



Forslag til Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029

til Regional transportplan Hordaland 2018–2029

Samandrag investeringar på fylkesveg i økonomiplanperioden 2019-2022

Tal i heile tusen inkl. bompengar, tilskot og mva.

Med utgangspunkt i fylkesrådmannen sitt framlegg til budsjett

	2019	2020	2021	2022
HFK - andel i byvekstavtalen til fylkesvegane - Miljøløftet	301 000	313 000	285 000	294 000
Strekningvis prosjekt i Miljøløftet	81 000	8 000		
Fv 564 Austevollbrua	10 400	10 500	10 700	10 800
Bømlopakken	171 000	49 600		
Stord vestsida	20 575			
Askøypakken	173 000	255 000	255 000	255 000
Kvammapakken	1 200			
Nordhordlandspakken	270 000	342 000	235 000	158 000
Kollektivterminal på Voss	7 000			
Fv 218 Horsøy	5 000	22 000	45 000	23 000
Fv. 7 Øystese - Ålvik - Granvin	10 000	10 000	10 000	10 000
Kollektivknutepunkt Odda	8 000	8 000		
Rebudsjettering og avslutning av prosjekt	12 000	12 000	13 000	15 000
Refusjonar	90 500	71 774	50 000	46 500
Rassikringsprosjekt inkl. statleg tilskot	101 300	118 300	165 600	311 800
Fornyng og opprusting:				
Prosjektering framtidige tiltak	5 000	3 000	3 000	3 000
Tunnelar - utbetring etter tunnelsikkerhetsforskriften	60 000	60 000	100 000	100 000
Sikringstiltak og inv. av vedlikehaldskarakter i tunnellar	30 000	30 000	30 000	30 000
Bruer og kaier	45 800	45 800	40 800	40 800
Forsterkning	70 400	72 600	73 000	73 000
Mindre utbetringar (spleiselag)	20 000	18 000	17 600	17 600
Kollektiv og innfartsparkering	24 000	23 400	20 400	20 400
Trafikksikring	20 400	20 400	20 400	20 400
Gang og sykkel	20 400	22 400	20 400	20 400
Miljø og service	5 600	6 000	6 000	6 000
Planprogram	15 300	15 300	15 300	15 300
Grunnerverv	3 100	3 100	3 100	3 100
Sum Investeringar fylkesvegar	1 581 975	1 540 174	1 419 300	1 474 100
Inntekter, Bompengar	525 901	489 800	373 000	305 000
Inntekter, Tilskot	106 800	148 700	166 900	274 700
Sum netto/eigenfinansiering HFK	949 274	901 674	879 400	894 400

Tabell 1: Samandrag investeringar på fylkesveg i økonomiplanperioden 2019-2022, tal i heile tusen inkl. mva.

Samandrag

Investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan vil:

- Følgje opp **mål, strategiar og prioriteringar** i Regional transportplan Hordaland 2018-2029 og Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029.
- Innføre **porteføljestyling** som administrativt rammeverk for å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka.
- Utvikle **betre målstyring** for å oppnå måla i RTP ved å lage indikatorar med forventa måloppnåing.
- Gje langsiktig **prosjektportefølje** av drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegane.
- Bygge opp ein **prosjektreserve** frå faglege rapportar, og prosjektinnspel frå kommunar og andre tiltakshavarar.
- **Prioritere prosjekt og tiltak opp mot dei økonomiske** rammene fylkeskommunen har til fylkesvegnettet.
- **Synleggjere behovet** for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og at det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå fylkeskommunen sine mål.
- **Å stoppe veksten i forfallet** er det målet som er høgast prioritert. Det vil mellom anna seie å sikre tilstrekkelege midlar til vedlikehaldstiltak, fornying og opprusting før ein prioriterer fylkesvegmidlar til å bygge nye vegar. Det er utfordrande å nå målsettinga om å stoppe veksten i forfallet på grunn av stort etterslep, tronge driftsrammer, utgiftsvekst på drift av ferjer frå 2020 og høg lånegjeld som avgrensar ramma for låneoptak.
- Synleggjere at dersom fylkeskommunen prioriterer å bygge nye vegar bør den nye vegen i utgangspunktet erstatte gamal veg, slik at vedlikehaldsetterslepet vert redusert på strekninga.
- Sette av midlar til utbetring av lengre strekningar ved å planlegge og gjennomføre fleire prosjekt og tiltak som eit strekningsvis utbetningsprosjekt, ved å samle prosjekt under hovudbudsjettposten fornying og opprusting. I tillegg prioritere utbetringar og fornying på fv. 7 i fyrste planperiode, og synleggjere behov for midlar til andre store strekningsvise utbetringar seinare i planperioden.
- Sjå løyvingar til lovpålagte opprustingar i tunnelane (Tunnelsikkerhetsforskriften) i forhold til andre store behov innanfor posten fornying og opprusting. Sikre eit minimum av midlar til lovpålagt tunneloppgradering, slik at det vert kontinuitet for apparatet og kunnskapen Statens vegvesen har bygt opp for planlegging og gjennomføring. Synleggjere behov for auka statleg bidrag til å finansiere dei faktiske utgiftene til opprusting i tunnelane etter Tunnelsikkerhetsforskriften.
- Sjå løyvingar til lovpålagte opprustingar i tunnelane (Tunnelsikkerhetsforskriften) i samanheng med andre opprustingar/investeringar av vedlikehaldskaraktar som bør utførast samtidig i tunnelane, og ivareta behov for akutte investeringar for å betre tryggleiken. Løse dette ved å opprette eigen budsjettpost til opprusting av tunnelar utanom krav i Tunnelsikkerhetsforskriften.
- Vidareføre løyving til forsterkningsprosjekt på eit høgt nivå for å fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk, murar m.m., auke bæreevna på svake parti og fornye vegdekket samtidig med forsterkningstiltak.
- Synleggjere dei store behova for vedlikehald, oppgradering og utskifting av fylkesvegbruer i planperioden.
- Synleggjere at det fylkeskommunale bidraget til det overordna fylkesvegnettet i hovudsak vil bli prioritert inn i bompengeprosjekt.
- Synleggjere at det årlege statlege tilskotet til rassikring ikkje er tilstrekkeleg for å få realisert alle prosjekta på behovliste.
- Synleggjere at fylkeskommunen er positiv til spleiselag med kommunar og andre, for å til dømes bygge gang- og sykkelvegar.
- Legge til grunn at ferjeavløysingsprosjekta ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesvegbudsjettet utover ordninga med ferjeavløysing.

Innhald

1	INNLEIING.....	5
2	MÅL OG STYRING.....	9
2.1	Mål for fylkesvegnettet i hordaland.....	10
2.2	Porteføljestyring.....	10
2.3	Prosjektreserve og prosjektinnspel.....	12
3	KVA HAR VI OPPNÅDD?.....	13
3.1	Drifts- og vedlikehaldsbudsjett samanlikna med andre fylkeskommunar.....	15
3.2	Utvikling i drift- og vedlikehald av fylkesvegnettet 2013–2018.....	16
3.3	Investeringsnivå for fylkesvegnettet 2013–2018.....	17
3.4	Måleindikatorar for måloppnåing	19
3.5	Oppsummering av handlingsplan for trafikksikring 2014–2017	20
4	ØKONOMISKE RAMMER.....	23
4.1	Fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet	25
4.2	Spleiselag for investeringar på fylkesvegnettet.....	26
4.3	Statlege tilskotsordningar.....	27
4.4	Statlege prosjekt i Hordaland – kva ligg inne i statsbudsjettet for 2019?	28
5	PRIORITERING AV PROSJEKT OG TILTAK.....	29
5.1	Drift og vedlikehald av fylkesveggar	30
5.2	Planprogram	33
5.3	Investeringar på fylkesvegnettet	39
5.4	Trafikksikring	61
6	UTFORDRINGAR OG VEGEN VIDARE	65



1 Innleiing

Investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2019–2029 er ein handlingsplan for å følgje opp mål, strategiar, prioriteringar og bindingar i Regional transportplan (RTP) Hordaland 2018–2029.

Fylkestinget vedtok RTP i juni 2017. Ambisjonen for investeringsprogrammet for fylkesvegnettet er å gje eit samla oversyn over planar for utviklinga av fylkesvegnettet i planperioden.

Investeringsprogrammet skal gjelde heile planperioden, og rullerast kvart år. Behovet for revisjon med høyringsrunde av RTP blir vurdert kvar fjerde år, fyrste gong i 2021. Dette må då samordnast i nye Vestland fylkeskommune. Investeringsprogrammet er eit levande dokument som kan justerast i tråd med forbruk, situasjonen på fylkesvegnettet og endringar i dei økonomiske rammene i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen. Alle prosjekt som vert prioritert det kommande året er såkalla bundne prosjekt. Det same er prosjekt som det er skriven kontrakt for, der gjennomføringa skjer over fleire budsjettår.

Frå og med 2020 skal Investeringsprogrammet samordnast med Sogn og Fjordane i nye Vestland fylkeskommune, så det er relevant å samanlikne nokre nøkkeltal med Sogn og Fjordane allereie no. Dei to fylkeskommunane er godt i gang med å kartlegge fakta, likskapar og ulikskapar. Det vil bli starta ein prosess i 2019 for å kunne utarbeide eit felles Investeringsprogram. Dette vil fylkesrådmannen kome attende til, og vert ikkje særskilt omtalt i dette Investeringsprogrammet.

Fyrste investeringsprogram for perioden 2018 – 2029 vart vedteke desember 2017. Dette er den andre versjonen av investeringsprogram for fylkesvegnettet, som er oppdatert gjennom ein rulleringsprosess hausten 2018. Det er lagt vekt på å bygge vidare på om lag same struktur og innhald som fyrste versjon, og oppdatere i forhold til dagens situasjon og rammevilkår. Ved rullering av

investeringsprogrammet er det ikkje lagt opp til høyringsrunde, men innspela kommunane og andre kom med i 2017 er tatt med vidare.

Føremålet med Investeringsprogrammet

Investeringsprogrammet representerer eit viktig verktøy for langsiktig planlegging av drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegane. Investeringsprogrammet skal innføre porteføljestyring for å velje og vedta dei «rette» prosjekta og tiltaka. Porteføljestyringa skal bidra til at samla ressursinnsats og prioritering av prosjekt og tiltak, er mest mogeleg i samsvar med mål og strategiar i RTP.

Sentralt for investeringsprogrammet er å bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje som gjev ein tryggleik på kva for fylkesvegar som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil skje. Samstundes vert det tydelegare kva for fylkesvegar som må vente, til ein får tilstrekkeleg med økonomiske midlar.

Ved å bygge opp ein prosjektereserve vert det enklare å nytte dei årlege tildelte midlane, dersom bundne prosjekt vert mindre enn venta, eller får forseinka framdrift. Det vert òg lettare å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka, dersom

løyvingane til samferdsel aukar i åra som kjem. Dei årlege rulleringane gjer at fylkeskommunen sikrar god fleksibilitet til å omprioritere midlar, dersom det vert naudsynt.

Prioriterte prosjekt og tiltak skal vere knytt opp mot dei økonomiske rammene fylkeskommunen har til fylkesvegnettet. Dei økonomiske rammene til fylkesvegnettet blir vedtatt i fylkestinget i samband med den årlege handsaminga av budsjett- og økonomiplanen. Med dagens rammer blir det vanskeleg å nå måla til fylkeskommunen, som mellom anna er å stoppe veksten på forfallet, ta att vedlikehaldsetterslepet og sette i gang større nye enkelståande investeringsprosjekt på fylkesvegnettet. Investeringsprogrammet skal synleggjere behovet for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og at det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå mål i RTP.

