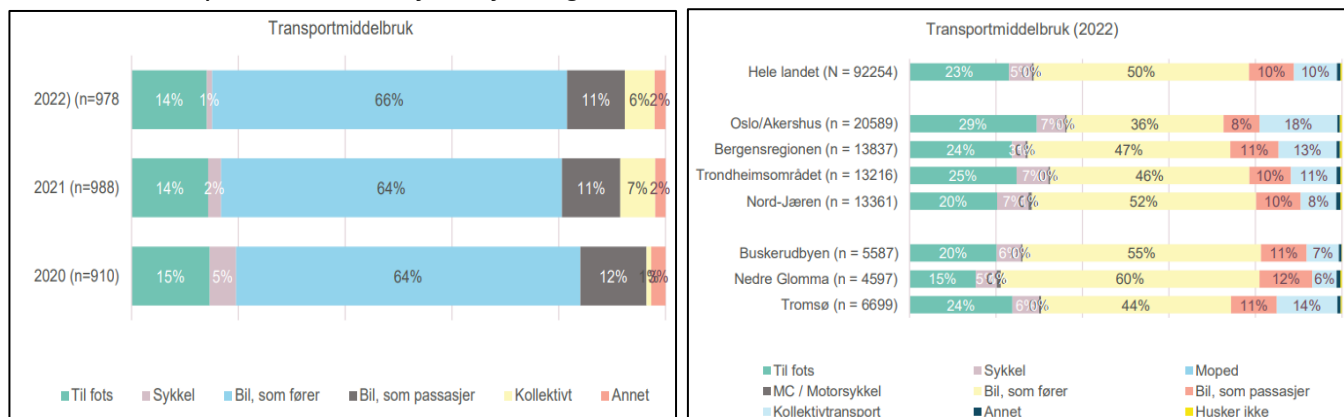
²³ Reisevaner i de 7 største byområdene 2022. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

²⁴ Bystørrelse og reisevaner: En studie av sammenhengen mellom reisevaner, bystørrelse og bystruktur (Kjelde: Transportøkonomisk Institutt)

lettvint. Dårligere kollektivtilbud i krinsane kan også vere ein årsak, og bil opplevast meir fleksibelt og gunstig²⁵. For dem som bur i krinsane vil dermed vere meir avhengig av bil som mobilitetsform.

Transportmiddelbruk

Bil er den transportforma som bjørnafjordingane vel mest:



Tabell 4: Prosentfordeling for transportmiddelbruk. Tabell til venstre er for Bjørnafjorden og tabell til høyre er for Bergensområdet (Kjelde: Opinion AS)

Tabellane over illustrerer transportmiddelbruk i Bjørnafjorden samanlikna med heile Bergensregionen. 77 % av innbyggjarane (både bil som førar og transport) i Bjørnafjorden brukte bil som transportmiddel i 2022. Val av bil som transportmiddel kan vere påverka av ulike faktorar. Få eller lite kollektivavgangar og bytte mellom kollektivruter, gjer at folk opplever bil som meir gunstig og fleksibelt²⁶. Demografi kan også påverke val av transportmiddel, kor eldre menneskjer i større grad veljar bil som transportmiddel²⁷. I Bjørnafjorden kor det er fleire eldre enn yngre, er det mogleg å sjå korleis demografi kan heng saman med årsaka til at fleire bjørnafjordingar vel bil som transportmiddel.

For Bjørnafjorden vil transportmiddelbruk variere på kvar side av fjorden. På austsida bur fleire spreiddbygd, på vestsida bur folk meir tettbygd. Austsida har meir «distriktspreg» kor vestsida har meir «fortetningspreg». Kollektivavgangar i distrikta er ofte lågare samanlikna med tettstader/nærsentre. Privat biltransport vil derav vere høgare på Fusa sida i kommunen, fordi det er meir fleksibelt å køyre bil. Kollektivnettet på Os sida er meir utbetra, og det går hyppigare buss på denne sida av fjorden i kommunen.

Forskjell i kollektivtilbodet gjer at vi må tilpasse mobilitetstiltak etter kva som er behovet i gitt område. T.d. kan kommunen sjå på tiltak som deleløysningar på austsida ettersom bilen er i høgare grad, eit meir viktig transportmiddel. På vestsida er det mogleg å sjå på meir gå- og sykkeltiltak fordi avstandane mellom tettstader, funksjonar og tilbod er kortare.

