

Handlingsprogram 2014 – 2017 (23)

Vedlegg til Regional transportplan Sogn og Fjordane 2014 - 2023

Høyringsframlegg

INNHALD

1.	HANDLINGSPROGRAM 2014 – 2023	2
1.1	Oppfølging av handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013.....	2
1.2	Profil/satsingsområde	4
1.3	Politikkutforming	5
1.4	Retningslinjer	10
1.5	Økonomiske rammer for perioden 2014 - 2023.....	12
2.	PRIORITERINGAR	13
2.1	Budsjett 2014 – Økonomiplan 2014-2017	14
2.2	Marginalliste driftsramme	16
2.3	Investeringsprogram	18
2.4	Marginallister investering	20
2.5	Marginalliste kollektiv	24
2.6	Skredsikring.....	24
2.7	Drift og vedlikehold	25

1. HANDLINGSPROGRAM 2014 – 2023

Handlingsprogrammet er ein del av regional transportplan og gir ei oversikt over tiltak med utgangspunkt i mål, strategiar og retningslinjer frå RTP. Handlingsprogrammet vert rullert kvart 4. år og dannar eit utgangspunkt for prioriteringar i budsjett og økonomiplan.

Handlingsprogrammet har hovudfokus på tiltak dei fire første åra, men formulerer også tiltakspunkt for resten av planperioden. Årlege budsjetttrammer til samferdsle vil avgjere graden av oppfylging av handlingsprogrammet.

1.1 Oppfølging av handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013

Tabellen under syner status for investeringsprogram, marginallister og skredsikring frå *Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013*:

Store prosjekt

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 616 Sørødal – Kolset (Bremanger II)	Opna mai 2013
Fv. 609 Dalsfjordsambandet	Opna desember 2013
Fv. 4 Fastlandssamband Ytre Gulen (Brandangersundet)	Opna november 2010
Fv. 60 Olden – Innvik - Holentunnelen - Agjeldtunnelen	Opna oktober 2011 Opnar september 2014
Kabelferje Hisarøy	Opna september 2013

Tabell 1: Store investeringsprosjekt.

Mindre investeringstiltak

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 609 Askvoll ferjekai	Ferdig
Fv. 606 Krakhella ferjekai	Ferdig
Fv. 57 Sløvåg ferjekai	Ferdig
Losna ferjekai	Ferdig
Fv. 13 Rørvikfjellet	Ferdig
Fv. 50 Dråpane – refusjon	Refundert
Fv. 724 X fv.60 Olden sentrum	Ferdig

Tabell 2: Mindre investeringstiltak.

Gang- og sykkelveg

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 545 Kinnvegen (inkl. Thor Solbergsveg)	Strekning langs Thor Solbergsveg ferdig. Kinnvegen starter 2013.
Fv. 55 Håland – Austreim	Ferdig
Fv. 611 Naustdal kai – Sæle	Ferdig

Tabell 3: Gang og sykkelveg.

I tillegg til tiltak gitt i handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-13 har Sogn og Fjordane fylkeskommune starta opp følgjande tiltak/prosjekt:

Prosjekt/Tiltak	Status	Merknad
Fv. 60 Agjeldtunnelen	Opnar september 2014	Del av fv. 60 Olden – Innvik.
Fv. 391 Tunnel til Laukeland	Opna juli 2013	Konsekvens av utrasing på fv. 391 i 2010.
Fv. 616 Sørødal – Kolset (Bremanger II)	Opna mai 2013	Utviding av prosjektet med utbetringar på veg i dagen.

Tabell 4: Oppstarta prosjekt i tillegg til tiltak gitt i Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-13.

Skredsikring

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 57 Nishammaren, Fjaler	Opna juni 2013.
Diverse mindre tiltak	
Fv. 53 Midnestunnelen, Årdal	Ferdig august 2010.
Fv. 55 Ulvåna, Høyanger	Ferdig hausten 2012.
Fv. 92 Bjørødal – Matre, Høyanger	Arbeidet utført 2012.
Fv. 633 Kleiva, Selje	Utført 2011/12.
Fv. 152 Algøya, Balestrand	Blir gjennomført i 2013/14.
Fv. 337 Buskredene, Luster	Ferdig i 2013.
Fv. 337 Bjørødnabakken, Luster	Klart for byggestart i 2014.
Fv. 337 Lindeskreda, Luster	Klart for byggestart i 2014.
Fv. 615 Storesvora, Gloppen	Ferdig 2011.

Tabell 5: Skredsikringsprosjekt.

1.2 Profil/satsingsområde

Gjennom arbeidet med RTP har vi registrert fleire behov for tiltak som er viktige for regional utvikling. Dette er knytt til vedlikehald på fylkesvegnettet, store og mindre investeringsprosjekt, samt kollektivtiltak. Ynskja og behova er langt større enn dei økonomiske rammene vi ser føre oss vil gi rom for. Innanfor gitte økonomiske rammer vil Sogn og Fjordane fylkeskommune prioritere bruken av midlar til:

1. Bindingar og lovpålagde oppgåver
2. Vedlikehald av fylkesvegnettet
3. Mindre investeringstiltak
4. Utvida kollektivtilbod
5. Utgreiingsarbeid
6. Store investeringsprosjekt

Skredsikring:

Gjennomføring av skredsikringstiltak vert finansiert gjennom øyremerkte tilskot frå Staten. Det fylkeskommunale aktivitetsnivået innan skredsikring skal tilpassast dei statlege tilskota til føremålet. Innanfor dei planrammene som ligg til grunn for regional transportplan er det ikkje rom for å bruke ordinære fylkeskommunale midlar til investering i skredsikring. Rammene til skredsikring til det enkelte fylket vil bli fordelt etter Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i region vest. Innafor tildelt ramme til skredsikring kan fylkeskommunen sjølv prioritere kva tiltak som skal gjennomførast i planperioden.

Bindingar og lovpålagde oppgåver:

Bindingar:

- Driftskontraktar og andre kontraktar fylkesvegane
- Kontraktar på buss, båt og ferje
- Slutføring av oppstarta investeringsprosjekt

Lovpålagde oppgåver:

- Skuleskyss

Vedlikehald av fylkesvegnettet:

Fylkeskommunen prioriterer vedlikehald. Vedlikehald tek vare på transportinfrastrukturen og opprettheld funksjonen på anlegga. Det har lenge vore eit etterslep i vedlikehaldet som har medført eit aukande forfall på infrastrukturen. Fornying av infrastrukturen vert difor prioritert for å ta igjen etterslepet og redusere forfallet. Det er ønskjeleg at vedlikehaldet må haldast på eit nivå som fører til at vi ikkje får forfall på transportinfrastrukturen. Nivået i vegsektoren må aukast dersom forfallet ikkje skal auke. For å tilby ein robust og effektiv transportinfrastruktur må standarden på infrastrukturen opp på eit nivå der han kan ta vare på funksjonen sin utan høge ekstrakostnader. Tiltak for å ta igjen forfallet har difor høg prioritet.

Mindre investeringstiltak:

Med mindre investeringstiltak meiner vi målretta tiltak der vi tek sikte på å løyse særskilte problem på ei strekning eller eit punkt. Dette kan omfatte tiltak følgjande tiltak:

- Mindre utbetringstiltak/ fjerning av flaskehalsar
- Mindre gang- og sykkelvegprosjekt
- Trafikktryggingstiltak
- Kollektivtiltak (t.d. busslommer, leskur – utbetring og universell utforming)

Utvida kollektivtilbod:

Med dette meiner vi tiltak for å utvide kollektivtilbodet på buss, båt, ferje og tilrettelagt transport, særleg i BAS område.

Utgreiingsarbeid:

Fram mot revisjon av Regional transportplan kan det vere aktuelt med nye utgreiingar både innafor kollektivområdet, fylkesvegområdet og i høve til andre regionale planar.

Store investeringsprosjekt:

Dei økonomiske rammene som er lagt til grunn for Regional transportplan gir ikkje rom til å starte opp nye større investeringsprosjekt i perioden. Store investeringsprosjekt vert rekna som investeringsprosjekt med kostnadsramme over 50 mill. kr.

1.3 Politikkutforming

Gjennom analysedokumentet til RTP har vi definert ulike strategiar for utvikling av samferdsla i fylket, samt gitt ei politikkutforming innan ulike område/tema. Desse er vist her i handlingsprogrammet og lagt til grunn for utarbeidinga av dette.

Fylkesveg

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet

Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal gje kunnskap som kan nyttast for ein heilskapleg og behovsbasert utvikling av vegnettet. Funksjonsinndelinga skal leggjast til grunn ved vurdering av behov for standard som breidde, kurvatur osb., på ulike vegstrekningar. Dei skal også vere grunnlag for prioriteringar av drifts- og vedlikehaldstiltak og investeringar i handlingsprogrammet. Ved langsiktig planlegging og dimensjonering av innsatsen på fylkesvegnettet skal funksjonsklassane leggjast til grunn.