Investeringsprogrammet har frå og med 2018 erstatta det årlege Plan- og byggeprogrammet for fylkesvegane utanom Bergen, og Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland. I tillegg er det utarbeidd eit handlingsprogram for Miljøløftet, som har eigen prosess for rullering og oppdatering. Det er derfor ikkje trong for å detaljere budsjettet for investeringar i Bergen kommune i dette dokumentet.

Fylkestinget gjorde følgjande vedtak ved handsaminga av Regional transportplan Hordaland 2018-2029, 14. juni 2017:

1. Med heimel i plan- og bygningslova § 8-4 vedtek fylkestinget Regional transportplan Hordaland 2018-2029, med tilrådde endringar, slik det kjem fram av saksframlegget.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til gjere språklege endringar, samt rette opp og oppdatere tal og statistikk i tekst og figurar/tabellar.
3. Fylkeskommunen vil vurdere alle ferjestrekningar som kan være aktuelle som ferjeavløysingsprosjekt.
4. Kollektivfelt på 4-felts innfartsårer er naudsynt for å sleppe bussane fram. Fylkestinget ber Statens vegvesen leggje fram plan for gjennomføring.
5. Punkt 7.4 Styrke miljøvennlege transportformer: Rådmannen kjem tilbake med utvida plan for trolleybuss-satsing med vekt på fleksibel teknologi i kombinasjon med linje og batteri.
6. Samanhengande sykkelvegnett i Bergen må prioriterast. Fylkets strategi for utvikling av øvrig samanhengande sykkelvegnett skal baserast på sykkelbyprosjektet.
7. Fylkestinget ønskjer å legge til rette for auka privat bildeling.
8. Det bør tidleg i planperioden gjennomførast ei ny stor kartlegging av gang- og sykkeltilbod, slik som Statens vegvesen gjennomførte sist i 1997. I tillegg bør det i Bergensområdet gjennomførast ei sykkelundersøking om dagens og morgondagens syklistar slik som Oslo har gjort i undersøkinga «Oslosyklisten».
9. Fylkestinget understrekar at det store etterslepet på vegvedlikehald av fylkesvegar må ha stort fokus framover, både opp mot sentrale myndigheiter og i budsjettprosessen.
10. Det vert føresett at RTP, RATP og plankart vert samordna og oppdatert i samsvar med dei vedtaka som vert gjort.

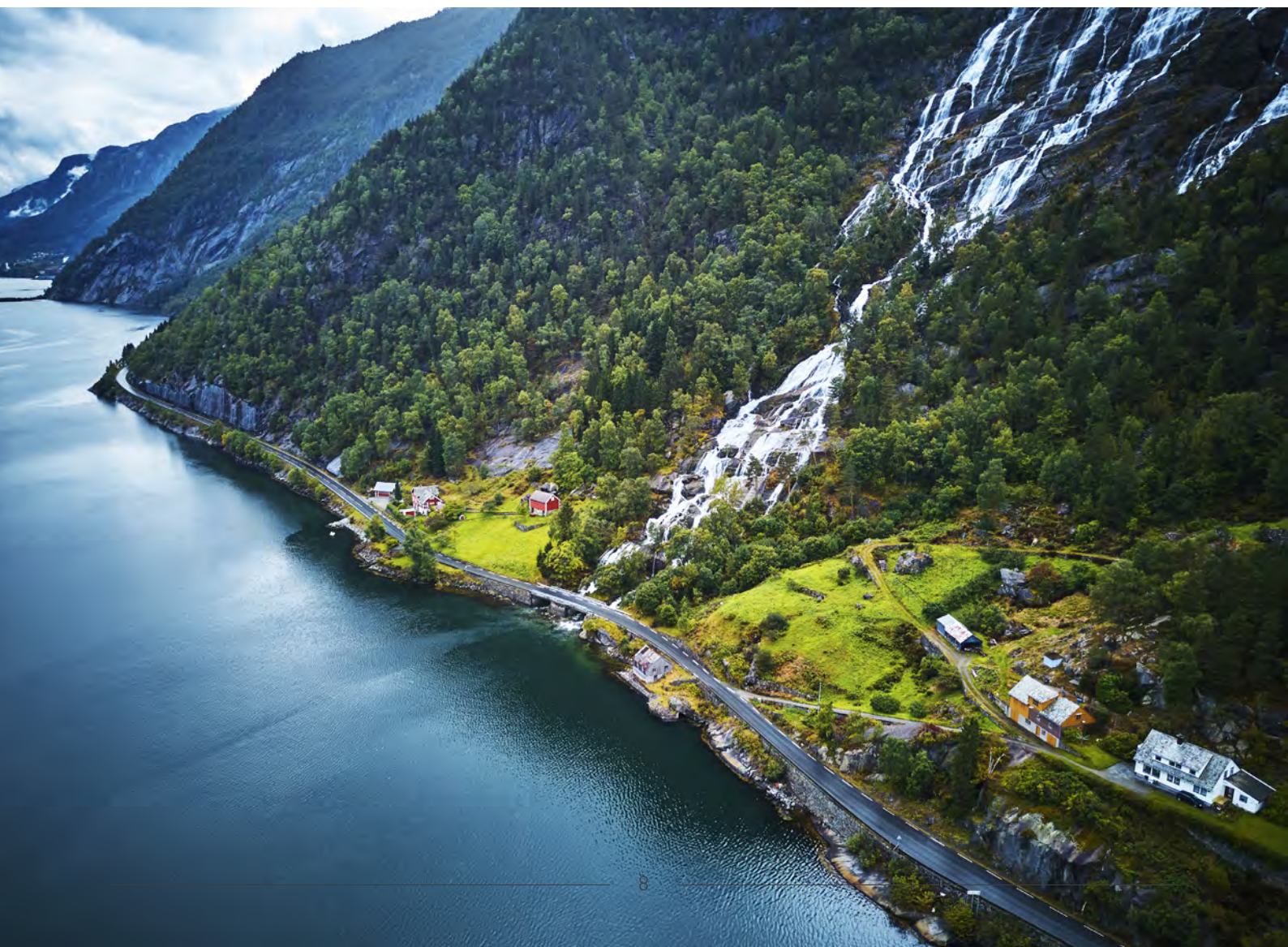
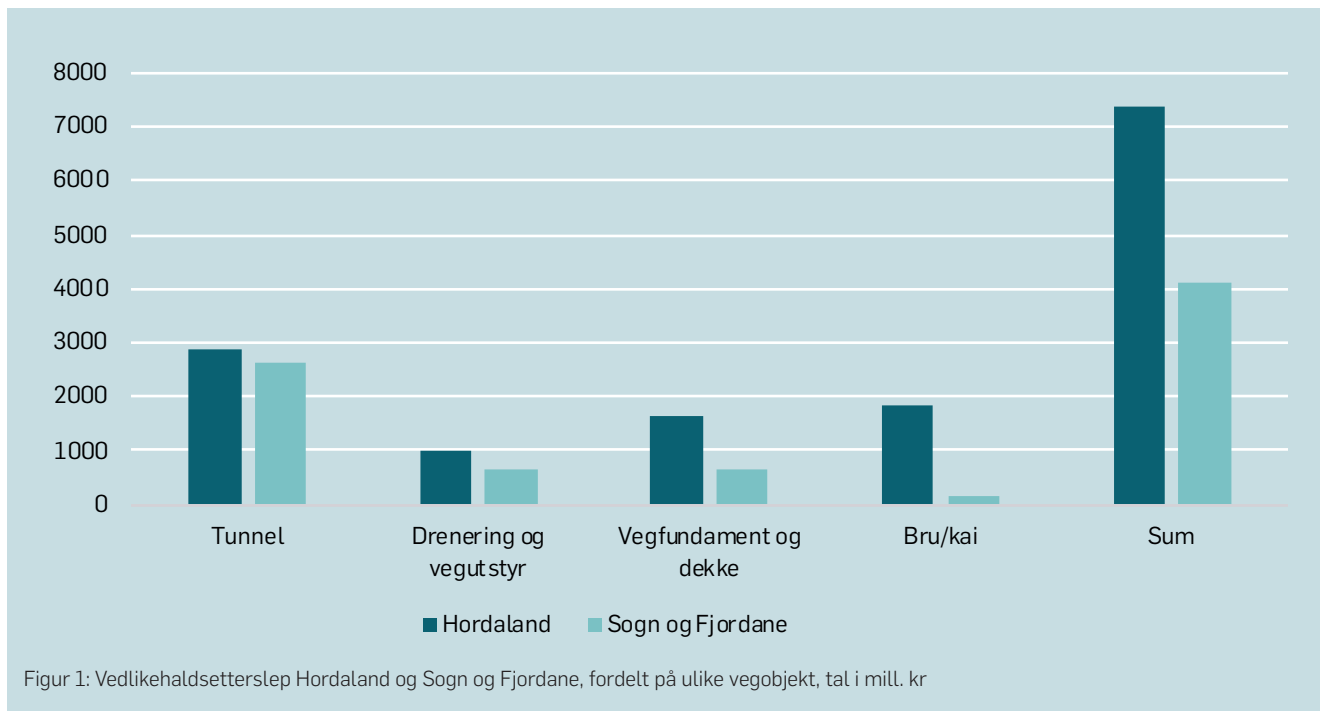
Fylkestinget gjorde følgjande vedtak ved handsaming av Investeringsprogram for fylkesvegnettet 12. desember 2017:

1. Fylkestinget vedtek Investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018-2029. Investeringsprogrammet skal følgje dei fylkeskommunale budsjett- og økonomiprosessane.
2. Fylkestinget godkjenner ny framdriftsplan for utbetring av tunnelane etter Tunnelsikkerhets-forskriften, og ber om at denne vert oversendt til Vegdirektoratet.
3. Fylkestinget er positiv til at det i handlingsprogrammet til NTP er lagt opp til auka rammer til rassikring på fylkesvegar i Hordaland, og ber om at det vert sett i gang planlegging på prioriterte prosjekt i investeringsprogrammet.
4. Fylkestinget legg til grunn at det ikkje er rom for store, nye investeringsprosjekt på fylkesvegnettet i perioden 2018-2021, utanom bompengefinansierte prosjekt og rassikringsprosjekta.
5. Fylkestinget sluttar seg til målsetjinga om å sette av minimum 80 mill. kr årleg til forsterkning av eksisterande fylkesvegnett på investeringsbudsjettet. I 2018 er det forslag om 50 mill. kr til forsterkningsprogrammet.
6. Fylkestinget er positiv til at fleire kommunar ønskjer å inngå avtale med fylkeskommunen om spleiselag knytt til mindre utbetringar som til dømes gang- og sykkeltiltak.
7. For å sikre gjennomføring av alle prosjekta i Askøypakken ber fylkestinget om at det vert arbeidd med å auke inntektsgrunnlaget i pakken. Fylkestinget ber om at prosjekta som er starta vert bygd fortløpande og at øvrige prosjekt vert prioritert i samarbeid mellom kontaktutval og Statens vegvesen.
8. Fylkestinget sluttar seg til målsetjingane for trafikkisikringsarbeidet, og dei tre særskilte satsingsområda i Hordaland:
 - Trafikkisikringsarbeid i kommunane
 - Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk
 - Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Nøkkeltal om fylkesvegnettet i Hordaland samanlikna med Sogn og Fjordane

	Hordaland	Sogn og Fjordane
Fylkesveglengde km	3 100	2 601
Gang- og sykkelveglengde, km	220	35
Fylkesvegtunnelar	125	143
Fylkesvegtunnelar over 500 m	37	59
Fylkesvegbruer	1 149	839
Fylkesvegferjekaier	32	23
Tal busser	1 349	254
Tal personbilar	238 444	58 195
Tal varebilar og lastebilar	38 869	12 155
Vedlikehaldsetterlep fylkesvegnettet (mrd. 2016-kr)	7,3	4,1

Tabell 2: Nøkkeltal om fylkesvegnettet i Hordaland samanlikna med Sogn og Fjordane





2 Mål og styring

RTP set mål for samferdsel i fylkeskommunen, og dei overordna mål er: Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

I investeringsprogrammet for fylkesvegnettet er det særskilt måla for fylkesvegnettet som vert følgt opp med prosjekt og tiltak. Dette dokumentet ser likevel på måla for heile transportsystemet i samanheng med utfordringane

og måla for fylkesvegnettet. Satsinga på til dømes kollektiv- og ferjetransport får følgjer for økonomiske rammer til resten av fylkesvegnettet.