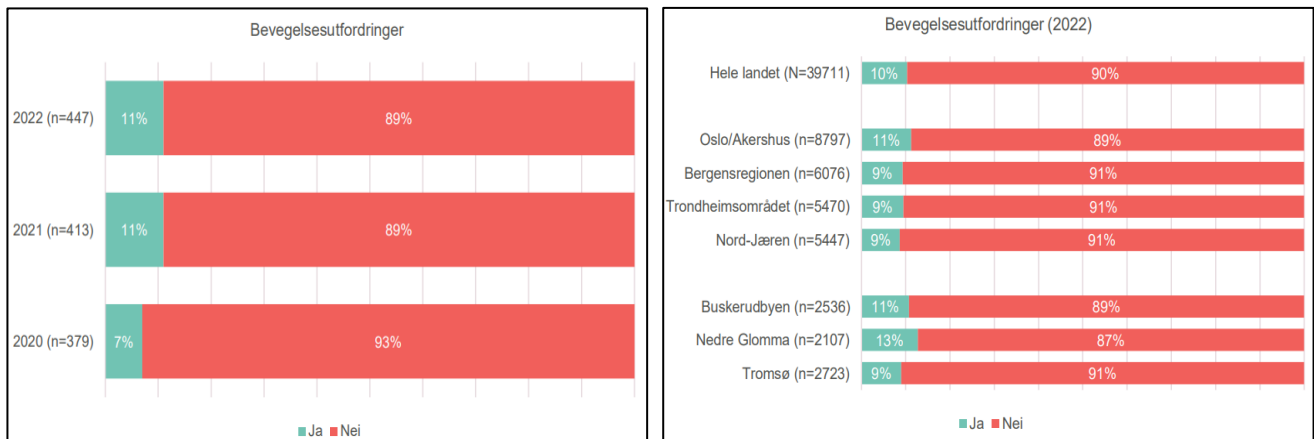
²⁵ Opplevd reisetid i 2024: Hvordan oppleves konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport i norske byer fem år senere? (Kjelde: Transportøkonomisk Institutt)

²⁶ Ibid.

²⁷ Sosiale trender betydning for bilbruk (Kjelde: Transportøkonomisk Institutt)

Bevegelsesutfordringer

Reisevaneundersøkinga visar også tal på kor fornøgde dem bevegelsesutfordringer er med kollektivtilbodet i Bjørnafjorden:



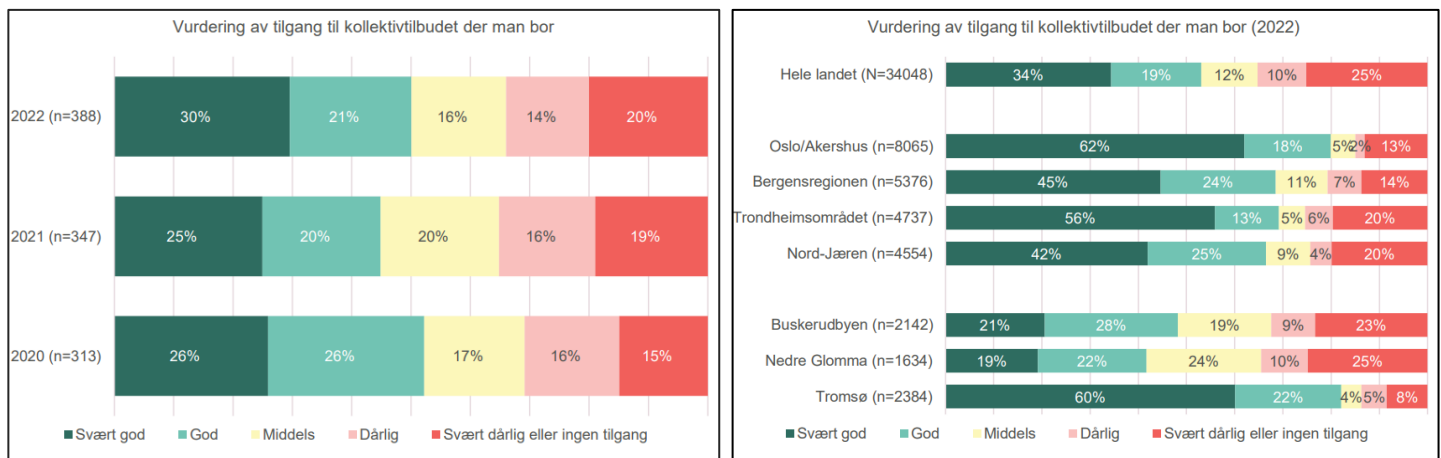
Tabell 5: Prosentandel av utvalet som har bevegelsesutfordringer. Tabell til venstre viser Bjørnafjorden kommune og tabell til høyre viser Bergensregionen (Kjelde: Opinion AS)