Drift og vedlikehald

Tiltak for å halde vegnettet ope skal prioriterast med hovudvekt på utbetring av elektriske anlegg, samt vass- og frostsikring i tunnelar.
Forfallet på fylkesvegnettet skal ikkje auke i perioden. Det er difor nødvendig med løyvingar til drift og vedlikehald som sikrar dette. Behovet for midlar til å stoppe forfallet vert vurdert årleg i samband med budsjettarbeidet.

Gang- og sykkelveg

Å legge til rette for meir gang- og sykkelveg gir truleg stor samfunnsnytte. Aktiv transport er raskt og praktisk, gir betre helse, bidreg til meir levande by/tettstadsmiljø og mindre forureining.
Sykkellaktiviteten skal aukast. Bygging av gang- og sykkelveg i tilknytning til skular skal prioriterast. Det er inngått sykkelbyavtale med Førde kommune. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil vurdere å inngå nye sykkelbyavtalar i perioden.

Trafikktryggleik

Møte- og utforkjøringsulykker utgjer ein stor del av dei alvorlege ulykkene i fylket. For å førebygge desse må ein satse på heile spekteret av tiltak, det vil seie trafikantretta, køyretøyretta og fysiske tiltak.
Trafikktryggingsarbeidet elles vert følgt opp gjennom fylket sin trafikktryggingsplan.

Tunnelar

Statens vegvesen har registrert eit behov på om lag 2,6 mrd. kr for å fjerne forfall og gjera nødvendig oppgradering på tunnelane i Sogn og Fjordane. Dei største kostnadene er knytt til strukturelle tiltak. Det er også registrert store behov for tiltak knytt til å oppfylle tunneltryggingsforskrifta og elektroforskrifta, samt diverse anna oppgradering.
Drift og vedlikehald av tunnelar skal prioriterast ved å redusere forfallet med hovudvekt på utbetring av elektriske anlegg, samt vass- og frostsikring og nødvendig oppgradering.

Naudnett

Fylkesveg tunnelane Naustbukttunnelen på fv. 53, Skåratunnelen på fv. 617, Gullringtunnelen på fv. 55 og Skatestraumtunnelen på fv. 616 blir bygd ut med naudnett i 2014.

Fylkeskommunen har 50 fylkesveg tunnelar som er lengre enn 500 m med trafikkmengd langt under ein ÅDT på 5000. Ut i frå trafikkmengde tilfredsstiller ikkje desse Direktoratet for nødkommunikasjon sitt krav om naudnett. Ei eventuell utbygging av naudnett i desse tunnelane vert ikkje finansiert av Staten.

Naudetatane har signalisert krav om utbygging av naudnett i alle tunnelar over 500 m då dei mister sambandet med sine einingar i desse tunnelane. Fylkeskommunen har ikkje økonomi til å bygge ut naudnett på alle tunnelar over 500 m, og ber Staten om å finansiere utbygginga også på fylkesveg tunnelar.

Bruer og ferjekaier

Registrert kostnad med å fjerne forfall og tilhøyrande oppgradering av bruer og ferjekaier på fylkesveg i Sogn og Fjordane er om lag 200 mill. kroner. Ein stor del av bruene er over 45 år og har ein standard som ikkje tilfredsstiller krava i vegnormalane.

Prioritere å utbetre ferjekaier, bruer og rasoverbygg som er i kritisk dårleg stand og gjera førebyggjande tiltak for å unngå store reparasjonar etter uvêr.

Ferjedrift

Kontraktperiode for ferjesambanda går ut om ca. 2-4 år. Fylkeskommunen har starta opp prosessen med å lyse ut ferjesambanda. Ved framtidig anbudsutlysing av drift av fylkesvegferjene skal ny statleg anbodsmal leggjast til grunn.

Vegdekke

Dekketilstanden på fylkesvegnettet har hatt ei positiv utvikling dei siste åra. Det er ynskjeleg å samordne behovet for å forsterke vegoverbygninga, vedlikehalde grøfter og stikkrenner samt oppsetting av rekkverk med dekkelegginga.

Ved vurdering av behovet for dekkelegging skal andre metodar som fresing og lapping av vegdekke vurderast for å auke levetida og reparere lokale problem.

Høgfjell

Høgfjellsstrekningane fv. 13 Gaularfjellet, fv. 55 Sognefjellet, fv. 92 Bjordal – Matre og fv. 243 Aurland – Lærdal skal vere vinterstengde. Eventuell endring for stenging og opning av desse høgfjellsstrekningane skal vurderast i samband med nye driftskontraktar.

Stenging og opning av fv. 50 Hol – Aurland og fv. 53 Årdal – Tyn skal vurderast utifrå tryggleiken til trafikantane og brøytemannskap.

Riksveg

Riksvegsambanda er hovudvegnettet i Sogn og Fjordane. Desse sambanda er viktige for å sikre ein god og sikker kommunikasjon internt og eksternt. Riksvegsambanda må difor tilfredsstillе krava til standard i vegnormalane. Viktige riksvegsamband som sikrar intern kommunikasjon i fylket (E39 og rv.5) må sikrast mot stengingar p.g.a. skred/fare for skred. Det er stort forfall på riksveggtunnelane som må utbetrast for å tilfredsstillе krava i mellom anna tunneltryggleiksforskrifta. Riksvegferjesambanda må ha 20 minuttss frekvens.

Sogn og Fjordane fylkeskommune vil nytte eit kvart høve til å peike på dei utfordringane vi ser på riksvegsambanda i Sogn og Fjordane. Fylkeskommunen skal mellom anna gi fråsegner til Nasjonal transportplan, NTP handlingsprogram og riksvegbudsjett.

Skredsikring

Dokumentasjonen av skredfaren på vegnettet i Sogn og Fjordane er god nok. Rammene til rassikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane som Sogn og Fjordane har på rassikring.

I tillegg til kriteria i Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehov, skal tal innbyggjarar, trafikkmengde og skuleskyssbehov leggest vekt på i våre prioriteringar av rassikringstiltak.

Kollektivtransport

Ruteproduksjon

Behov for bussar og sjåførar på lokalruteplan er i stor grad bestemt utifrå skuleskyss. Samdrift av skuleruter og lokalruter er avhengig av skuleskyssbehovet.

Eit tett og godt samarbeid med kommunar og skular er avgjerande for kor godt heilskapleg rutesystem det er mogleg å setje saman med knappe ressursar.

Fylkeskommunane har behov for eit tettare og meir formalisert samarbeid for å sikre at felles interesser på fylkeskryssande ruter vert ivaretekne på ein god måte. Det vil vere naturleg med felles anbod på definerte fylkeskryssande rutestrekningar der alle avgangane i ruta er med. I botnen for anboda må det ligge samarbeidsavtalar som regulerer fylkeskommunane sine rettar og plikter.

Staten bør utfordrast til å vere med i eit spleiselag då desse rutene utgjer nasjonale strukturar på lik linje med t.d. NSB sine ruter, hurtigruta og flyrutene på kortbanenettet.

Som offentleg aktør er det viktig å ivareta prinsippa om likeverdig behandling for ulike kommersielle aktørar. Det er vidare viktig å ivareta samfunnet sine interesser om eit velfungerande rutetilbod. Fylkeskommunen må difor ha eit bevist forhold til korleis ein skal forhalde seg til kommersielle ruter. Det må vurderast stimuleringsordningar for å sikre eit heilskapleg og velfungerande rutetilbod for innbyggjarane i fylket.

Snøggbåt

Fylket sitt totale engasjement i fylkeskryssande ruter på båt og buss må sjåast i ein samanheng. I dagens rutestruktur er det lite overlapping. Dei fleste rutene utfyller kvarandre og gir gode forbindelsar både internt i fylket og ut av fylket.

Det må arbeidast for å få etablert eit formalisert samarbeid med nabofylka om fylkeskryssande langruter med buss og båt. Staten bør også utfordrast til å bidra på fylkeskryssande strukturar på linje med lokale fly, hurtigrute og jernbane.

Snøggbåtrutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen bør gå som i dag ut avtaleperioden. Mindre tiltak og justeringar skal vurderast løpande som ein del av drifta av rutene.

Marknadsarbeid er viktig og må arbeidast med i eit langsiktig perspektiv. Etablering av eit arbeidsforum beståande av lokale aktørar og kommunane langs Sognefjorden er positivt for marknadsarbeidet.

Pendling

Det vil ikkje vere mogleg å etablere eit pendlartilbod for alle uavhengig av kvar i fylket ein bur. Bu- og arbeidsområde som har tilstrekkeleg befolkningsgrunnlag (BAS) må definerast og prioriterast når det gjeld å legge til rette for pendling med buss. Det å endre folk sine reisevanar krev mykje langsiktig arbeid og ressursinnsats. Avklaring av kva nivå rutestrukturen skal ha og stabile økonomiske rammer er viktig.