Dei overordna måla for satsingane i RTP er:

Fylkesvegnettet

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

Transport i Bergensområdet

Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvennleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

Kollektivtransport utanom Bergensområdet

Kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunn-tilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.

Regionsenter

Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum.

Statlege ansvarsområde

Hordaland fylkeskommune skal fremje regionale interesser innan samferdselsområdet.

Lågutsleppssamfunnet

Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi.



2.1 MÅL FOR FYLKESVEGNETTET I HORDALAND

Hovudmål for fylkesvegnettet:

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

Delmål

Drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal organiserast og utførast på ein måte som gjev liten økonomisk risiko og har god kvalitet.

Det overordna fylkesvegnettet skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard.

Det øvrige fylkesvegnettet skal utbetrast ved å sikre særleg utsette punkt.

Nullvisjon - eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald.

Følgjande delmål danner grunnlag for å styre ressursbruken i perioden:

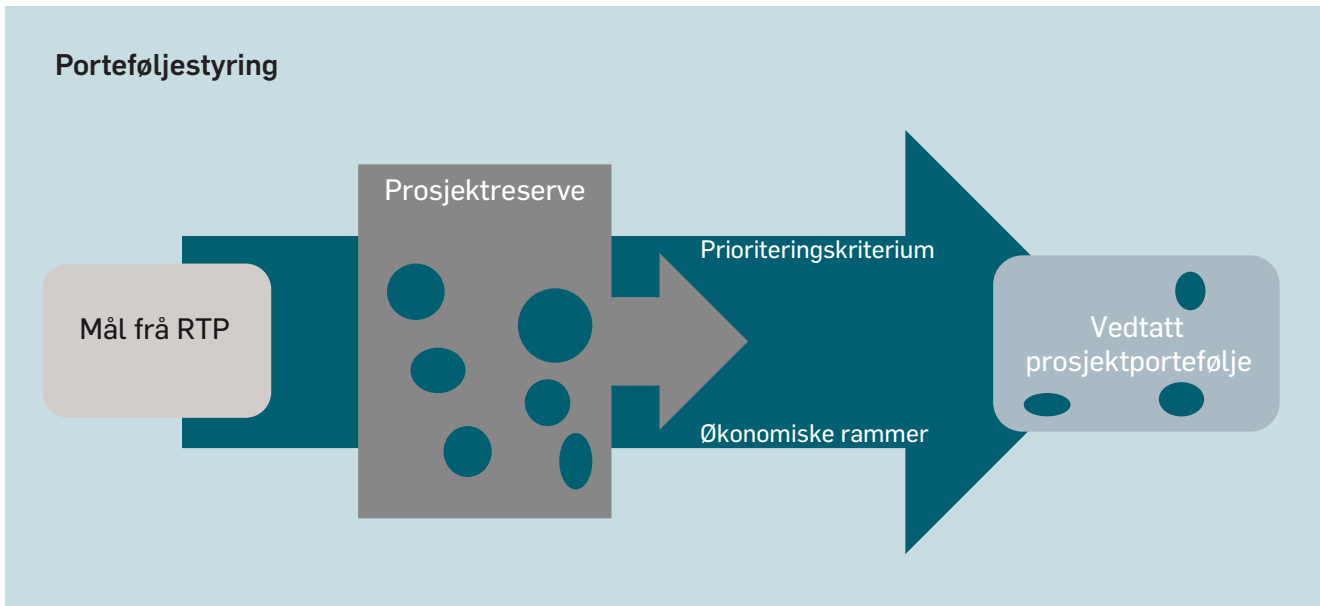
Satsingsområda i hovudmålet for fylkesvegnettet utfyller kvarandre på mange måtar. Det å utbetre framkome på ei vegstrekning kan samstundes betre trafikksikringa, og det å stoppe veksten av forfall er eit viktig grep for å oppretthalde trafiketryggleiken, så vel som framkome.

2.2 PORTEFØLJESTYRING

Porteføljestyring er eit administrativt rammeverk, og skal bidra til at prioritering av dei ulike prosjekta og tiltak skal nå måla innanfor satsingsområda i RTP. Kva vi har oppnådd vert vurdert i eige kapittel.

Det må kvart år takast omsyn til endringar i rammer, framdrift på prioriterte prosjekt og tiltak, og utføresette hendingar på fylkesvegnettet. Dette gjer det mogleg å korrigere kursen undervegs.

Investeringsprogrammet vil gjere det enklare for Statens vegvesen å planlegge dei faglege ressursane over tid. Samstundes vert det også eit nyttig verktøy for kommunar og andre tiltakshavarar, for å søkje og samordne eigne prosjekt med fylkesvegprosjekt. Kommunane kan til døme sjå på kva høve ein har for å ruste opp vatn- og avløpsanlegg, samstundes med gjennomføring av tiltak på fylkesvegane. Det kan også vere rimeleg å prioritere å løyse fylkeskommunale utfordringar i nærleiken av større



Figur 2: Porteføljestyring

riksvegprosjekt. På den måten vil ein få fleire økonomiske nytteeffektar, gjennom å gjere alt i eitt anbod med ein entreprenør. Vidare er programområdeprosjekta, slik som trafiksikrings- og kollektivtiltak, eit viktig bidrag inn i arbeidet til Fylkes- trafiksikringsutvalet (FTU) og som oppfølging av det fylkeskommunale driftsansvaret for kollektivtrafikken. Dette gjeld særleg fokuset på trygge skulevegar, og tiltak i infrastrukturen for kollektivtrafikken. Sjølv om dette kan vere små tiltak har dei stor nytteverdi.

I porteføljestyringa må ein òg ta omsyn til nytteverdien av å samordne mindre tiltak i tid. Planlegging og gjennomføring av tiltak skal i størst mogeleg grad løysast på den mest kostnadseffektive måten. Eksempelvis at nærliggande tiltak må søkjast å samordnast i tid for å redusera kostnader med utarbeiding av konkurransegrunnlag og ikkje minst rigging av anleggsarbeid.

Prinsippa for porteføljestyring er:

- Bidra til måloppnåing i RTP
- Finansiering og disponible midlar
- Samfunnsøkonomisk lønnsemd
- Planstatus
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring
- Bidra til måloppnåing i RTP

Måla i RTP er omtala ovanfor i dette kapittelet. Det vert definert prioriteringskriterium innanfor kvart satsingsområde, som eit verktøy for å fremje dei prosjekta og tiltaka som har best måloppnåing.

I nye bompengesøknadar må måla i vedteken RTP leggest til grunn dersom fylkeskommunen skal delta med egne midlar. For eksisterande bompengepakkar legg ein måla i vedtekte stortingsproposisjonar til grunn for prioriteringane.

Finansiering og disponible midlar

Dei økonomiske rammene vert endeleg avklart i samband med fylkeskommunen sine årlege økonomiplan- og budsjettprosessar, og rulleringa av investeringsprogrammet er samordna med budsjettprosessen.

Samfunnsøkonomisk lønnsemd

For større investeringar er det nyttig å vekte prioriteringar av prosjekt og tiltak også ut frå samfunnsøkonomisk nytte, og ikkje berre ulike mål. Dette er ein systematisk metode for å rekne ut fordelar og ulemper (kostnader) for eit prosjekt, og å vurdere dette samla. Prissette konsekvensar som vert vurdert er alt frå tidssparingar, drift av køyretøy, ulukkeskostnader, støykostnader, og drifts-, vedlikehalds- og investeringskostnader. Ikkje-prissette konsekvensar er vanlegvis landskapsbilete, nærmiljø, friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø og naturressursar.

Statens vegvesen si handbok «V712 Konsekvensanalyser» viser metoden for samfunnsøkonomiske analysar. Metoden vert i stor utstrekning brukt som grunnlag for slutningar i konseptvalutgreiingar (KVU), og til prioritering mellom store prosjekt og tiltak.

Planstatus

Med årlege budsjett og stramme rammer, er det svært viktig å prioritere midlar til riktig tid og til rett kostnad. I forhold til trong for reguleringsplan for å realisere eit prosjekt, må planen vere vedteken i god tid før budsjettvedtaket i desember.

Planprosessar etter plan- og bygningslova kan ta lang tid. For mindre prosjekt der grunnerverv kan gjennomførast utan reguleringsplan, er det mogleg å lage byggeplan utan godkjent reguleringsplan, og såleis spare tid og pengar. Det er derfor viktig å vere i god dialog med grunneigarar og kommunar før prosjekta vert tatt opp til politisk vedtak. På den måten veit ein at ein kan nytte midlar som vert sett av



til grunnervvervsprosessane, og få gjennomført prosjekta som planlagt.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Det er Statens vegvesen som planlegg og gjennomfører dei fleste prosjekta på vegne av fylkeskommunen. Det er avgjerande å vite i god tid om prosjekt som skal planleggast og gjennomførast, for å sette av tilstrekkeleg kapasitet eller leige inn ekstern kapasitet. Det er også fornuftig å prioritere prosjekta i tid, ut frå den eksisterande kapasiteten ein har. Å ha ein grundig prosess på kva planer som skal prioriterast i planprogram er derfor viktig. Prioriterte prosjekt vert vist under delkapittel om planprogram.

2.3 PROSJEKTRERSEVE OG PROSJEKTINNSPEL

Det er utarbeidd ei rekke faglege rapportar med tiltakslistar i arbeidet med RTP og Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029. Fylkestinget vedtok strategi for drift og vedlikehald i desember 2016.

Prosjektreserve

Kapittel 5 i dette dokumentet omtalar prioriterte prosjekt og tiltak, som mellom anna kjem frå dei faglege rapportane. Dei prosjekta og tiltaka som ikkje blir prioritert, blir omtala som prosjektreserve.

Prosjektreserven summerer seg til mange milliardar kroner, men er likevel ikkje uttømmende. Fokuset har vore å finne dei fagleg tilrådde prosjekta som bør gjennomførast fyrst. Samtidig vil uføresette hendingar, særleg knytt til klima og uver, og endringar knytt til trafikktryggleik og framkomst vere med å endre det totale biletet.

I følgjande faglege rapportar finn ein utarbeidde tiltakslistar:

- Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest (2015)
- Plan for utbetring av lange fylkesveggtunnelar i Hordaland (2015)
- Finansieringsbehov, Tunneloppgradering fylkesveg etter FOR 2014/1566/SD (2017)

- Fylkesvegbru i Hordaland, forfall 2010–2016 (2016)
- Fylkesvegkaiene i Hordaland (2016)
- Systema for avvatning, drenering og vassgjennomløp, forfall 2010–2016 (2016)
- Vegkropp med sideanlegg og vegutstyr, forfall 2010–2016 (2016)
- Veglysanlegg i Hordaland (2016)
- Strekningsvise utgreiingar på det overordna fylkesvegnettet (2015)
- Framlegg til punktvisse tiltak på det øvrige fylkesvegnettet (2017) – ikkje samanfatta i sluttrapport.