Kommunen har eit særskilt ansvar å ta omsyn til menneske med nedsett funksjonsevne innan mobilitet. Nedsett syn, høyrse, bevegelse, språk osv., må tas i betraktning for at vi skal ha eit 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. Tilstrekkeleg 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-køretøy 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.

Kollektivtilbod

Tal viser til at 51 % av bjørnafjordingane meinte at kollektivtilbodet vart svært god eller god. Kor 50 % mente kollektivtilbodet vart middels, dårleg eller svært dårleg (sjå tabell 6)²⁸.



Tabell 6: 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)

²⁸ Tala i tabellen er avrunda oppover, og er derfor på 101 %

Kva som gjer at kollektivtilbodet er god eller dårleg, nemnes ikkje i rapporten. Fleire kollektivavgangar mellom Osøyro og Bergen via ny E39, kan vere ein årsak til at kollektivtilbodet blir beskrivne som «svært god». Lågare busstilbod til og frå krinsane, kan vere ein årsak til at kollektivtilbodet blir beskrive som «svært dårleg».

For barn og unge har trafikktryggleik en stor betydning for om dei går, sykklar eller tar buss²⁹. Dette kan også føre til at dei blir køyrd til fritidsaktivitetar, framfor gange, sykle eller buss.

Bjørnafjorden er ein typisk utpendlar kommune. 52,7 % av dei sysselsette bjørnafjordingane pendlar i eigen kommune, medan 47,3 % er utpendlarar kor dei fleste pendlar til Bergen³⁰. Kollektivtransport mellom Bergen og lokalsentra i Bjørnafjorden (Osøyro og Eikelandsosen) er viktige bussforbindelsar for både reising og pendling til og frå Bergen.

Høg pendling innanfor eigen kommune, gjer at kommunen kan jobbe meir 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 Holmefjord, til Eikelandsosen. På vestsida er dette til dømes frå Hagavik, Lepsøy og Søre Øyane, inn til Osøyro sentrum.

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 skal jobbe for at folk kan pendle og reise trygt og enkelt via fjernesambandane.

²⁹ Sjå Barnetråkk 2019-2020 for tidl. Os kommune om områder som barn og unge opplev som utrygt å gå og sykle