Alternativ kollektivtransport

Sogn og Fjordane er for grisgrendt til å ha eit rutetilbod med høg frekvens alle stadar. For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbodet for ulike brukargrupper vere viktig.

Ved å samarbeide lokalt med skular, kommunar og helseføretak kan ein lage gode tilbod som treff målgruppene.

Infrastruktur

Utvikling av tenlege kollektivterminalar er eit langsiktig arbeid som må gjerast i samarbeid med den aktuelle kommunen.

Det er strategisk viktig for fylkeskommunen å sikre seg disposisjonsrett til terminalar, enten gjennom leige eller kjøp.

Det er viktig at fylkeskommunen saman med kommunane sikrar at aktuelle kaianlegg til ei kvar tid er funksjonelle og hensiktsmessige til offentleg rutebruk. Dette er eit langsiktig arbeid som vil krevje oversikt, planlegging og samarbeid med kommunane.

Universell utforming

Universell utforming av reisesystema er viktig i dagens samfunn. Arbeid med å betre universell utforming er ein naturleg del av utviklinga av kollektivtilbodet.

Minimums rutetilbod

Det er viktig med eit definert minstetilbod for innbyggjarar utan veg.

På stadar med vegsamband må det søkast å etablere alternative kollektivordningar (t.d. Serviceskyss) for dei som ikkje har eit tenleg rutetilbod og heller ikkje kan nytte privatbil.

Drosjer

Retningslinene knytt til utøving av løyvemynde må reviderast jamleg opp mot utviklinga i fylket.

Samarbeid med næringa og andre offentlege aktørar for å stimulere kompetanseheving, samarbeid og rekruttering i næringa vil vere viktige tiltak.

Luftfart

Dagens lufthamnstruktur med fire lokale lufthamner i Sogn og Fjordane skal oppretthaldast. Ei eventuell utviding av rullebana på Sogndal lufthamn må sjåast i samanheng med nytt EASA reglement. Rutetilbodet mellom lufthamnene i Sogn og Fjordane og Bergen må utvidast med ein avgang frå Bergen på ettermiddag.

Sogn og Fjordane fylkeskommune må ha jamleg kontakt med Avinor og Samferdsledepartementet for å drøfte flyrutetilbod og framtidig lufthamnstruktur.

Sjøtransport

Hamner og farleier er eit statleg ansvar. Sogn og Fjordane fylkeskommune meiner det er viktig å stimulere til å få fram rasjonelle og effektive samarbeidsløysingar mellom hamnene. Det må leggjast til rette for at gods kan transporterast så saumlaus som muleg for å få overført gods frå veg til sjø. For å få til dette treng vi effektive koplingar mellom hamner og vegnett.

Hovudleia langs kysten er prega av variert og samansett trafikk. Stor trafikk frå Nordsjøen og Norskehavet går ofte på tvers av hovudleia. Inn- og utsegling frå terminalar og hamner må ha ein høg tryggleiksstandard og tilstrekkeleg djupne for at fartya skal manøvrere sikkert i tronge farvatn.

Jernbane

Jernbaneverket si satsing på drift- og vedlikehald av jernbanenettet og investering i nye jernbanetraserar er marginalt viktig for Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane vil ikkje ha direkte nytte av dei store investeringane det er lagt opp til på ny jernbaneinfrastruktur. Rammene til anna infrastrukturutbygging i Sogn og Fjordane må difor aukast tilsvarande meir.

Breiband

I tråd med EU sin digitale agenda skal alle innbyggjarar i Sogn og Fjordane ha tilbod på breiband. Kravet er min. 30 Mbit/sek nedlasting og 10 Mbit/sek opplasting for private hushald og 100 Mbit/sek opp- og nedlasting for næringslivet og offentlig sektor innan 2020.

Utbygging av breiband skal skje i tråd med vedteken breibandstrategi for Sogn og Fjordane.

1.4 Retningslinjer

Under planarbeidet har planutvalet, som politisk styringsgruppe, gitt føringar og retningslinjer for vidare arbeid og prioriteringar i regional transportplan. Desse er omtala under.

Funksjonsklasseinndeling av fylkesvegnettet

Regional transportplan legg føringar for investeringar på fylkesvegnettet. Ei inndeling av dei enkelte fylkesvegstrekingane etter funksjon vil sikre ei meir hensiktsmessig og effektiv transportplanlegging. Samstundes vil den vere eit grunnlag for å prioritere midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging.

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet er basert på eit sett av kriterier. I utgangspunktet er det nytta objektive kriterier, men også ulike avvegingar er gjort i tillegg.

Det er lagt til grunn 8 ulike kriterium for å definere funksjonsklassar på vegstrekingar på fylkesvegnettet:

- Reiselengde og transport
- Samband mellom region- og kommunesentre, gjennomgangsvegar
- Befolkingskonsentrasjonar
- Vegtettheit
- Viktige kollektivknutepunkt
- Vegen sin omjevna
- Vegen sin funksjon i det nasjonale vegnettet
- Spesielle omsyn som omkøyringsveg for riksveg, del tunge kjøretøy, turisme mv.

Ut frå desse kriteria er det definert fylgjande funksjonsklassar for vegnettet i Sogn og Fjordane:

Funksjonsklasse	Vegfunksjon
A	Nasjonale hovudvegar
B	Regionale hovudvegar
C	Lokale hovudvegar
D	Lokale samlevegar
E	Lokale tilkomstvegar

Nasjonale hovudvegar vert i funksjonsinndelinga lagt i eigen funksjonsklasse (funksjonsklasse A) som referanse for det fylkeskommunale vegnettet. Sogn og Fjordane fylkeskommune har ikkje avgjerdsmynde på dette vegnettet, men har høve til å gje fråsegn til staten sine prioriteringar. Det er difor nødvendig å vurdere riksvegane i forhold til det samla transportsystemet i fylket.

Nye prinsipp for klassifisering av ny veg og omklassifisering av eksisterande veg

Det er viktig å skilje mellom klassifisering av ny veg og omklassifisering av eksisterande veg (nedklassifisering/oppklassifisering).

Klassifisering av ny veg

- Nye vegsamband bygd etter fylkeskommunale prioriteringar og finansiert av fylkeskommune → fylkesveg
- Behov for ny veginfrastruktur som følgje av kommunale utbyggingsplanar → kommunal veg

Omklassifisering av eksisterande veg i samband med utbyggingar

Omlagging av vegtraséar gjennom t.d. tunnel:

- Dersom gamal vegtrasé er i funksjonsklasse B eller C → fylkesveg
- Dersom gamal vegtrasé er i funksjonsklasse D eller E → kommunal veg
- Dersom gamal vegtrasé på riks- eller fylkesvegnettet ikkje går gjennom utbyggingsområde → kommunal veg, vinterstengt gang- og sykkelveg eller nedlagt vegtrasé

Prioritering av skredsikringsmidlar – Kriteria

Statens vegvesen la i desember 2011 fram ei vurdering av skredsikringsbehovet for riks- og fylkesvegar i region vest. Det er peika på svakheiter med modellen og prioritering av midlar kun etter denne modellen vil truleg ikkje vere den beste løysinga for skredsikring i Sogn og Fjordane. Den største utfordringa i samband med prioritering av knappe skredsikringsmidlar, er å vurdere dyre skredsikringsprosjekt i område med lite busetjing og trafikk i høve til prosjekt der det er større busetjing og mykje trafikk.

I tillegg til kriteria i Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehov, vil fylkeskommunen legge vekt på fylgjande i prioriteringa av skredsikringsprosjekt:

- Tal innbyggjarar
- Trafikkmengd - ÅDT
- Skuleskyssbehov

Plankrav for investeringstiltak i handlingsprogram

I samband med utarbeiding av RTP og handlingsprogram stiller fylkeskommunen plankrav til nye investeringstiltak, tilsvarende krav som vert stilt til tiltak i NTP. Plankrava vert sette for å sikre mest mogleg rette kostnadstal i RTP og handlingsprogram, og for å sikre at planarbeidet for dei ulike prosjekta er komme langt nok for gjennomføring i medhald til føresetnadane. For prosjekt som skal vere med i RTP denne perioden vert det stilt fylgjande plankrav:

- *For prosjekt med oppstart i påfølgjande år skal det liggje føre godkjent reguleringsplan innan 1. juni. For prosjekt med oppstart i 2014 skal det liggje føre godkjent reguleringsplan innan 1. juni 2013.*
- *For første fireårsperiode skal det liggje føre ein vedteken arealdel, kommunedelplan eller tilsvarende.*
- *For siste seksårsperiode, dvs. perioden 2019 -2024, skal det liggje føre ei utgreiing for større prosjekt som avklarar rammer og omfang for tiltaket.*

1.5 Økonomiske rammer for perioden 2014 - 2023

Regional transportplan tek utgangspunkt i økonomiske rammer i gjeldande økonomiplan (planteknisk ramme). Som følge av signal gitt i kommuneøkonomiproposisjonen 2014 blir rammene til fylkesvegforemål justert ned med om lag 180 mill. kr i 2014. Dette er 65 mill. kr. meir enn det som var føresett i økonomiplanen.