Fagleg rapport – Strekningsvise utgreiingar

Ei bestilling i førre RTP var å utarbeide strekningsvise utgreiingar av det overordna fylkesvegnettet. Dei strekningsvise utgreiingane gjev eit grunnlag for å vurdere standard og aktuelle tiltak ved vedlikehald eller investering.

Fagleg rapport – Det øvrige fylkesvegnettet

Ei annan bestilling frå førre RTP var å utarbeide eit framlegg til punktvisse utbetringar på det øvrige fylkesvegnettet. Tiltaka gjev eit grunnlag i arbeidet ved å prioritere vegstrekningar der vedlikehaldet har vore mangelfullt over mange år. Det står att å samanfatta tiltaka i ein sluttrapport.

Prosjektinnspele

Prosjektinnspele er innspel frå kommunar og andre sentrale offentlege etatar, som fylkeskommunen har fått ved komunedialogmøte (og i andre møte/samhandlingar), høyringsinnspela frå RTP og høyringsinnspel til Investeringsprogrammet hausten 2017.





3 Kva har vi oppnådd?

I dette kapitlet er det gjort ei generell vurdering av måloppnåing fram til i dag med utgangspunkt i utvikling i ressursbruk over tid - samanlikna med behov og utvikling av forfall på fylkesvegnettet. Det er gjort ein del samanlikningar mellom Hordaland og andre fylke for å sjå korleis nivået på aktivitetar og budsjett er i Hordaland i forhold til andre. Når det blir gjort samanlikningar på tvers av fylka er det viktig å hugse at ulike fylke har ulike utfordringar knytt til vegnettet og topografi, og ulike prioriteringar og satsingsområde.

Grad av måloppnåing må sjåast i samanheng med mål og delmål vedteke i RTP som er omtala i kap. 2. Regional transportplan blei revidert og vedtatt i 2017. I Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 er det skissert ei lang rekke mål, og det blir utarbeidd fireårig handlingsplanar.

Hovudmålet i RTP 2018 – 2029 er:

«Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågut-sleppssamfunnet».

Hovudmålet for fylkesvegnettet er følgjande:

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

I tillegg er det definert ei lang rekke undermål og delmål som er omtalt i kapittel 2.

Utvikling i rekneskapstal 2013-2018

Alle tal i 1000 kr inkl. mva

	2013	2014	2015	2016	2017	Prognose 2018 (T2)	Sum
Drift og vedlikehold - Hordaland inkl. Bergen							
Drift - faste kontrakter	275 103	306 897	394 575	349 774	405 412	407 695	2 139 457
Drift - øvrig	68 097	66 087	73 711	69 190	72 916	77 255	427 256
Sum drift	343 200	372 984	468 287	418 964	478 328	485 950	2 567 713
Vegoppmerking	10 663	14 350	12 322	14 128	14 075	16 300	81 838
Bruvedlikehold	22 055	27 358	24 175	20 079	19 534	18 000	131 203
Dekkelegging	51 647	58 085	98 058	39 062	56 863	74 200	377 915
Vedlikehold - øvrig	20 790	11 844	8 945	3 480	12 949	58 371	116 379
Sum vedlikehold	105 155	111 638	143 500	76 750	103 421	166 871	707 335
Sum Drift og vedlikehold	448 355	484 622	611 787	495 714	581 749	652 821	3 275 047
Investeringar fylkesvegar - Hordaland og Bergen spesifisert							
Investeringar utanom Bergen							
Store strekningsvise prosjekt	510 042	583 665	712 656	481 999	459 487	296 356	3 044 206
Mindre utbetringar	7 687	12 167	10 507	20 154	23 719	38 891	113 125
Standardhevingstiltak/ Forsterining og opprusting	28 541	66 269	101 883	142 733	125 583	202 803	667 811
Gang- og sykkeltiltak	7 679	1 754	2 142	6 410	24 792	25 454	68 231
Trafikksikringstiltak	53 157	29 544	35 380	34 711	24 094	22 858	199 744
Punktutbetring og trygge skulevegar (SVV byggherre)				19 482	2 659	9 350	31 491
Miljøtiltak	3 815	3 430	414	5 009	4 152	2 200	19 020
Kollektivtiltak	8 303	17 329	23 859	23 916	22 998	20 732	117 138
Innløysing av hus/eigedommar	2 165	-186	3 927	496	10 617	3 000	20 018
Planlegging	9 897	9 246	13 203	22 406	21 247	22 969	98 967
Sum investeringar utanom Bergen	631 286	723 216	903 970	757 316	719 348	644 613	4 379 750
Investeringar i Bergen (Bergensprogrammet/Miljøløftet)							
Store/mindre strekningsvise prosjekt	428 144	242 518	219 908	48 272	58 639	124 941	1 122 422
Gang- og sykkeltiltak	76 282	106 932	61 064	168 595	189 867	121 472	724 212
Trafikksikringstiltak	36 719	36 059	17 557	54 837	54 556	29 000	228 728
Miljøtiltak	8 519	5 077	7 844	20 646	45 150	23 500	110 736
Kollektivtiltak	49 454	80 678	141 022	89 416	111 703	116 898	589 170
Andre strekningsvise tiltak	13 584	51 262	57 320	23 751	4 260	44 850	195 026
Vedlikeholdstiltak av investe- ringskarakter fylkesveg						21 200	21 200
Kommunikasjon i Bergens- programmet		2 232	1 588	2 597	1 966	4 000	12 383
Planlegging	45 520	25 680	38 079	77 323	34 656	33 911	255 168
Grunnerverv					-3 860		-3 860
Sum investeringar Bergens- programmet/Miljøløftet	658 222	550 439	544 381	485 437	496 936	519 772	3 255 186
Bybaneprosjekter (rekneskaps- tal SVV - bompengar)	767 100	1 012 000	1 627 700	445 900	287 351	509 400	4 649 451
Sum investeringar heile Hordaland	2 056 608	2 285 655	3 076 051	1 688 653	1 503 635	1 673 785	12 284 387
Rassirking fylkesvegar - Hordaland							
Sum rassirking inkl mva	121 998	169 948	216 283	147 389	54 865	44 840	755 322

Tabell 3: Medgåtte kostnader fylkesveg og bybanen 2013-2018, tal i tusen kr inkl. mva.

I førre RTP-runde vart følgjande prioriteringar vedteken:

- Markert styrking av tiltak for å ta vare på det eksisterande fylkesvegnettet
- Gjennomføring av allereie prioriterte prosjekt
- Strekningsvise utgreiingar

I rulleringa vart det i tillegg vektlegg å prioritere trygge skuleveggar og tiltak på drenering, reinsk og grøfter, som kan sikre framkome i utfordrande vørsituasjonar.

Arbeidet med å nå måla i RTP 2018 - 2029 er allereie godt i gang. Av 26 ulike tiltak er 20 av dei starta opp eller allereie gjennomført. Det vert mellom anna arbeidd med vurdering av ferjeavløysingsprosjekt, forhandling av byvekstavtale gjennom Miljøløftet, temaplan for låg- og nullutslepps-bussar, miljøatsing i drosjenæringa, planlegging av kollektivknutepunkt, kollektivfelt og innfartsparkering, og tilrettelegging for gang- og sykkeltiltak. Det blir rapportert nærmare på handlingsprogrammet i mars 2019, til utval for miljø og samferdsle.

Det har blitt oppretta eit forum for regionsenterkommunar. Forumet skal legge til rette for kunnskaps- og erfaringsdeling, i tillegg til å koordinere og samordne bruk av verkemiddel og ressursar knytt til regionsenter.

Vidare i dette Investeringsprogrammet er det fokus på kva vi har oppnådd knytt til det som gjeld fylkesvegnettet. Måloppnåing knytt til Miljøløftet er ikkje vurdert i detalj i dette investeringsprogrammet, men det heng tett saman. For detaljar vert det vist til prosessen med rullering av handlingsprogram for Miljøløftet, som skal leggast fram som politisk sak for Fylkestinget i desember 2018.

3.1 DRIFTS- OG VEDLIKEHALDSBUDSJETT SAMANLIKNA MED ANDRE FYLKESKOMMUNAR

Tabellen under viser endringane i drifts- og vedlikehaldsbudsjetta til Hordaland, Sogn og Fjordane og Akershus

Tala er henta ut via direkte kontakt med fylkeskommunen.

Drift- og vedlikehaldsbudsjetta vil variere i stor grad frå år til år. I 2015 kom det til dømes ei tilleggsøyving til dekkelegging. Hordaland fylkeskommune har hatt det største driftsbudsjettet, og det minste vedlikehaldsbudsjettet alle åra tabellen viser, men ein må sjå det i forhold til tal på km veg som skal driftast.

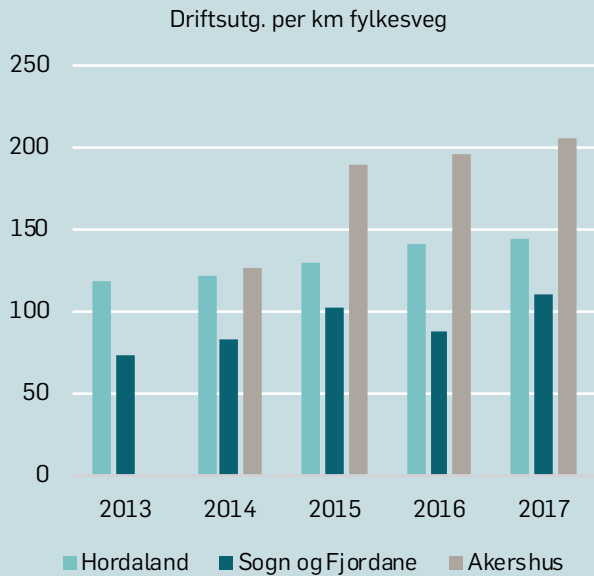
Det er også store skilnadar i topografien på Vestlandet og t.d. i Akershus. Hordaland har svært mange tunnelar og bruer med stort vedlikehaldsetterslep, og fylket er utsett for mange kostbare naturhendingar som ras og flaum. Dette vert forsterka gjennom meir ekstremvêr på Vestlandet. Det er også ulik ÅDT i dei ulike fylka. Det er høg ÅDT på mange av vegane i Akershus, medan ÅDT i Hordaland er meir variert mellom Bergen og distrikta i Hordaland, som har ein lågare ÅDT, slik som vegane i Sogn og Fjordane. Det er meir kostbart per km veg å drifte vegar i med høg ÅDT pga. strengare krav til dømes til vinterdrift.

Generelt ser vi at tendensen er at auken i driftsbudsjetta har vore mindre i Hordaland samanlikna med dei andre fylka i samanlikningsgrunnlaget. Det er spesielt det låge nivået og utviklinga på vedlikehaldsbudsjettet som er urovekkande, og som gjer det svært vanskeleg å nå viktige målsettingar i RTP.