³⁰ Kommunal planstrategi. Bjørnafjorden kommune 2024-2028, s.42

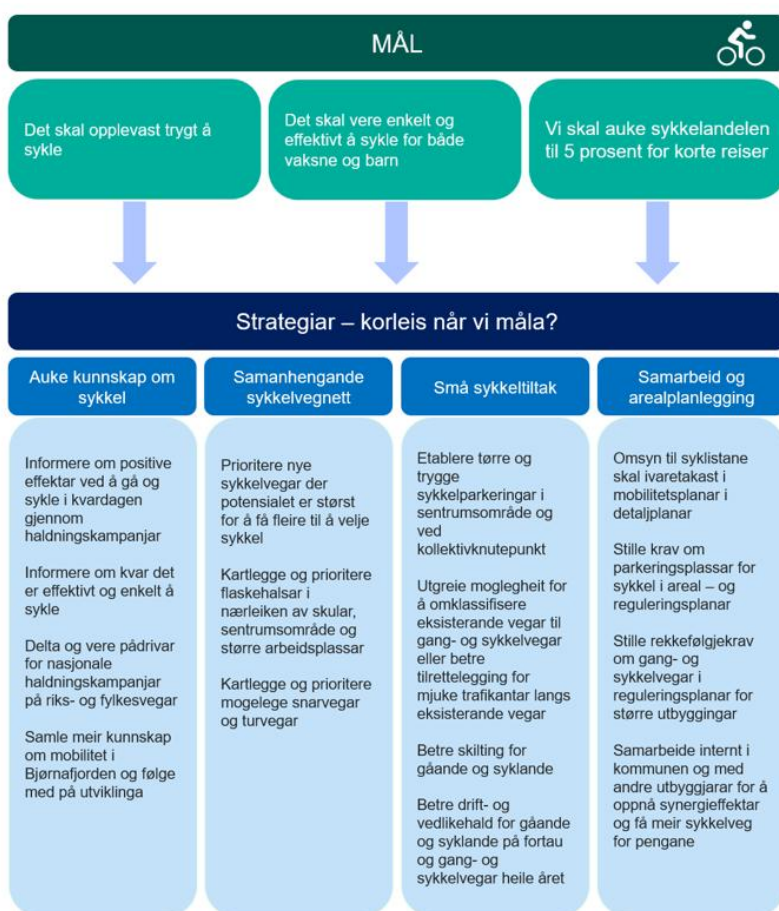
5. ANDRE KOMMUNALE PLANAR OG STRATEGIAR SOM ER FØRANDE FOR MOBILITETSSTRATEGIEN

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 sykklar³¹. Fortau og gang- og sykkelveg som plutsleg 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 sykkelstrategien³². Det har ikkje blitt gjennomført ein detaljert utreiing av sykkelnettverket for Fusa, så kommunen har potensial til å innhente meir informasjon på dette område.

³¹ Sykkelstrategi for tidlegare Os kommune. (2019). Multiconsult. s.4

³² 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^{33&34}. 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 løparhjul 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 rekkefølgjekrav om markering av fortau som indikerer åtskilt vegbane for syklistar og fotgjengar. Rekkefølgjekrav av tiltak som kan auke trafikktryggleiken for mjuke trafikantar bør inngå i nybygging på kommunale vegnett.



Tidlegare Os kommune har gjennomført Barnetråkk³⁵ og Seniortråkk³⁶.

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. Eldre og heilbarn og unge er viktige ressurspersonar for korleis mobilitetstiltak kan bli betre i kommunen.



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 «sykkeltkultur».

Skilting for syklande kan bidra til både betra reell trafikktryggleik og opplevd tryggleik, som begge er viktig for å gjere det attraktivt å sykle. Skilt som «Del vegen» kan påverke trafikkåtferda for syklistar og bilistar, og gjer dem bevisst 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 sharrows, kan brukast på vegstrekningar med blanda trafikantar (bilete til



³³ Sykkel i Byregionprogrammet Vurderte sykkelstrekningar i Os kommune. (2017). Multiconsult

³⁴ Kartlegging av infrastruktur for sykkel i regionsenter i Bergensområdet. (2018). Multiconsult

³⁵ Barnetråkkkartlegging - 5. og 8.trinn (vinter 2018/2019)

³⁶ Seniortråkk - Os sentrum og omland (2019/2020) av Leva Urban Design

høgre). Slike «delesymbol» syner at 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 budsjettarbeidet³⁷. 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.

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 reisa til og frå jobb. Ordninga gjer økonomiske godar som vil gagne tilsette på arbeidsplassane (t.d. gratis sykkelSERVICE, rabatt på leasing av elsykkel samt rabatt på kjøp av elsykkel og utstyr).

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 trafikkisikkerheit.

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

Det er **manglande virkemidler for håndheving**, blant annet manglar 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**.

³⁷ Sykkelstrategi for tidlegare Os kommune (Multiconsult) s. 15

I lys av mobilitet, skrivast det at strategien skal jobb for å forbetre forholda for mjuke trafikantar. 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 forbettringspotensiale for mobilitetsutvikling. Sykkelparkering burde vere universelt utforma og lett tilgjengeleg og utforma på ein måte som er trygt og attraktivt. Transportøkonomisk institutt har utforma tiltakskatalogen som visar korleis vi kan utforme sykkelparkering som er tilgjengeleg, attraktivt og trygge³⁸.

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 trafikksikkerheita òg grøn mobilitet, er det viktig at mjuke trafikantar blir prioritert. I trafikksikringsplanen oppfordrast det til at tryggleik for mjuke trafikantar går framfor framcomelegheit for biltrafikken i areal- og reguleringsplanar.