I NTP 2014 – 2023 er det prioritert på 10 mrd. kr til ei satsing på å fornye og ruste opp fylkesvegnettet i 10-årsperioden. Det er føresett ei opptrapping frå 688 mill. kr i årleg gjennomsnitt perioden 2014-2017 til 1 208 mill. kr i 2018-2023.

I kommuneproposisjonen for 2014 er det lagt opp til at satsinga til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet er 500 mill. kr i 2014. Det er førebels lagt til grunn at Sogn og Fjordane blir tildelt 20 mill. kr i 2014 og at dette aukar med 5 mill. kr årleg i opptrapping fram til 2017.

Med bakgrunn i kommuneproposisjonen for 2014 er plantekniske ramme for 2014-2017 samla justert ned med høvesvis 45, 40, 35 og 30 mill. kr i høve til føresetnadane i økonomiplanen for 2014-2017.

I dei førebelse rammene som er lagt fram for finansutvalet er det lagt inn ein auke i rammene med 18, 13, 13 og 8 mill. kr i åra 2014–2017. I tillegg er det lagt opp til å løyve 40 mill. kr av fondsmidlar til investering i 2016 og 2017. Dette er nærmare omtalt i arbeidsdokument 2 til finansutvalet (26. juni 2013).

Handlingsprogrammet vil skissere marginallister med høvesvis -15, -5, +5 og +15 prosent i høve til ny planteknisk ramme.

2. PRIORITERINGAR

2.1 Budsjett 2014 – Økonomiplan 2014-2017

Tabellen under syner prioriteringane av driftsmidlane innanfor planteknisk ramme i perioden 2014-2017.

Dei årlege rammene og fordelinga av midlane vil bli vurdert årleg i samband med det ordinære arbeidet med budsjett og økonomiplan.

Budsjett 2014 - Økonomiplan 2014-2017				
Programområde / Teneste	2014	2015	2016	2017
720 Fylkesvegar - nyanlegg, drift og vedlikehald				
7200 Renter for vegforskotering		3,000	1,800	1,800
7201 Driftsmidlar overført til investeringar	27,500	15,900	11,500	14,000
7202 Fylkesvegar - drift og vedlikehald (netto)	279,602	282,482	274,243	257,343
7203 Fylkesvegar - uføresette hendingar	15,000	15,000	15,000	15,000
Sum 720 Fylkesvegar - nyanlegg, drift og vedlikehald	322,102	316,382	302,543	288,143
721 Fylkesvegar - miljø og trafikktryggingstiltak				
7210 FTU - administrasjon og tiltaksmidlar	1,200	1,200	1,200	1,200
7211 FTU - trafikktryggingstiltak i kommunane	5,000	5,000	5,000	5,000
Sum 721 Fylkesvegar - miljø og trafikktryggingstiltak	6,200	6,200	6,200	6,200
730 Bilruter				
7300 Buss - kjøp av tenester	168,069	167,399	166,393	166,393
7301 Buss - skuleskyss undertransportør/div. grunnskule	33,213	33,213	33,213	33,213
7302 Buss - skuleskyss vidaregåande skule	26,686	26,686	26,686	26,686
7303 Ungdomstilbod	9,025	9,025	9,025	9,025
7306 Diverse kollektiv	12,558	19,358	24,158	28,758
Sum 730 Bilruter	249,551	255,681	259,475	264,075
731 Fylkesvegferjer				
7310 Fylkesvegferjer	92,000	92,000	100,000	107,500
Sum 731 Fylkesvegferjer	92,000	92,000	100,000	107,500
732 Båtruter				
7321 Båt - skuleskyss/veglause grender	8,786	8,786	8,786	8,786
7322 Båt - ekspress og lokalruter	105,109	105,109	105,109	105,109
7323 Båt - diverse	6,175	8,105	10,235	12,535
Sum 732 Båtruter	120,070	122,000	124,130	126,430
733 Tilrettelagt transport				
7331 Tilrettelagt transport	8,760	8,760	8,760	8,760
Sum 733 Tilrettelagt transport	8,760	8,760	8,760	8,760
SUM	798,683	801,023	801,108	801,108

Tabell 6: Prioriteringane av driftsmidlane innanfor planteknisk ramme i perioden 2014-2017.

Det er i driftsbudsjettet for 2014-2017 lagt opp til ei vidareføring av ruteproduksjonen innanfor kollektivområdet på dagens nivå. Tilboda til alternativ transport er også vidareført.

Utviklinga dei siste åra har vist at kostnadsnivået innanfor kollektivområdet (buss og båt) aukar meir enn den generelle priskompensasjonen gjennom kommunal deflator. Det er teke høgde for ei slik utvikling vidare ved at det er lagt inn ein buffer på 2 pst. årleg (under postane *Diverse kollektiv* og *Båt-diverse*).

Erfaringar frå nyare ferjeandbod i andre fylke er at kostnadane aukar i høve tidlegare andbod. Det er derfor teke høgde for ein kostnadsauke frå 2016 og 2017 etter kvart som nye andbod vert sett i drift.

Løyvinga til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet vil i økonomiplanperioden ligge om lag 50-55 mill. kr årleg under det nivået som er vurdert som nødvendig for å stoppe forfallet på fylkesvegnettet.

Det er sett av driftsmidlar til investering på 68,9 mill. kr samla i 4-årsperioden til å dekkje slutføring av oppstarta investeringsprosjekt og nødvendige tiltak, jf. investeringsprogram.

2.2 Marginalliste driftsramme

Tabellen under syner prioriteringane av driftsmidlane innafor eventuelle endringar i planteknisk ramme på høvesvis +/- 5 og 15 pst. Føremålet med tabellen er å syne ei retning for prioriteringar ved eventuelle endringar i dei økonomiske rammene over tid. Ved ein reduksjon i budsjetttrammene vil det bli reduksjonar både på kollektivområdet og innanfor fylkesvegområdet.

Ved ein auke i budsjetttrammene vil det bli prioritert å styrke vegvedlikehaldet inntil vi er på eit nivå som er tilstrekkelig til å stoppe forfallet (om lag 55 mill. kr auke årleg i høve til gjeldande rammer). Auke utover dette vil bli prioritert mot mindre investeringar og deretter utbetring av kollektivtilbodet (ferje, buss og båt).

Endringar i budsjetttrammer	-15 %	-5 %	Planteknisk ramme	+ 5 %	+ 15 %
	- 120 mill. kr	- 40 mill. kr	2014	+ 40 mill. kr	+ 120 mill. kr
Programområde / Teneste					
720 Fylkesvegvar - nyanlegg, drift og vedlikehald					
7200 Renter for vegforskotering					
7201 Driftsmidlar overført til investeringar			27,500		40,000
7202 Fylkesvegvar - drift og vedlikehald (netto)	-40,000		279,602	40,000	60,000
7203 Fylkesvegvar - uføresette hendingar	-15,000	-9,000	15,000		
Sum 720 - Fylkesvegvar - nyanlegg, drift og vedlikehald	-55,000	-9,000	322,102	40,000	100,000
721 Fylkesvegvar - miljø og trafikktryggingstiltak					
7210 FTU - administrasjon og tiltaksmidlar	-1,200	-1,200	1,200		
7211 FTU - trafikktryggingstiltak i kommunane	-5,000	-5,000	5,000		
Sum 721 Fylkesvegvar - miljø og trafikktryggingstiltak	-6,200	-6,200	6,200	0,000	0,000
730 Bilruter					
7300 Buss - kjøp av tenester	-15,000	-3,000	168,069		5,000
7301 Buss - skuleskyss undertransportør/div. grunnskule			33,213		
7302 Buss - skuleskyss vidaregåande skule			26,686		
7303 Ungdomstilbod	-9,000	-9,000	9,025		
7306 Diverse kollektiv			12,558		
Sum 730 Bilruter	-24,000	-12,000	249,551	0,000	5,000
731 Fylkesvegferjer					
7310 Fylkesvegferjer			92,000		7,000
Sum 731 Fylkrevegferjer	0,000	0,000	92,000	0,000	7,000
732 Båtruter					
7321 Båt - skuleskyss/vegause grender			8,786		
7322 Båt - ekspress og lokalruter	-25,000	-8,000	105,109		5,000
7323 Båt - diverse	-1,800	-1,800	6,175		
Sum 732 Båtruter	-26,800	-9,800	120,070	0,000	5,000
733 Tilrettelagt transport					
7331 Tilrettelagt transport	-8,000	-3,000	8,760		3,000
Sum 733 Tilrettelagt transport	-8,000	-3,000	8,760	0,000	3,000
SUM	-120,000	-40,000	798,683	40,000	120,000

Tabell 7: Prioriteringar av driftsmidlar innafor ev. endringar i planteknisk ramme på høvesvis +/- 5 og 15 pst.