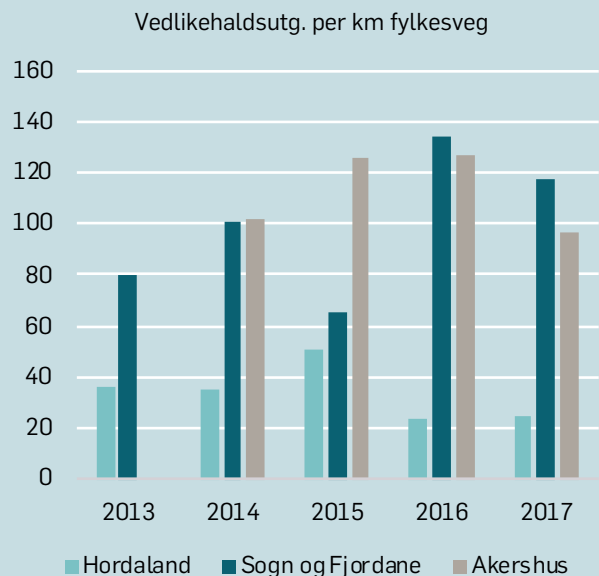
På neste side ser vi to figurar som viser drifts- og vedlikehaldsbudsjetta per km fylkesveg for dei tre fylka. Drifts- og vedlikehaldskostandar per km fylkesveg gir ei meir reell samanlikning, men det er store skilnadar i topografien på Vestlandet og t.d. i Akershus. Hordaland har svært mange tunnelar og bruer med stort vedlikehaldsetterslep, og fylket er utsett for mange kostbare naturhendingar som ras og flaum. Dette vert forsterka gjennom meir ekstremvêr på Vestlandet.

Drift og vedlikehaldsbudsjett	2014	2015	2016	2017	Differanse	%- differanse
Hordaland						
Drift	359	384	416	426	77	22 %
Vedlikehald	102	148	70	73	-32	-30 %
Sogn og Fjordane						
Drift	215	266	229	289	99	52,1 %
Vedlikehald	262	170	349	305	97	46,6 %
Akershus						
Drift	232	345	358	374	142	61 %
Vedlikehald	186	230	231	177	-9	-4,9 %

Tabell 4: Endringane i drifts- og vedlikehaldsbudsjetta til utvalde fylkeskommunar, tal i mill. kr



Figur 3: Driftsutgifter pr km fylkesveg, tal i heile tusen kr



Figur 4: Vedlikehaldsutgifter pr km fylkesveg, tal i heile tusen kr

3.2 UTVIKLING I DRIFT- OG VEDLIKEHALD AV FYLKESVEGNETTET 2013–2018

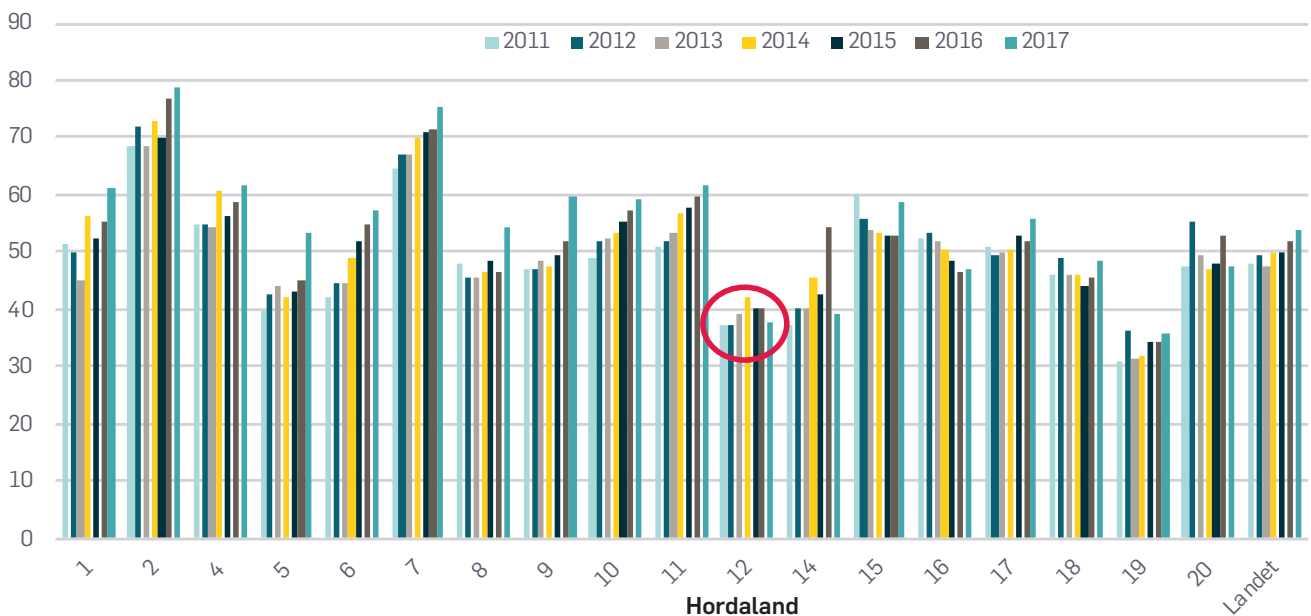
Fylkeskommunen har på grunn av tronge driftsrammer dei siste åra løyvd monaleg mindre til drift og vedlikehald av fylkesvegane, enn det som er behovet. Oversiktene innleiingsvis viser også at spesielt vedlikehaldsbudsjettet er lågt samanlikna med andre fylkeskommunar. Fylkeskommunen sine rammer til drift og vedlikehald har vore tilnærma like kvart år etter justering for konsumprisindeksen (unntak i 2015 og 2018 grunna ekstraløyving til mellom anna dekkelegging). Ei generell utvikling er at salderingsposten vedlikehald har vorte redusert som følgje av at

driftskontraktane har vorte gradvis dyrare i perioden.

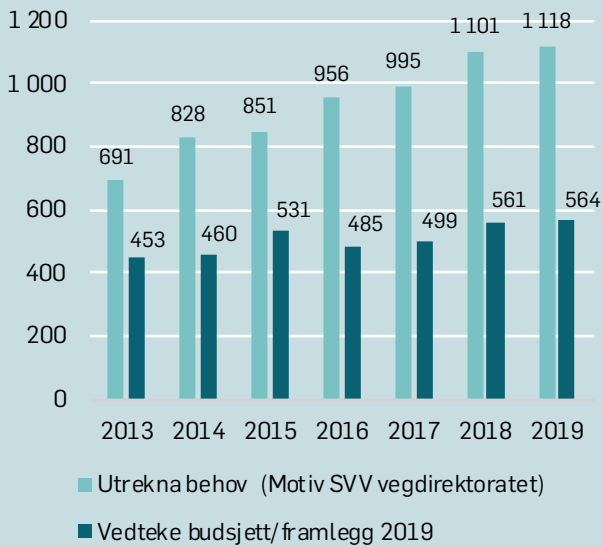
Kostnadane med å ta att forfallet på fylkesvegane i Hordaland har auka frå 6,5 mrd. kr i 2013, til 7,3 mrd. kr i 2016. Det er ikkje gjort nye utgreiingar på etterslepet per 2018, men ut frå nivået på løyvingane sidan 2016 må ein må ta høgde for at etterslepet har auka ytterlegare og minst tilsvarende prisauken. Fylkeskommunen har difor ikkje nådd målsettinga om å redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Forfall er knytt til vegobjekt som avvik frå den opphavelg standarden då dei vart bygd. Kostnaden for å fjerne forfallet for eit vegobjekt vil seie kostnaden ved å bringe objektet

% fylkesvegar med tilfredsstillande dekke



Figur 5: Utvikling av tilfredsstillande dekke i prosent av total lengde, Figuren ovanfor samanliknar alle fylkeskommunane i forhold til % fylkesvegar med tilfredsstillande dekketilstand. Hordaland ligg merkbar etter og at berre Troms (19) har dårlegare standard. Nabofylka våre er 11 Rogaland og 14 Sogn og Fjordane.



Figur 6: Utrekna behov i motiv samanlikna med budsjett HFK, tal i heile mill. kr

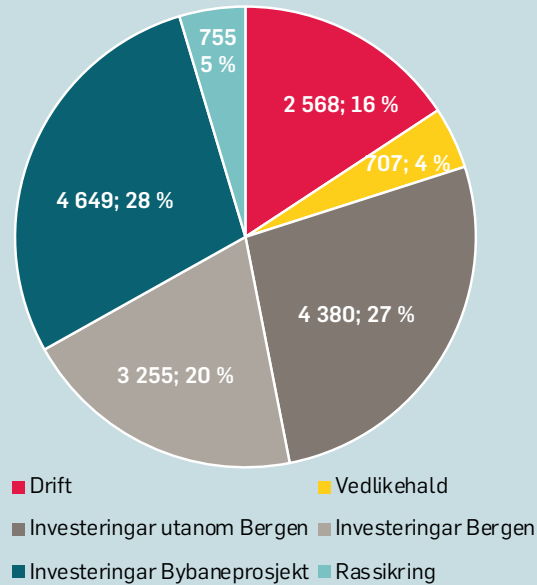
frå sin noverande tilstand, til ein tilstand der objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over ei normal levetid.

Ein viktig indikator på korleis situasjonen for vedlikehaldsstandarden på fylkesvegnettet utviklar seg, er å måle tal på kilometer fylkesvegar med dårleg asfalt. Når dekket er i svært dårleg stand, vil forfallet av vegkroppen og berelaget eskalere. Dårlig fundament under asfalten medfører at asfalten får lågare levetid. Hordaland er eit av dei fylka i landet som har høgast del av fylkesvegnettet med dårleg asfalt. På grunn av ekstraløyving juni 2018 på 40 mill. kr vart den totale løyvinga i 2018 på 90,5 mill. kr til dekkelegging og vegoppmerking, som er om lag det doble av gjennomsnittleg løyving dei siste åra. Statens vegvesen har rekna ut at det trengst ei løyving på over 800 mill. kr for å fjerne etterslepet på vegdekket, og det er behov for ei årleg løyving på rundt 100 mill. kr til å oppretthalde dagens standard. Prognosen per oktober 2018 er at ein får lagt rundt 100 km med ny asfalt i 2018, inkludert nokre strekningar finansiert over programposten forsterkning.

Til samanlikning har, i følgje tal frå SVV, Sogn og Fjordane løyvd 104 mill. kr i 2017 og 97 mill. kr i 2018 til dekkelegging. Fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane er om lag 500 km kortare enn i Hordaland. Tilsvarande tal for Rogaland er 110 mill.kr i 2017 og 112 mill. kr i 2018 som har rundt 600 km kortare vegnett enn i Hordaland.

For Kommunal- og moderniseringsdepartementet si rammeoverføring til fylkeskommunen er Statens vegvesen sin berekningsmodell MOTIV lagt til grunn, jf. «Grønt hefte». Statens vegvesen ved Vegdirektoratet sine MOTIV-bereknningar, viser at behovet for midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet er nær dobbelt så høgt som det fylkeskommunen løyver.

For å halde seg innanfor budsjetttrammene er det budsjettet med «ein mild vinter» Det vil seie av budsjettnivået er dei siste åra er basert på ei vinterdrift med relativ låg



Figur 7: Medgåtte kostnader fylkesveg og bybane 2013-2018 i mill. kr

hyppigheit på strøing og brøyting, og har ikkje tatt nok høgde for ekstreme vørsituasjonar som fører til store ekstrakostnader. Budsjetta er heller ikkje kompensert med den faktiske lønns- og prisstiginga. Dette har ført til at det i 2017 vart eit meirforbruk på drift og vedlikehaldsbudsjettet på 64 mill. kr, og prognosen i 2018 er ei overskriding i brutto driftsutgifter på 94 mill. kr i forhold til opphavleg utgiftsbudsjett. Prognosen for det rekneskapsmessige netto overforbruket, som er meldt inn i 2. tertialrapport er ein del lågare som følgje av momskompensasjon og budsjettjusteringar.

3.3 INVESTERINGSNIVÅ FOR FYLKESVEGNETTET 2013–2018

Det er relativt sett eit høgt nivå på investeringar på fylkesvegnettet i Hordaland samanlikna med nivået på drifts- og vedlikehaldsbudsjettet.