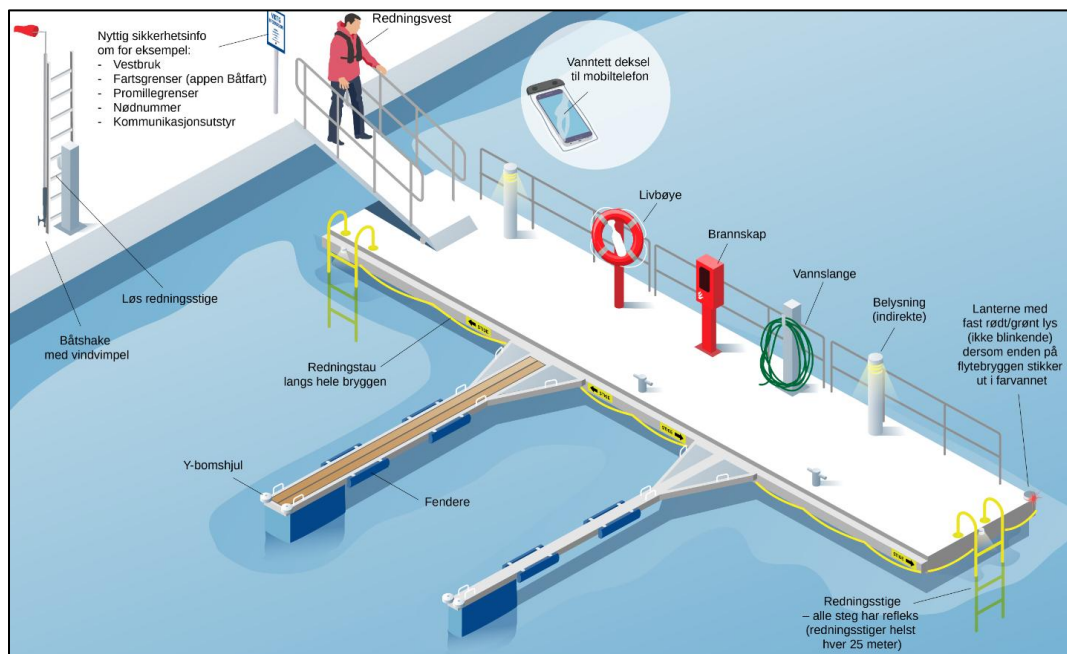
Tiltak som leggst fram i planen for å auke tryggleik for mjuke trafikantar er innføring av hjartesonar av alle barnehagar og skular i kommunen. Heilårdrift og vedlikehald på gang- og sykkelveg og fortau er også eit anna tiltak. Kommunen har primært ansvar for sine egne vegar, og må ha dialog med Vegvesenet 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

³⁸ [Sykkelparkering - Tiltakskatalog for transport og miljø](#) (Transportøkonomisk institutt)

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 ein viktig del av befolkninga sin mobilitet. Tal frå trafikkplanen 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 har føringar på korleis trafiksikkerheita på kai- og bryggje kan sikrast vest mogleg:



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

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

5.4 Gatebruksplan Osøyro sentrum

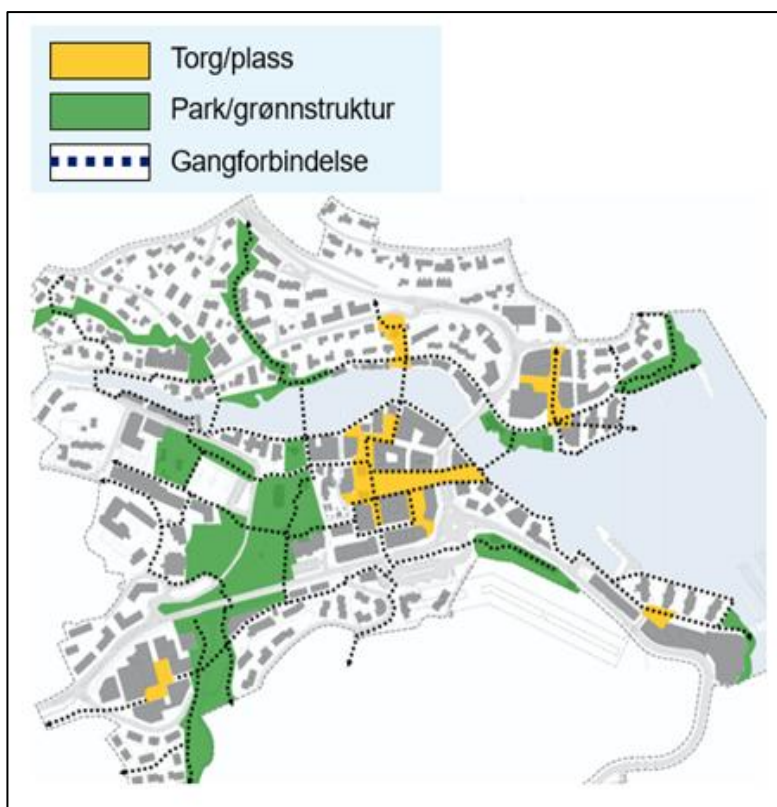
Kommunen held på med Osøyro områdeplan. Føremålet med områdeplanen er å fremje ei berekraftig utvikling i sentrum fram mot 2040 gjennom å planlegge for fortetting og transformasjon med kvalitet for delar av Osøyro. Livskvalitet for alle, er sentralt i planarbeidet. Osøyro skal bli eit vitalt og livskraftig 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 syklande 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 grønstruktur, 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, høyrse, bevegelse og andre sanselege nedsettingar er viktig å anvende i planlegginga og utforminga av sentrum.