Ved reduksjon av ramma til drift og vedlikehald må følgjande tiltak vurderast:

- Kutte ut alt tingingsarbeid innanfor driftskontraktane.
- Tidlegare stenging og seinare opning av fjellovergangar.
- Vinterstenging av fleire fjellovergangar.
- Akseptere mørklegging av tunnelar på grunn av jordfeil.
- Redusert vinterdriftsstandard.
- Redusert dekkelegging.
- Stenging av rasteplassar og venterom.
- Legge ned trafikktryggingsutvalet (FTU).

Ved reduksjon av ramma til kollektiv må følgjande tiltak vurderast:

- Legge ned ein av snøgggbåtane (Sognebåten eller Spegelvendten).
- Redusert lokalbåttilbod i Indre Sogn, Gulen/Solund og Florabassenget (eventuelt Kystvegekspressen).
- Legge ned godsbat Bergen – Solund – Værlandet – Bulandet etter at kontrakten går ut.
- Redusere/fjerne deler av lokale og regionale bussruter.
- Redusere/fjerne deler av fylkeskryssande bussruter.
- Redusere/fjerne deler av ungdomstilbod.
- Redusere/fjerne deler av Serviceskyss og Tilrettelagt transport.

2.3 Investeringsprogram

Innanfor gjeldande økonomiske rammer er det i planperioden ikkje prioritert oppstart av nye prosjekt utover det som er vurdert som strengt nødvendig pga. tilstand.

Det er prioritert midlar til slutføring av oppstarta prosjekt og nødvendig utbetring av fv. 53 Daløy ferjekai og fv. 633 Rasoverbygg Kleiva. Det er i tillegg prioritert midlar til trafikktrygging ut frå ei vurdering frå Statens vegvesen om minimumsbehov på dette området.

Investeringsprogram	Planteknisk ramme					
Prosjekt					Sum 2014-17	Sum 2018-23
	2014	2015	2016	2017		
Store prosjekt	99,0	20,0	0,0	0,0	119,0	0,0
Fv. 609 Dalsfjordsambandet (slutføring)	52,0				52,0	
Fv. 616 Bremangersambandet	22,0				22,0	
Fv. 60 Olden-Innvik, parsell Agjeld-Ugla (slutføring)	25,0	20,0			45,0	
Mindre utbetringar	37,0	4,0	27,0	30,0	98,0	6,0
Fv. 243 Aurland-Stegastein (refusjon forskottering)		4,0	4,0		8,0	
Fv. 333 Mørkridsdalen (bru)	9,3				9,3	
Fv. 365 Pilestredet bru	12,2				12,2	
Fv. 542 Osstrupen bru	15,5				15,5	
Fv. 31 Daløy ferjekai - utbetring			13,0		13,0	
Fv. 633 Rasoverbygg Kleiva			10,0	30,0	40,0	
Fv. 53 Brøytestasjon Holsbru						3,0
Fv. 50 Brøytestasjon						3,0
Fv. 611 Naustdal-Vevring (binding ved ev. gruvedrift)*						
Gang- og sykkelveg	15,0	11,8	0,0	0,0	26,8	0,0
Fv. 545 Kinnvegen (slutføring)	15,0	11,8			26,8	
Trafikktryggingstiltak	8,0	8,0	8,0	8,0	32,0	46,0
Rekkverk/Sideterreng	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0	28,0
Andre trafikktryggingstiltak	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	18,0
Miljø- og servicetiltak	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kollektivtrafikktiltak	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Planlegging og prosjektering	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	10,0
Planlegging, prosjektering og utgreiing	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	10,0
Til fordeling vegsektoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Til fordeling vegsektoren						
SUM	162,0	46,8	38,0	41,0	287,8	62,0

Tabell 8: Investeringsprogram.

* Fylkeskommunen har gjennom FT-SAK 6/11 forplikta seg til å løyve midlar (55 mill. kr) til utbetring av fv. 611 Sæle – Engebø om det vert oppstart av gruvedrift på Engebø i Naustdal kommune. Dette er ikkje finansiert.

Finansieringsplan						Sum	Sum
		2014	2015	2016	2017	2014-17	2018-23
Driftsmidler		27,5	15,9	11,5	14,0	68,9	51,5
Refusjon av mva.		27,4	8,0	6,5	7,0	48,9	10,5
Fondsmidler		20,6	2,9	20,0	20,0	63,5	
Lånemidler		35,5	20,0			55,5	
Unyttet lån fra 2013		51,0				51,0	
Sum		162,0	46,8	38,0	41,0	287,8	62,0

Tabell 9: Finansieringsplan.

Det er ikke lagt opp til øke i låneopptaket ut over det som ligger i gjeldende budsjett og økonomiplan 2013-2016.

I gjeldende økonomiplan er låneopptaket i 2014 på 55,5 mill. kr. I finansieringsplanen over er 20 mill. kr av dette overført til 2015 med grunnlag i framdrift i prosjekta.

I 2014 vil vi det i tillegg bli behov for lån på 51 mill. kr (unyttet lån fra 2013) knytt til tilsvarende mindre lånebehov i 2013, jf. omtale i FT-sak 15/13 om tertialrapport 1/13. Dette er også med grunnlag i framdrift i prosjekta.

2.4 Marginallister investering

Store investeringsprosjekt

Marginalliste for store investeringsprosjekt er basert på tidlegare handlingsprogram, samt registrert behov i perioden og i innspelsrundar.

Alle kostnader i mill. 2013-kr

	Prosjekt/Tiltak	Kostnads overslag	Status
1	Fv. 60 Uгла – Skarstein	380	Stryn kommune: Prosjekteringsløyving i 2013. Kostnadsoverslag vil bli oppdatert.
2	Fv. 60 Grodås – Møre grense	241	Hornindal kommune: Godkjent kommunedelplan. Ferdig reguleringsplan i 2014.
3	Fv. 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet	970	Fjaler kommune og Gaular kommune: Kan delast i fleire delprosjekt. Delvis bompengefinansiering kan bli aktuelt.
4	Fv. 481 Førdehuset – Slåtten skule (Skora)	320 - 450	Førde kommune: Gang- og sykkelveg. Det vert vurdert om det er mogleg å få til rimelegare løysing.
5	Fv. 481 Storehagen – Førdehuset	80 - 115	Førde kommune: Gang- og sykkelveg. Smale fortau med mange avkøyrslar gir dårlege tilhøve for syklende.
6	Ferjesamband Rugsundøy – Vemmelsvik		Bremanger kommune og Vågsøy kommune: Kommunedelplanarbeid sett i gang. Manglar kostnadsoverslag. Del av Kystvegen mellom Måløy og Florø.
7	Fv. 616 Svelgen - Indrehus	635	Bremanger kommune: Kostnad basert på tilrådd alternativ i kommunedelplan. Del av Kystvegen mellom Måløy og Florø.
8	Fv. 55 Tronvika – Ulvåna	450	Høyanger kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 55.
9	Fv. 55 Høyheimsvik – Nes	165	Luster kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 55.
10	Fv. 609 Stongfjorden - Askvoll	930	Askvoll kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 609. Alternativt bør det gjerast mindre utbetringstiltak og trafikktryggingstiltak for om lag 30 mill. kr på strekninga.
11	Fv. 615 Sandane - Storebru	800	Gloppen kommune og Flora kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 615. Kan delast opp i fleire mindre prosjekt.
12	Fv. 303 Seimsdalstunnelen	93	Årdal kommune: Fleire tiltak er aktuelle. Utbetring av dagens tunnel – ny tunnel. Kostnad vil avhenge av ambisjonsnivå (93 – 320 mill. kr).

Tabell 10: Prioritert oversikt over aktuelle nye store investeringsprosjekt

Førdepakken

Førdepakken gjeld tiltak på riks-, fylkes- og kommunevegar i Førde sentrum innanfor ein kostnad til 1,5 mrd. kr.

Realisering av Førdepakken er tenkt finansiert med 750 mill. kr (50 pst.) i bompengefinansiering og 750 mill. kr i eit spleiselag mellom staten, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Førde kommune fordelt med 250 mill. kr på kvar.