Figur over viser at det er blir brukt mykje meir midlar til investeringar enn til vedlikehald finansiert over driftsbudsjettet.

Ei av forklaringane til at Hordaland har eit relativt høgt investeringsnivå er at det er mange bompengepakkar med betydelege inntekter, og at ein har prioritert å auke løyvinga til investeringar med vedlikehaldskaraktar.

I perioden 2013–2018 har fylkeskommunen investert for 3 255 mill. kr på fylkesvegnettet gjennom Miljøløftet (tidlegare Bergensprogrammet), Bybanen 4 649 mill.kr., rassikring 755 mill. kr og fylkesvegnettet utanom Bergen 4 380 mill. kr. Til vedlikehald har det medgått 707 mill. kr og utgifter til faste driftskontraktar og øvrig drift 2 568 mill. kr.

Dei relativt store investeringane i strekningsvise prosjekt, med stor del bompengefinansiering, har ført til at ein har erstatta/utbeta ein del vegar med dårleg standard til ny veg som betrar framkome, trafikktryggleik og reduserer



vedlikeholdsetterslepet på dei aktuelle strekningane. Dette støttar opp om målsettingane i RTP. Utfordringa er at vi har så mange strekningar med dårleg standard at det vil ta lang tid å rette opp forfallet og gradvis auke standarden på fylkesvegnettet.

Investeringane i forsterkning og fornying/investeringar av vedlikeholdskaraktar har vore med på å bøte litt for konsekvensane av lågt vedlikehaldsbudsjett.

Investeringane innanfor Miljøløftet og programområda utanfor Bergen innanfor trafikksikring, gang og sykkel, miljøtiltak, kollektivtiltak og mindre utbetringar, vil vere med på å bidra til å oppnå sentrale målsettingar i RTP:

- å få til eit effektivt transportsystem som gir miljøvennleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål.
- at veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.
- kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunnstilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.
- at regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum.

Lista over innmeldt investeringsbehov innanfor dei ulike programområda viser at behova er store. Det vil ta tid å nå målsettingane, men det går i riktig retning.

Investeringane i større strekningsvise prosjekt, som i hovudsak er finansiert gjennom bompengepakkar, har gjort at vi har erstatta ein del km veg med låg standard og vedlikeholdsetterslepet med ny veg.

Investeringar med vedlikeholdskaraktar – opprusting og fornying

Utviklinga som er omtalt for vedlikehaldsbudsjettet viser at det har gått i feil retning i forhold til fleire av måla i RTP, men investeringsbudsjettet viser heldigvis ei meir positiv utvikling. Det er spesielt auken i investeringar med vedlikeholdskaraktar som har bøta på ein del skadane som eit redusert vedlikehaldsbudsjett har ført med seg. Dette gjeld spesielt budsjettposten som vi no kallar forsterkning (punktvis utbetring av vegkropp, murar, kantar, drenering, rekkverk m.m.), samt midlane sett av til utbetring av bruer, kaier og tunnelar. Tidlegare vart dette definert som standardhevingstiltak. Fylkeskommunen har oppnådd eit av tiltaka i handlingsprogrammet til RTP 2013–2018 med å gradvis auke den årlege budsjettamma til investeringar med vedlikeholdskaraktar. Frå ein start på 34 mill. kr i 2013 til over 200 mill. kr i 2019. I tillegg er det sett av midlar under dei ulike programområda trafikksikring, kollektiv, gang- og sykkel, mindre utbetringar m.m. som også bidreg til utbetring av fylkesvegnettet. Dette har gjort det mogeleg å halde fylkesvegane opne for trafikk til tross for avgrensa midlar til vedlikehald. Jf. det overordna målet om at Hordaland skal ha eit trafikksikkert og framkomeleg fylkesvegnett.



Figur 8: Midlar til fornying og opprusting (standardheving) utanom programområda, tal i heile mill. kr

Store strekningsvise prosjekt

Eit viktig mål i RTP er at det overordna fylkesvegnettet skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard. I RTP står det vidare at ein av strategiane for å nå dei overordna måla, vert å utføre gjennomgåande strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskaraktar, kombinert med nye investeringstiltak på det overordna fylkesvegnettet.

I perioden 2013–2018 er det gradvis sett av mindre midlar til å gjennomføre store strekningsvise prosjekt utanom dei som har høg del bompengefinansiering eller finansiering gjennom rassikringstilskot. Dette har vore ein heilt nødvendig prioritering for å kunne auke i budsjettposten fornying og opprusting. Gjennom ulike finansieringskjelder er det likevel gjennomført ein god del tiltak for å få til samanhengande betre standard, og nokre områder/strekningar har fått merkbare resultat, men det er ein lang veg å gå i forhold til kva det vil koste å nå måla i RTP.

I 2015 utarbeidde SVV strekningsvise utgreiingar for investeringsbehov for det overordna fylkesvegnettet. I utgreiingane står ei liste over tilrådingar av strekningsvise utbetningar, med vekt på best mogleg måloppnåing i form av framkome, trafikkisikring og skredisikring.

Tilrådingane er delt i tre kategoriar:

- 10 årsperspektiv for mogleg gjennomføring – estimerte tiltak på 2,5–3,5 mrd. 2015-kr
- 10–20 årsperspektiv for mogleg gjennomføring – estimerte tiltak på mellom 13–17 mrd. 2015-kr
- 20–40 årsperspektiv for mogleg gjennomføring – estimerte tiltak på mellom 10–12 mrd. 2015-kr

I kategori 1 er det inkludert i hovudsak mindre utbetringstiltak på eksisterande veg, som kan gjennomførast rimeleg raskt, og som vil gje den beste måloppnåing innanfor

framkome, trafikktryggleik og skredtryggleik. I denne kategorien er enkelte mindre tiltak gjennomført etter 2015. I kategori 2 og 3 er det i tillegg til utbetringstiltak også tatt med større tiltak og ny veg som må byggast for å sikre alle strekningar med gul stripe. Dette viser at det vil krevje store investeringar for å oppnå tilfredsstillande standard på alle overordna fylkesvegar. I tillegg er det svært store investeringsbehov på øvrig fylkesveg.

Skal ein gradvis nå målsettinga om at det overordna fylkesvegnettet skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard, må ein tenkje langsiktig, sjå tiltak i samheng og finansiere dei både gjennom rassikringsmidlar, budsjettposten fornying og opprusting, og strekningsvise prosjekt inkl. bompengepakkar.

Rassikring

Hordaland er eit skredutsett fylke, og det er mange rasutsette punkt og strekningar på fylkesvegnettet. Kvart år vert det registrert gjennomsnittleg om lag 150 ras på riks- og fylkesvegane i Hordaland.

Fylkeskommunane får øymerka statlege tilskot til rassikring av fylkesvegnettet. For perioden 2014–2017 har Hordaland fylkeskommunen fått tildelt ei ramme på 308 mill. kr (2014 kr) eks mva til dette formålet. For seksårsperioden 2018–2023 har Hordaland fylkeskommune fått tilsegn om 834 mill. kr (2018-kr). Det statlege tilskotet er eit nettobidrag, og det er føresett at fylkeskommunen løyver mva.

I heile handlingsprogramperiode 2013–2018 har fylkeskommunen investert i 755 mill. kr i rassikring. Det er no under planlegging fleire store rassikringsprosjekt, så den gjennomsnittlege årlege summen vil auke i perioden fram til 2029. Løyving til rassikringsprosjekt er eit viktig bidrag til å nå målsettinga om eit meir trafikkikkert og framkomleg fylkesvegnett.

3.4 MÅLEINDIKATORAR FOR MÅLOPPNÅING

I førre investeringsprogram vart det sett opp ni indikatorar for måloppnåing i 2018. Det er litt tidlig å konkludere på korleis måloppnåinga vert, men tabellen gir oss nokre svar og ser korleis vi ligg an i forhold til nokre andre fylkeskommunar.

Tabellen på neste side viser indikatorane for måloppnåing i 2018, kva målet for 2018 er, prognosen for 2018, korleis Hordaland gjorde det på indikatorane i 2017, og korleis Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane har gjort det på indikatorane i perioden mellom 2015 og 2017 i snitt per år (med tal henta ut frå SSB).

Det er førebels vanskelig å vite kor mykje ein får gjort i 2018, men det er lagt inn prognoser på nokre av målindikatorane. Per 31.08.2018 var måla på fylkesveg opna for trafikk og forsterka midtoppmerking allereie nådd. I oktober 2018 fekk Hordaland si sjette trafikkisikre kommune, og den andre for året. I tillegg har ytterlegare éin kommune skrive

Indikator	Forventa årleg mål	Prognose Hordaland 2018	Hordaland 2017	Hordaland 2015-2017 Snitt	Rogaland 2015-2017 Snitt	Sogn og Fjordane 2015-2017 snitt
Tal på km fylkesveg opna for trafikk	2		19	12	3	0
Tal på km dekkelagd fylkesveg	40	90	64	100	276	82
Tal på km stadvis lapping av vegdekke på fylkesveg	10		4	3	9	2
Tal på km gang- og sykkelveg ferdig bygd langs eksisterande og ny fylkesveg som følgje av investeringstiltak	6		13	9	5	1
Tal på rasutsette punkt på fylkesveg utbetra	1					
Tal på km med forsterka midtoppmerking utført på eksisterande og ny fylkesveg	3	15	13	6	53	0
Tal på haldeplassar langs fylkesveg som er universelt utforma opna for trafikk	20	73	71	64	5	1
Tal på drepne og hardt skadde på alle vegar, jamfør nasjonale måltal	64	9 drepne i Hordaland så langt i 2018	83	74	58	23
Tal på nye trafikksikre kommunar	2	2	1	Har 6 TS-kommunar	Har 5 TS-kommunar	Har 3 TS-kommunar

Tabell 5: Måleindikatorar

under intensjonsavtalen om å jobbe mot å bli trafikksikker. Dermed er også det målet nådd.

Ser ein berre isolert på eitt enkelt år, kan det tilfeldigvis få store utslag som følgje av når store prosjekt vert ferdigstilt. Dersom ein tek utgangspunkt i berre eitt år vil det då kunne gje eit avgrensa bilde av utviklinga, men sett over fleire år kan det vise kva retning utviklinga går, i forhold til måla.

Det er viktig å merke seg at dette er Hordaland sine indikatorar for måloppnåing, dei andre fylka kan ha andre innsatsområde eller måleindikatorar.

Ved utarbeiding av nytt investeringsprogram for nye Vestland fylkeskommune og ved utarbeiding av ein felles RTP, må den nye fylkeskommunen ta stilling til kva måleindikatorar ein skal bruke. Då har vi også fått meir erfaring med bruk av måleindikatorar og kva som kan vere realistiske årlege måltal fylkeskommunen kan/bør sette seg.

Det kan vere utfordrande å finne målbare indikatorar som treff godt i forhold til alle dei overordna målsettingane, så ein må også sjå på andre metodar for å måle grad av måloppnåing.

3.5 OPPSUMMERING AV HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKRING 2014–2017

I førre Handlingsplan for trafikksikring 2014–2017 viste analysen (ulukkesutviklinga 2000–2012) at Hordaland har særskilte utfordringar i trafikksikringsarbeidet. I perioden 2004–2017 har Hordaland hatt ein vesentleg reduksjon i talet på ulukker. Samstundes er det slik at Hordaland framleis ligg over landsgjennomsnittet når det gjeld drepne og hardt skadde.

Fordelinga og utviklinga av dei alvorlege ulukkene vert ofte delt mellom Bergen og resten av fylket, der dei fleste ulukkene skjer utanom Bergen.