6. FRAMTIDIGE PLANAR FOR REALISERING AV GRØN MOBILITET

Mobilitetsstrategien fokuserer på eit overordna nivå for korleis kommunen skal legge betre til rette for at fleire vel klimavennlege transportløysingar. 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 områdar som angår grøn mobilitet er dermed nyttig å innhente. Dette gjeld fortrinnsvis strategi for gåande 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 gåande³⁹. 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 menneskje 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 menneskje 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 benk⁴⁰, er konkrete tiltak som gjer at fleire grupper (t.d. eldre)



³⁹ Nasjonal gåstrategi (Statens vegvesen)

⁴⁰ [Aldersvennlige benker - Aldersvennlig \(KS\)](#)

har moglegheit til å kvile og gå meir. Fleire kvilebenkar 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)

I Bjørnafjorden har det allereie blitt satt ut fleire aldersvennlege kvilebankar. Os Pensjonistforening har satt ut totalt 47 aldersvennlege kvilebenkar kringom i kommunen. Likevel er det trong for fleire slike benkar. Særskilt er det viktig å etablere fleire kvilebenkar med passende mellomrom langs gangvegar kor det er lengre avstand eller bratt terreng. Etablering av fleire kvilebenkar vil gjere det meir attraktivt å gå, og fleire vil potensielt velje å køyre bil mindre i sitt nærområde.

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 snarvegar kan vere universelt utforma og aldersvennleg i størst mogleg grad. Til dømes kan belysning og rekkverk gjere det enklare for at fleire kan ta i bruk snarvegar.

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 bakkar 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 vêr - 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 vegbane⁴¹. Varmekablar i bratte bakkar er ein mogleg løysning som kan forhindre glatte vegstrekingar, og at fleire kan gå.

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 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 fartsdumpar)
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 Meir grønt areal gjer omgivnadane meir triveleg for menneskjer som vel å gå	F. Samlokalisering av handels-, teneste- og fritidstilbud

6.2 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 folketallet 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.

⁴¹ [Nyopprustet Olav Kyrres gate gjenåpnet \(miljøløftet.no\)](http://nyopprustet.olavkyrresgate.no)

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. Utrykkingskøretøy 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 trafikksekringsplan for Bjørnafjorden peikte på behov for ein meir heilskapleg samkøyring infrastruktur og trafikktrygge løysingar. I trafikksekringsplanen 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 områdar 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 områdar 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. Trafikksekring langs fylkesvegen inn og ut av Eikelandsosen
B. Opprette fleire ladestasjonar for båt og ferje	B. Parkering i fjellhall ○ Parkering i fjellhall vil gjere at fleire av dei eksisterande parkeringsplassane blir flytta ut av sentrumskjernen i Osøyro, og inn i parkering i fjell.

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

C. Regulering av parkeringsplassar. ○ 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)
D. Etablere fleire parkeringsplassar for utsleppsfrie transportmidlar ○ Til dømes kan dette vere parkering for sykkel og/eller el-bilar	D. Innføre deleløysningar for bil
E. Prioritere å etablere fleire parkeringsplassar for dem som er meir avhengig av biltransport ○ 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 nullutsleppsbilar*.

*«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 grøn 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 sykkelveg.
- etablere snarveg
- legge til rette 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 snarveg 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 grøn mobilitet som transportmiddel (t.d. dele løysningar).

Vi må også sjå på korleis vi kan bruke areal- og reguleringsplanlegging som arena for betre tilrettelegging av grøn mobilitet. Blant annet er det mogleg å sjå korleis kommunen skal sette fleire krav til nye nærings- og bustadbygging. Til dømes kan dette vere rekkefølgekrav 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 belønningsmidlar 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.