Det ikkje er grunnlag for å prioritere Førdepakken som eige prosjekt i handlingsprogrammet no. Dei tiltaka som er knytt til fylkesvegnettet i Førdepakken er lagt inn i handlingsprogrammet som sjølvstendige prosjekt (trafikkale tiltak i Førde sentrum). Dersom Førdepakken vert realisert vil prosjekta i handlingsprogrammet inngå som ein del av prosjektporteføljen i Førdepakken. Spørsmålet om fylkeskommunal deltaking i eit spleiselag i Førdepakken vil fylkestinget ta stilling til i eiga sak.

Uprioritert marginaliste utbetring av fylkesvegar

Uprioritert marginaliste for utbetring av fylkesvegar er basert på tidlegare handlingsprogram, samt registrert behov i perioden.

Kostnader i mill. 2013-kroner

Prosjekt/Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
Fv. 13 Dragsvik ferjekai	20	B	Balestrand kommune: Større reparasjonsarbeid betong.
Fv. 53 Brøytestasjon Holsbru	3	B	Årdal kommune: Nybygg – strøsandlager.
Fv. 53 Fjellsikring vest for Finnsåstunnelen	8	B	Årdal kommune: Fjellsikring, reinsk, bolting, oppsetjing av noko nytt fanggjerd. Er prosjektert. Også aktuelt som mindre rassikringstiltak.
Fv. 57 Undalstunnelen	20	B	Gulen kommune: Sjå rapport. Ny veg og tunnel: 150-200 mill. kr. Her er det lagt inn auke tunnelhøgde til 4,2 m.
Fv. 61 Naveosen - Sollibakke		B	Vågsøy kommune: Skal lage reguleringsplan. Har ikkje oppdatert kostnadsoverslag.
Fv. 609 Stongfjorden - Askvoll	30	B	Askvoll kommune: Mindre utbetnings- og trafikktryggingstiltak, jf. rapport.
Fv. 50 Brøytestasjon	3,5	C	Aurland kommune: Kvilebu, toalett og strøsandlager.
Fv. 606 Dumbesvingane	3	C	Solund kommune: Søkna frå kommunen. Trafikktrygging.
Fv. 92 Møteplassar i tunnel Bjordal - Vamråk	10	D	Høyanger kommune: Tetting av vasslekasjar, asphalt, utbetring av overgang ved tunnel, møteplass for vogntog.
Fv. 121 Vange bru/Seljestokken	5	D	Vik kommune: Utbetring av drenering fylkesveg. Liten lysopning under bru gir fare for flaum ved store nedbørsmengder.
Fv. 301 Farnes - Hjelle	20	D	Årdal kommune: Utvida grøft for å ta imot is- og steinnedfall frå skjering og fjellområdet over skjeringa ved Galden.
Fv. 302 Midtun - Åbøle	50	D	Årdal kommune: Planlegging 2013. Kostnad basert på utgreiing frå før 2010. Få oppdatert overslag når planarbeidet er kome lenger.
Fv. 331 Skjolden - Urnes		D	Luster kommune: Utgreiing som beskriv aktuelle tiltak blir ferdig i 2013. Mur ved Sørheim vert utbetra 2013/14.
Fv. 393 Håland - Tømmerbakke	4	D	Fjaler kommune: Godkjent reguleringsplan. Møteplassar og breiddeutviding i kurver.
Fv. 621 Måløy – Vågsvåg	13	D	Vågsøy kommune: Mindre utbetringar som møteplassar, drenering, overbygning og trafikktryggingstiltak.
Fv. 661 Haugen – Myrold	27	D	Eid kommune: Forsterking, drenering og møteplassar.
Fv. 662 Nordfjordeid – Torheim	30	D	Eid kommune: Utgreiing 2013.
Fv. 724 Fossvega i Oldedalen	1	D	Stryn kommune: Forhøge betongvange på rasoverbygg.
Fv. 421 Vikja - Roska		E	Gaular kommune.

Tabell 11: Marginaliste for utbetring av fylkesvegar.

Marginalliste for utbetring av fylkesvegnettet er ikkje prioritert. Før vi veit noko om kva rammer som er disponible er det vanskeleg gi ei fagleg grunngjeving for prioritering av tiltak. Vi har motteke mange prioriterte innspel frå kommunane på mindre investeringstiltak som ikkje kjem fram i tabellen over. Tabellen er soleis ikkje uttømande. Prioritering av eventuelle tiltak må skje i samband med dei årlege budsjettprosessane ut frå tilgjengelege rammer.

Marginalliste gang- og sykkelveg

Dei viktigaste kriteria for prioritering av gang- og sykkelveg er:

- Biltrafikk på vegen (ÅDT)
- Plassering ved skule eller i tettstad
- Mindre tiltak som aukar effekten av eksisterande tiltak
- Potensiale for overgang frå bil til sykkel (inkl. sykkelbyavtale)
- Framkomst for mjuke trafikantar utanfor tunnel

Det er prioritert følgjande tiltak:

Kostnader i mill. 2013-kroner

Pri.	Prosjekt/Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
1.	Fv. 607 Heggebø - Leirvik	5-8	C	Hyllestad kommune: Reguleringsplanarbeid sett i gang. Sak om fråvik.
2.	Fv. 614 Svelgen sentrum	15-20	B	Bremanger kommune: Reguleringsplan ligg føre.
3.	Fv. 609 Halbrendøyra (Steinavegen)	50-70	B	Førde kommune: Det manglar tilbod for gåande og syklande på strekninga. Det er laga forprosjekt for tiltaket.
4.	Fv. 545 Idrettsanlegg – Florø barneskule (Michael Sahrsgate)	15-22	C	Flora kommune: I dag er det fortau på delar av strekninga og gangsti gjennom parken.
5.	Fv. 484 Viabrua – Prestfoss bru	14-20	C	Førde kommune: Det manglar gang- og sykkelveg frå Viabrua og forbi sentralsjukehuset. Det er laga forprosjekt.
6.	Fv. 615 Storebrua – Vonheimskrysset	45-60	C	Gloppen kommune: Første delstrekning for å få etablert tilbod for mjuke trafikantar gjennom Sandane sentrum.
7.	Fv. 700 Sandane x fv. 615 – Austreim x kv	40-55	D	Gloppen kommune.
8.	Fv. 608 Strømmen – Askvoll skule	25-35	C	Askvoll kommune: Tryggare tilkomst frå aust og sør til Askvoll skule.
9.	Fv. 60 Innvik – Hildestranda	23-32	B	Stryn kommune.
10.	Fv. 185 Hermansverk x rv. 55 – Hjedl	60-85	D	Leikanger kommune: Mykje gang- og sykkeltrafikk mellom sentrum og skulen og bustadområda oppe i bygda. Tiltaket er eit vilkår for utbygging av nye bustadfelt. Reguleringsplanarbeid sett i gang.

Tabell 12: Marginalliste for gang- og sykkelveg.

Uprioritert marginalliste trafikktryggingstiltak

Med utforkøyring som dominerande ulukkestype, er oppsetjing av rekkverk der dette manglar, eller har for dårleg kvalitet, det viktigaste trafikktryggingstiltaket.

Kostnader i mill. 2013-kroner

Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
Rekkverk	60		Behovet for nytt rekkverk og oppgradering av gamle rekkverk er stort, i storleiken 10-20 mill. kr per år. Det er føreslege ei minsteløyving til rekkverk og sideterreng på 5 mill. kr per år.
Fv. 614 X fv. 577 Myklebust		B	Bremanger kommune: Planlegging i gang.
Fv. 608 Utbetring av kryss ved Straumsbrua		C	Askvoll kommune: Planlegging i gang. Marginalprosjekt i 2014-2019.
Fv. 53 Årdalstangen – Øvre Årdal	7	B	Årdal kommune: Tiltak etter ts-synfaring.
Andre trafikktryggingstiltak	20		Aktuelle tiltak kan vera trafikktryggingstiltak etter inspeksjonar og synfaringar, lyssetjing av gangfelt, utbetring av sikt i kryss mm.
Fv. 604 X kommunal veg til Leirdalen	5	C	Luster kommune: Dårlig sikt og radius i krysset.

Tabell 13: Uprioritert marginalliste for trafikktryggingstiltak.

Marginalliste for miljøtiltak og servicetiltak

Kostnader i mill. 2013-kroner

Pri.	Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
1.	Fv. 243 Vassforsyning til Stegastein	0,5-1	D	Aurland kommune.
2.	Fv. 60 Rasteplass Kråka	6	B	Stryn kommune: Tiltaket er prosjektert.
3.	Fv. 60 Toalett rasteplass Utvikjellet	3	B	Gloppen kommune.
4.	Fv. 60 Rasteplass ved Honndøla bru	5	B	Hornindal kommune: Kan vere del av fv. 60 Grodås - Møre grense.

Tabell 14: Marginalliste for miljøtiltak og servicetiltak.

Marginalliste for kollektivtrafikktiltak

Kostnader i mill. 2013-kroner

Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
Busslommer, leskur – utbetring og universell utforming	3 mill. kr årleg		Fleire mindre tiltak kan vera aktuelle.