Det er framleis møte-, utfor- og fotgjengarulukker som er dei tre mest alvorlege ulukkestypene i fylket. Utfordringane for Hordaland målt gjennom ulukkesstatistikk, vedtekne strategiar innanfor transportområdet og grunnleggjande demografiske endringar, er grunnlaget for definering av dei tre særskilte satsingsområda i handlingsplanperioden.

I handlingsplanperioden 2014–2017 for trafikksikring var det tre særskilte satsingsområde:

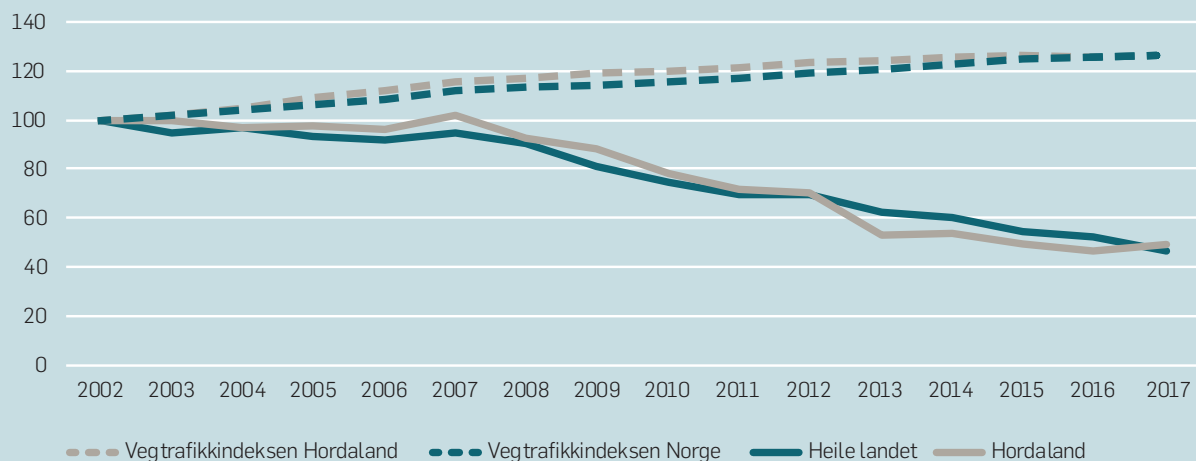
- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulykker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i byområde

Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) har i perioden hatt eit særleg fokus på Trafikksikker kommune, og kommunane Austrheim, Lindås og Vaksdal vart alle godkjente i 2016. I «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikring på veg 2014–2017» var det ei målsetjing å få godkjent tre kommunar i kvart fylke innan planperioden, og Hordaland har med det oppfylt det nasjonale målet. I 2016 inngjekk FTU intensjonsavtalar med tre nye kommunar; Bømlo, Sund og Kvinnherad. Dei tre er no godkjente, høvesvis frå november 2017, mai 2018 og oktober 2018.

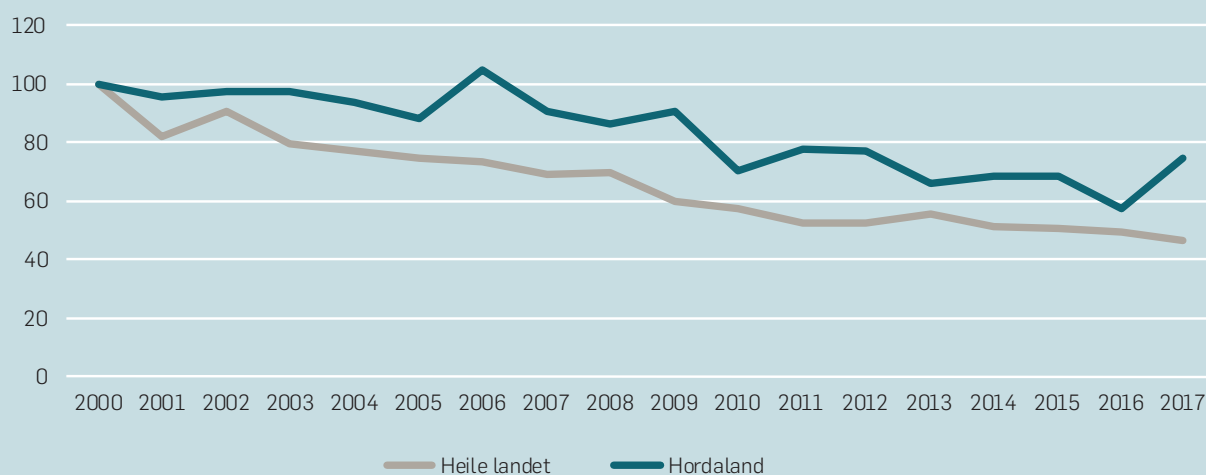
Gjennom ulike tilskotsordningar har FTU bidrege til mindre fysiske trafikksikringstiltak i kommunane, lokalt trafikksikringsengasjement og støtte til kommunale trafikksikringsplanar. Den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane har hatt jamt god deltaking, og er blitt ein viktig møteplass for fagleg påfyll innanfor trafikksikringsfeltet.

I 2015, 2016, 2017 og 2018 har det vore ei eiga tilskotsordning til trygge skuleveggar og punktutbetring på fylkesveg, som har kome til gjennom ei direkteløyving frå fylkestinget. Tiltaka som har fått støtte har til dels vore spleiselag med kommunane, men tiltak har også fått fullfinansiering frå tilskotsordninga. I 2015, 2016 og 2017 var kommunane ansvarlege for gjennomføring av tiltaka, medan dei i 2018-utlysinga fekk høve til å be om at Statens vegvesen tok hand om gjennomføringa. Søknadsrunde, prioritering og politisk handsaming vert gjort gjennom eigne prosessar, utanfor rulleringa av investeringsprogrammet.

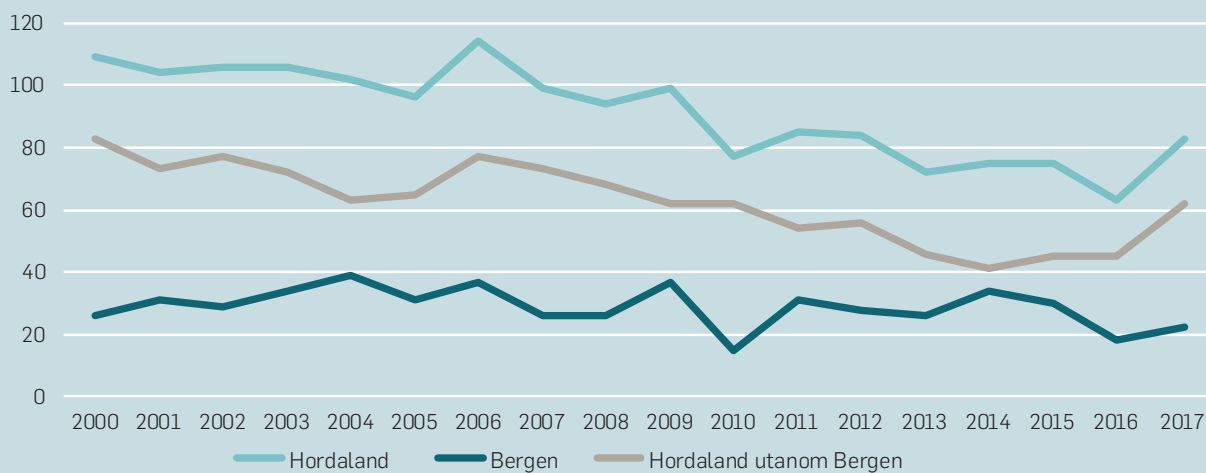




Figur 9: Vegtrafikkindeksen



Figur 10: Relativ utvikling drepte og hardt skadde



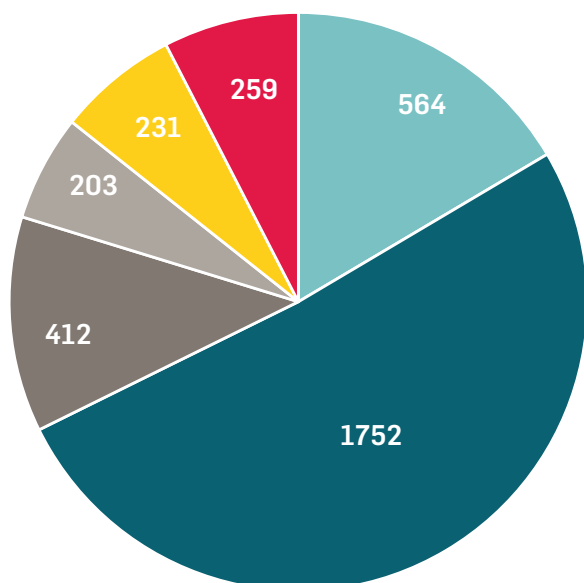
Figur 11: Utvikling i talet på drepte og hardt skadde i Hordaland, Bergen og Hordaland utanom Bergen

4 Økonomiske rammer

Dette kapittelet skildrar økonomiske rammer til samferdsel i Hordaland i perioden 2019–2029, med hovudfokus på fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet. Dei økonomiske rammene blir vedtatt i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen.

Driftsrammer totalt for samferdselssektoren i Hordaland fylkeskommune

Tal henta frå budsjettframlegg frå fylkesrådmannen



Figuren viser at drift og vedlikehald av fylkesvegar utgjer ein relativt liten del av samla driftsutgifter til samferdselssektoren i Hordaland fylkeskommune

- Drift og vedlikehald av fylkesveg
- Bilruter
- Fylkesvegferjer
- Båtruter
- Bybanen
- Andre kostnader

Figur 12: Brutto driftsutgifter for samferdsel HFK-budsjett 2019, tal i heile mill. kr

Fordeling av midlar til drift- og vedlikehald av fylkesveg dekkja over driftsbudsjettet

Tal henta frå fylkesrådmannen sitt budsjettframlegg

Drift og vedlikehald	2019	2020	2021	2022
Drift - faste kontraktar	408 300	408 300	408 300	408 300
Drift - øvrig	69 000	69 000	69 000	69 000
Reservepost i 2019	25 000			
Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU)	5 000	5 000	5 000	5 000
Sum drift	507 300	482 300	482 300	482 300
Vegoppmerking	5 000	5 000	5 000	5 000
Bruvedlikehald	20 000	20 000	20 000	20 000
Dekkelegging	22 000	22 000	22 000	22 000
Vedlikehald - øvrig	10 000	10 000	10 000	10 000
Sum vedlikehald	57 000	57 000	57 000	57 000
HFK løyving drift og vedlikehald inkl. mva	564 300	539 300	539 300	539 300

Tabell 8: Fordeling av midlar til drift- og vedlikehald av fylkesveg dekkja over driftsbudsjettet, tal i heile tusen

Usikkerheit og bindingar

Det er usikkerheit knytt til kva nivå dei økonomiske rammene vil ligge på etter nye Vestland fylkeskommune er på plass i 2020. Dette vil bli sett nærare på under utarbeiding av felles investeringsprogram for Vestland fylke, som vil starte opp i 2019. Neste hovudrevisjon med høyringsrunde av RTP og investeringsprogrammet skal etter planen skje kvart fjerde år. Det vil seie 2021, om ein følgjer den planen som Hordaland har etter samanslåing.