Tabell 15: Marginalliste for kollektivtrafikktiltak.

2.5 Marginalliste kollektiv

Pri.	Tiltak
1.	Serviceskyss/målretta kollektivtiltak
2.	Bybuss i Førde og Florø – takstnivå og tilbud
3.	Kollektivruter i BAS område
4.	Ferje – frekvens og opningstid
5.	Marknadsføring av kollektivtilbudet

Tabell 16: Marginalliste kollektiv.

2.6 Skredsikring

Pri.	Prosjekt/Tiltak	Merknad
-	Fv. 55 Gullringen	Refusjon 2016/17
-	Fv. 152 Algøya	Ferdig 2014
-	Fv. 337 Buskredene	Ferdig 2013

Tabell 17: Prosjekt som er starta opp og skal fullførast i planperioden.

Nye skredsikringstiltak:

Pri.	Prosjekt/Tiltak	Merknad
1.	Fv. 337 Bjødnabakken/Lindeskreda	Luster kommune: Reguleringsplan ligg føre.
2.	Fv. 152 Alstokka	Balestrand kommune: Under prosjektering. Bør gjennomførast i samband med arbeidet på Algøya.
3.	Fv. 55 Renninganeset	Balestrand kommune.
4.	Fv. 722 Flovegen	Stryn kommune: Treng planleggingsmidlar.
5.	Fv. 92 Arnafjord	Vik kommune.
6.	Fv. 53 Jåteli	Årdal kommune.
7.	Fv. 616 Davikstranda	Bremanger kommune.
8.	Fv. 55 Kjenes	Balestrand kommune: Alternativ løysing med bru over Esefjorden.

Tabell 18:

Framdrifta vil vere avhengig av storleiken på statleg tilskot til skredsikring. Årlege løyvingar vil bli vurderte i samband med det ordinære budsjettarbeidet.

2.7 Drift og vedlikehald

I tabellen under er det synt fordeling av midlane til drift- og vedlikehald på ulike område i 2013, samt behovet for 2014-2017 dersom vi legg til grunn at forfallet ikkje skal auke.

	Drift og vedlikehald	Løyving	Behov for å stoppe forfall				Sum 2014-107	Storleik forfall
	Tiltak	2013	2014	2015	2016	2017		
Drift	Driftskontraktar (driftskontrakt, elektrokontrakt, refusjon kommunar, generell drift)	172,9	177,0	180,0	184,0	187,0	728,0	
	Andre faste driftsutgifter (straum, tilskott veglys og andre bundne kostnader)	7,1	8,0	8,0	8,0	8,0	32,0	
Vedlikehald	Tunnel	54,0	100,0	60,0	60,0	60,0	280,0	2 600,0
	Bru/ferjekai - drift og vedlikehald	10,4	10,0	12,0	12,0	12,0	46,0	200,0
	Dekkelegging/forsterking/vegmerking	107,5	65,0	88,0	88,0	88,0	329,0	520,0
	Vegutstyr, miljø og andre tiltak (rekkverk, murar, grøfting, reparasjon m.m.)	38,3	36,0	45,0	45,0	45,0	171,0	650
	Sum (brutto)	390,2	396,0	393,0	397,0	400,0	1 586,0	3 970,0
	refusjon av mva.		79,2	78,6	79,4	80,0		
	Sum (netto)		316,8	314,4	317,6	320,0		

Tabell 19: Behov for midlar til drift- og vedlikehald for å hindre auke i forfall.

Behovet for løyving i 2014 er på om lag 400 mill. kr dersom forfallet ikkje skal auke. Av dette er om lag 250 mill. kr bunde i kontraktar knytt til drift av vegnettet, samt tunnelvedlikehald og andre utbetringar.

Det er lagt til grunn at oppstarta arbeid i Midnestunnelen vert slutført i 2014. Høyangertunnelen har fått midlar i 2013, men hovudtyngda av arbeidet vil skje i 2014 og 2015. Kostnaden her vil truleg auke. Vidare er det teke omsyn til venta auke i driftskontraktar som følgje av ny kontrakt for Indre Sogn og Indre Sunnfjord frå 1/9-14, Nordfjord 1/9-15, Midtre Sogn 1/9-16 og Hafs 1/9-17. Utbetaling av veg som er i ferd med å gli ut på fv. 13 Mjell – Kleivane er føresett finansiert i 2014.

I behovet for bru- og ferjekaivedlikehald er det berre teke med fagkontraktane, og ikkje større vedlikehaldsarbeid som t.d. ny Varahaug bru. Oppgradering av Daløy ferjekai er føresett finansiert over investeringsposten.

Drift

Med drift av vegnettet meiner vi oppgåver og rutinar som er naudsynte for å halde vegen open og farbar. Dette kan vera tiltak som til dømes brøyting, strøing, reinhald, drift av rasteplassar osv.

Ved inngangen til perioden er kostnadene med drift av vegnettet bundne i sju forskjellige driftskontraktar. I tillegg er det eigne kontraktar innan drift av elektriske anlegg og fagkontraktar for vedlikehald av bruer og ferjekaier. Fleire av desse kontraktane skal lysast ut på nytt i løpet av perioden, noko som kan medføre kostnadsauke innan einskiltkontraktar.

I driftskontraktane er det lagt inn noko bestillingsarbeid. Det betyr at vi kan utføre nokre mindre vedlikehaldsoppgåver gjennom kontraktane utan å lyse dei ut på nytt. Dersom ramma til drift og vedlikehald blir redusert, må vi vurdere å redusere omfanget av dette. Binding for driftskontraktane er om lag 150 mill. kr for 2014.

Vedlikehald

Med vedlikehald meiner vi å utbetre vegen til opphavleg standard, for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Døme på slike tiltak er dekkelegging, skifte av stikkrenner, skifte utslitte delar i elektriske anlegg, skifte rekkverk, grøfting osv. I perioden 2010-2013 har nivået på løyvingane vore tilnærma på eit nivå der forfallet ikkje skal auke. I arbeidet med vedlikehaldsplan er det teke utgangspunkt i forfall på vegnettet og vurdert ulike strategiar for å hindre at dette aukar. Då tilstanden på ulike vegar og ulike vegelement utviklar seg ulikt over tid, kan det bli behov for å omprioritere midlar i høve til føresetnadane som er gjort i planarbeidet.

I tabell 17 er det synt minimumsbehov for drift- og vedlikehaldsmidlar for at forfallet i perioden ikkje skal auke. Dersom løyvinga blir redusert i høve til dette vil forfallet auke som igjen kan føre til at kostnadene med utbetaling aukar over tid.

Tiltak for å etablere og oppgradere lys og elektrisk anlegg i tunnelar, samt brannsikring og tryggingsutstyr er ikkje med i tabellen over.

Tunnel – behov

Det er lagt til grunn eit *minimumsbehov* på 60 mill. kr pr. år til tunneltiltak for å hindre at tunnelar vert stengde i perioden. Ein del av utfordringane på vegnettet er knytt til gammalt elektrisk utstyr i tunnelane og at plater som er nytta til vass- og frostsikring losnar. Noko av dette skuldast at det tidlegare er nytta materialar som ikkje er eigna for bruk i tunnelar. Det er problem med korrosjon på grunn av fuktig miljø og jordfeil i ex-kablar på grunn av fukt og støv/skitt.

Utfordringane kan beskrivast slik:

- Tunnelinspeksjonar og tilsyn med elektroanlegg avdekkar dårleg teknisk tilstand i mange tunnelar. Ein del tiltak kan ikkje utsetjast.
- Teknisk utstyr vert svekka av miljø og alder.
- Det lokale eltilsynet har fullmakt til å stenge av elektriske anlegg dersom tilstanden er vurdert som risikofyllt, eller pålegg ikkje vert fylgt opp av anleggsseigar.

Tunnelforfaller syner seg særleg ved at det oftare vert jordfeil i tunnelar. Dette kan medføre utkopling av straumen i mange tunnelar slik at dei vert mørklagde. I mange tilfelle er det då heller ikkje straum til nødvendig nødutrusting.

Dei største utfordringane har til no vore i Høyangertunnelen på fv. 55 og i Midnestunnelen på fv. 53 i Årdal. Desse har fått løyving til start av utbetningsarbeid i 2013. Det er fleire tunnelar med jordfeil i ex-kablar. For nokre av desse er lyset slått av og fartsgrensa sett ned. Ved jordfeil i tunnelar er det 3 strategiar for tiltak:

1. *Mellombels løysing* med gummikabel langs tunnelveggen, med lyspunkt for kvar 100 meter. Dette er mellom anna gjort på i Geiteryggtunnelen på fv. 50.
2. *Skifte kabel, behalde gamle armaturar*: Dette er gjort i Seimsdalstunnelen på fv. 303.
3. *Framtidsretta løysing*, som inneber skifte av heile det elektriske anlegget. Dette må kombinerast med å ta att vass- og frostsikring av tunnelen. For smale og/eller låge tunnelar bør dette kombinerast med *strukturelle tiltak* (utviding av tunnelprofil). Kostnadene kan difor bli store.

Det er ikkje funne plass til utbetring og strossing av Seimsdalstunnelen på fv. 303 og Undalstunnelen på fv. 57.

Bruer og kaiar – behov

Fleire bruer, kaiar, rasoverbygg blir vurdert til å ha behov for eigne løyvingar.

Dette skuldast til dømes:

- at det er gamle byggverk
- stor slitasje over tid har medført svekka styrke
- dei er «flaskehalsar» på grunn av breidde, høgde og kurvatur
- behov for oppgraderingar i forhold til trafikktryggleik
- bereevna er maksimalt utnytta på ein del bruer

Mange av desse byggverka er kostbare å oppgradere. I vedlikehaldsplanen er det teke med kostnader for forfall i det vi kan kalle generelt bruvedlikehald. Investeringsprosjekt og utskifting av byggverk vil vera kostnader som kjem i tillegg.

Dekkelegging/forsterking/vegmerking

Om lag 20-25 pst. av vegdekket på fylkesvegane er i svært dårleg stand. Av fylkesvegar i funksjonsklasse B kan vi spesielt nemne fv. 60 mellom Grodås og Møre grense i Hornindal. Elles er det for ein stor del vegar med liten trafikk (vegklasse D og E).

Forfallet innan vegdekke er rekna til om lag 520 mill. kr. For at dette ikkje skal auke ytterlegare, bør løyvingane til dekkelegging, inkludert naudsynt forsterking av vegkroppen, vera på om lag 80 mill. kr årleg. I tillegg til dette kjem i storleiken 8 mill. kr til vegmerking.

Vegutstyr, miljø andre tiltak

Dette inneheld tiltak i høve til:

- *Drens- og avløpsanlegg* omfattar drengrofter, lukka drenering, stikkrenner og kummer. Med godt drencsystem hindrar vi flaum og utvasking av vegkropp, noko som aukar levetida til vegen.
- *Vegutstyr og miljøtiltak* omfattar vedlikehald av ei lang rekke objekt, der dei viktigaste er murar, støyskjermer, stabilitetssikring, grøntareal og skråningar, kantstein, rekkverk, gjerder, lysanlegg, skilt og sideanlegg (plasser) med utstyr, til dømes rasteplassar.
- *Andre vedlikehaldstiltak* kan vere fjellreinsk, masseutskifting, kantforsterking, breiddeutviding, oppgradering av bygningar mm. Mange av fylkesvegane er bygd for lenge sidan. Dei fleste av desse har stort oppgraderingsbehov for å kunne møte dagens trafikk med auka trafikkvolum, storleik og vekt på kjøretøy.

Framlegg til drift- og vedlikehaldsplan 2014-2017

Innafor planteknisk ramme vil det bli prioritert følgjande fordeling av drift- og vedlikehaldsmidlar:

	Drift og vedlikehald		Framlegg til drift og vedlikehaldsplan - tilpassa økonomiske rammer				Sum 2014-2017		Behov forfall	Under dekning i perioden
			2014	2015	2016	2017				
Drift	Tiltak									
	Driftskontraktar (driftskontrakt, elektrokontrakt, refusjon kommunar, generell drift)		172,5	179,1	177,8	171,7	701,1	728	26,9	
	Andre faste driftsutgifter (straum, tilskott veglys og andre bundne kostnader)		8,0	8,0	8,0	8,0	32,0	32	0,0	
Vedlikehald	Tunnel		96,0	60,0	60,0	60,0	276,0	280,0	4,0	
	Bru/ferjekai - drift og vedlikehald		8,0	8,0	9,0	9,0	34,0	46,0	12,0	
	Dekkelegging/forsterking/vegmerking		45,0	60,0	56,0	52,0	213,0	329,0	116,0	
	Vegutstyr, miljø og andre tiltak (rekkverk, murar, grøfting, reparasjon m.m.)		20,0	38,0	32,0	21,0	111,0	171	60,0	
	Sum (brutto)		349,5	353,1	342,8	321,7	1 367,1	1 586,0	218,9	
	refusjon av mva.		69,9	70,6	68,6	64,3				
	Sum (netto)		279,6	282,5	274,2	257,4				

Tabell 20: Drift- og vedlikehaldsplan 2014-2017.

I 4-årsperioden manglar det om lag 220 mill. kr i høve til behovet for å stoppe forfallet. Drift- og vedlikehaldstiltak på vegar i funksjonsklasse B og C vil bli prioritert.

Driftsoppgåver utført av andre/tilskot til drift etc.

Følgjande saker har vore framme i drøftingar med kommunane. Det er varsla ei vurdering av desse spørsmåla i RTP.

Fylkesveggar drifta av kommunar

Det er avtalar med kommunane Årdal, Lærdal, Leikanger, Solund, Flora, Fjaler og Hornindal om drift av enkelte fylkesveggar i kommunen. Statens vegvesen har føreslege å avvike desse avtalane og ta alle fylkesveggar inn i driftskontraktene etter kvart som desse vert lyst ut på nytt. Det er ikkje venta at dette skal gje endring i kostnader til drift og vedlikehald. Forslaget er sendt på høyring til dei aktuelle kommunane. Dei har ulike syn på dette. I samband med utlysing av ny driftskontrakt for Indre Sogn, gjorde hovudutval for samferdsle slikt vedtak (HS-SAK 22/13):

”Drift av fv. 302 Midtun - Åbøle i Årdal, samt fv. 243 Lærdal – Varahaug bru, fv. 271 Lunde - Stødno, fv. 272 Tønjum - Mo og fv. 273 Steinklepp - Berge i Lærdal blir lagt inn som opsjon i driftskontrakt for Indre Sogn som grunnlag for eventuell avtale med kommunane Årdal og Lærdal om driftsansvar.”

Tilskot til veglys

Det er ulik praksis for ansvar for drift av veglys på fylkesvegnettet. Før forvaltningsreforma hadde Statens vegvesen ansvar for trafikklys og elektro i tunnelar på fylkesveggar, men ikkje veglysanlegg utanom. For riksveggar har Statens vegvesen ansvar for drift av lysanlegg på nokre strekningar, for det meste der det er parallellført gang- og sykkelveg og fotgjengarfelt. I tillegg vert det gjeve driftstilskot til nokre lysanlegg. Kostnadene med dette ligg inne i elektrokontraktane Statens vegvesen har med driftsentreprenørane.

Statens vegvesen får frå tid til anna ynskje frå kommunar om å overta driftsansvar for etablert veglys langs fylkesvegstrekningar eller setje opp lys der dette manglar. Det har vore ulik praksis i delar av fylket når det gjeld dette fagområdet. På ein del strekningar er det hensiktsmessig at kommunar/e-verk har driftsansvar for veglys. Der desse tilfredsstiller krav etter vegnormalane, vert det gjeve driftstilskot.

Følgjande praksis blir lagt til grunn:

- Nybygde anlegg finansiert av fylkeskommunen, med grunnlag i krav i vegnormalane, skal driftast som fylkesveganlegg.
- Dersom kommunar eller andre søker om at fylkeskommunen skal overta driftsansvar for eller yte driftstilskot til etablerte lysanlegg, må desse tilfredsstille skal-krava i vegnormalane, samt tekniske krav til belysning og utstyr.
- Eksisterande lysanlegg som ikkje er grunngjeve i skal-krav, vil også i framtida vera kommunane/andre sitt ansvar.

Drift av gang- og sykkelveggar

Etter forvaltningsreforma i 2010, har vi ulikt driftsregime på gang- og sykkelvegane langs fylkesvegnettet vårt avhengig av om dei ligg langs gamle eller nye fylkesveggar, samt kor tid dei er bygde. Staten har hatt som praksis at gang- og sykkelveg langs riksveg vert eigd, drifta og vedlikehalden av staten. Tidlegare har dette dels vore kommunalt ansvar langs fylkesvegnettet, sjølv om fylkeskommunen har teke driftsansvar for nybygde gang- og sykkelveggar dei seinare åra.

Det vert lagt til grunn følgjande praksis:

- Nybygde anlegg finansiert av fylkeskommunen skal driftast som fylkesveg.
- Dersom kommunar eller andre finansierer bygging av fortau og gang- og sykkelveggar, må vegstatus og driftsansvar avgjerast i kvart tilfelle.
- Kommunar som ynskjer at fylkeskommunen skal overta ansvar for gang- og sykkelveg eller fortau langs fylkesveg, må søke fylkeskommunen om dette. Vegane må i så fall tilfredsstille krav til dekke, breidde og sikt.