Ein skildrar ikkje detaljerte økonomiske rammer i planperioden 2023–2029 i dette investeringsprogrammet, fordi det økonomiske handlingsrommet i denne perioden er svært usikkert. Det er pr. i dag knytt bindingar til Byvekstavtalen,

Askøypakken og Nordhordlandspakken i planperioden 2023–2029. Revisjon av Bømløypakken er under handsaming i departementet, og det vil mest sannsynleg kome fleire bindingar knytt til nye bompengepakkar i perioden fram til 2029, t.d. Kvinnheradpakken. For å kunne stogge og helst ta att noko av forfallet på vegane er det viktig med ei vidareføring, helst auke, av midlane til fornying og opprusting. I tillegg er det store behov for strekningsvise investeringar som ikkje er rom for å finansiere innanfor fornying og opprusting. Det gjeld mellom vidare investeringar på Fv 7, store investeringar på fylkesvegbruer og den kostbare oppgraderinga av Folgefonntunnelen som er under utgreiing i 2018.

Investeringsnivå for samferdsel totalt og på fylkesvegar med finansieringskjelder

Tal henta frå budsjettframlegg frå fylkesrådmannen

Samferdselsinvesteringar totalt:

Tal i heile tusen	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Kollektivtiltak*	390 784	498 808	151 688	92 160
Bybanen	1 836 000	1 896 000	1 698 000	456 000
Fylkesvegar	1 581 975	1 540 174	1 419 300	1 474 100
Sum brutto investeringar	3 808 759	3 934 982	3 268 988	2 022 260
Sum investeringsinntekter	2 624 085	2 710 308	2 369 588	1 111 860
Sum netto / eigenfinansiering HFk	1 184 674	1 224 674	899 400	910 400

*Inkl. inv. infrastruktur, nett og kaier som følgje av nye ferjekontraktar

Tabell 9: Budsjetterte samferdselsinvesteringar totalt, tal i heile tusen

På investeringsbudsjettet vert samferdsel relativt sett høgt prioritert. Ein må sjå dette investeringsnivået i samanheng med storsatsinga på kollektiv inkl. Bybanen, behov for tiltak retta mot mjuke trafikantar, krav til ferjedrift med heilelektrisk batteriløysing og det store behovet for å ta att

noko av forfallet på fylkesvegnettet. Hovudårsaka til at ein kan halde eit så høgt investeringsnivå innanfor samferdsel er at ein relativt stor del er finansiert gjennom bompengar.



Totale investeringar fylkesveg

	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Fylkesveg, strekningsvise prosjekt	858 475	823 400	721 300	768 600
Fylkesveg, tiltak på ulike områder	723 500	716 774	698 000	705 500
Sum investeringar fylkesvegar	1 581 975	1 540 174	1 419 300	1 474 100
Inntekter, bompengar	525 901	489 800	373 000	305 000
Inntekter, tilskot	106 800	148 700	166 900	274 700
Sum inntekter fylkesvegar	632 701	638 500	539 900	579 700
Sum netto / eigenfinansiering HFK	949 274	901 674	879 400	894 400

Tabell 8: Totale investeringar fylkesveg, tal i heile tusen

Dei årlege investeringane på fylkesveg vil ligge på rundt 1,5 mrd. kr i økonomiplanperioden. Av dette er om lag 30% finansiert gjennom bompengar og i overkant av 10% gjennom tilskot (i hovudsak rassikringsmidlar) Av fylkeskommunale midlar er det i gjennomsnitt planlagt å løyve om lag 900 mill. kr per år i økonomiplanperioden 2019-2022, inkl. mva. Trekk vi i frå momskompensasjon utgjer løyvinga årleg om lag 650 mill. kr fylkeskommunale midlar dei komande fire åra.

4.1 FYLKESKOMMUNALE MIDLAR TIL FYLKESVEGNETTET

Det vert sett av fylkeskommunale midlar til drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegnettet i den fireårige økonomiplanen, som tabellane ovanfor viser.

Fylkeskommunale midlar er eigenfinansieringa til Hordaland fylkeskommune når inntekter gjennom bompengar og ulike tilskot er trekt i frå. Ein må også ha klart for seg skilje med og utan momskompensasjon.

Fylkeskommunen dekker fullt ut midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Hordaland. Årlege løyvingar til drift og vedlikehald ligg på rundt 550 mill. kr i økonomiplanperioden (brutto inklusiv moms).

Til fylkesveginvesteringar vert det i 2019 sett av 949 mill. kr i fylkeskommunal løyving som utgjer om lag 700 mill. kr når momskompensasjon er trekt i frå. Det er om lag dette nivået det vil ligge på vidare i økonomiplanperioden fram til 2022. Dette er ramma for fylkeskommunale midlar fylkeskommunen per i dag må styre etter, når ein fordeler midlane til store og små investeringsprosjekt som ikkje er fullfinansiert med bompengar, eksterne tilskot eller andre finansieringskjelder. Ramma på rundt 700 mill. kr må i stor grad lånefinansierast, og det er den delen som må lånefinansierast som er avgjerande for kor stor verknad investeringane får for den fylkeskommunale økonomien, gjennom kapitalutgifter.

Sidan fylkeskommunen får kompensert for meirverdiavgift, vert denne lagt til budsjettet. Derfor er tala i budsjettet noko høgare, og varierer frå år til år.

Alle bindingar i større fylkesveginvesteringar i perioden må følgjast opp, og avgrensar med det investeringsgramma. Bindingar vi ikkje kjem utanom utgjer i hovudsak fylkeskommunale midlar til bompengepakkar og refusjon av forskoteringar, men som vist i dette investeringsprogrammet er det mange store investeringsbehov fram til 2029 utanom det som er vedtekne bindingar.



4.2 SPLISELAG FOR INVESTERINGAR PÅ FYLKESVEGNETTET

Styringsprinsipp for spleiselag

Når Statens vegvesen på vegne av Hordaland fylkeskommune er byggherre for prosjekt med ekstern finansiering, vil fylkeskommunen som regel løyve meirverdiavgifta, sidan denne vert kompensert i etterkant av investeringane. På grunn av det store vedlikehaldsettersteplet i Hordaland, er det naudsynt med ei tydeleg prioritering av kva prosjekt fylkeskommunen kan bidra med fylkeskommunale midlar til. Fylkeskommunen har som ambisjon å bidra med fylkeskommunale midlar (ut over meirverdiavgift) til fylkesvegprosjekt, dersom tiltaka er fagleg tilrådde tiltak for å nå fylkeskommunen sine mål og strategiar i RTP.

For å sikre likebehandling av alle saker knytt til kven som tek risiko for meirkostnader, er hovudregelen at i byggeprosjekt der Statens vegvesen er byggherre, har fylkeskommunen risikoen med meirkostnader. I byggeprosjekt der andre er byggherre, tek ikkje fylkeskommunen denne risikoen. I tilfelle der byggherren har behov for å utvide omfanget i prosjekta undervegs, må ei eventuell kostnadsdeling av meirkostnadane avtalast før byggstart, dersom dette prinsippet skal fråvikast.

Kommunar eller andre tiltakshavarar kan søke om å forskottere prosjekt som er planlagd gjennomført i framtida. Investeringsprogrammet med faglege utarbeidde prosjektreserver, vil verte eit nyttig verktøy for å handsama forskotteringsøknadar og fastsette refusjonstidspunkt. Omfanget av forskottering frå fylkeskommunen er mykje mindre no enn tidligare. Det er sett ei øvre grense på 15 mill. kr per prosjekt.

Fleire kommunar og andre tiltakshavarar yter tilskot til fylkesvegprosjekt. Dette er særleg vanleg der utbyggarar

har fått rekkefølgjekrav knytt til utbyggingar langs fylkesvegar. Her er det viktig med ein føreseieleg politikk og lik handsaming av utbyggarar i heile fylket. Rekkefølgjekrav skal i prinsippet ikkje fylkeskommunen vere med å finansiere. Unntak kan gjerast dersom det allereie ligg føre eit behov for å utbetre tilhøva på den aktuelle vegstrekninga. Dei faglege utgreiingane av behov i fylket (prosjektreserve), er eit grunnlag for å vurdere dette. Fylkeskommunen kan også yte tilskot til utbyggingar på fylkesvegar der andre er byggherre. Det mest vanlege er kommunar som skal legge vatn- og avløpsleidningar langs fylkesvegnettet, og samtidig legg til rette for eit tilbod for mjuke trafikantar.

4.2.1 Bompengteinntekter

I Hordaland er det mange vedtekne bompengepakkar:

- Miljøløftet, Bergen kommune
- Kvammapakken, Kvam herad
- Bømløpakken, Bømlo kommune
- Stord vestsida, Stord og Fitjar kommunar
- Askøypakken, Askøy kommune
- Haugalandspakken, Sveio og Etne kommunar
- Nordhordlandspakken, Lindås, Meland, Radøy kommunar

Bompengteinntekta frå desse bompengepakkane er eit viktig bidrag for å kunne realisere store investeringsprosjekt i fylkeskommunen. Bompengteinntektene er nærare omtala i dei årlege budsjett- og økonomiplanprosessane. I tillegg er det nokre strekningsvise bompengeprosjekt på fylkesvegnettet.

4.3 STATLEGE TILSKOTSORDNINGAR

Dei ulike alternative finansieringskjeldene i tillegg til fylkeskommunale midlar, er nærare skildra i RTP, og vil bli spesifisert i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen. Dei vanlegaste er bompengar, statleg tilskot til rassikring, ferjeavløysing, belønningsmidlar i Bergen og statlege midlar til auka sykkelbruk.

I det følgjande blir dei statlege tilskotsordningane omtala. Statens bidrag til Miljøløftet og belønningsmidlar i Bergen blir ikkje omtalt, og det vert her vist til eige handlingsprogram for oppfølging av Miljøløftet.

Rassikring

Nasjonal transportplan legg opp til 12 milliardar kroner til skredsikring på fylkesvegane i planperioden 2018-2029. Fordelinga er slik:

Første seksårsperiode (2018–2023): 745 mill. kr årleg
Siste seksårsperiode (2024–2029): 1255 mill. kr årleg

Endeleg fordeling mellom fylka kom fram i brev av 11.04.18 frå Vegdirektoratet til Hordaland fylkeskommune, der fylkeskommunen fekk tildelt 834 mill. kr (2018-kr) for perioden 2018-2023, fordelt slik:

Mill kr (2018-kr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sum
Tilskot ekskl. mva	125	73	72	180	185	199	834

Tabell 9: Tilskot til rassikring, mill. kr (2018-kr)

Det er føresett at fylkeskommunen løyver mva til prosjekta. Fylkestinget kan prioritera midlane som vert tildelt Hordaland så lenge desse går til skredsikringstiltak. Fylkeskommunen kan også legge til eigne midlar for å få fullfinansiert prosjekt.

Tømmertransport

I statsbudsjettet for 2018 er det oppretta ei ny tilskotordning utbetring på fylkesvegar for tømmertransport på 25 mill. kr i 2018. Det er lagt opp til 300 mill. kr. totalt i handlingsplanperioden for NTP 2018-23. Ordninga skal nyttast til å finansiere forsterkningstiltak på bruer som ikkje toler 60 tonn totalvekt. Det vert lagt opp til å sende framlegg til bruprogram på høyring til fylkeskommunane og til aktørar i skog- og trenæringa, tidleg i 2019. Etter dette vil Regjeringa kome attende til korleis tilskotsordninga skal finansierast.

Totalramma nasjonalt er sett til 50 mill. kr årleg. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet skal i handlingsprogrammet for 2018–2023 utarbeide eit prosjektprogram for den totale summen på 300 mill. kr, som skal leggjast fram for skog- og trenæringa og aktuelle fylkeskommunar.

Tilskotsordning for sykkelsatsing

Tilskotsordninga for auka sykkelbruk i kommunar og fylkeskommunar har som føremål å bidra til raskare gjennomføring av tiltak som betrar framkomme for syklende og gåande. Løyvinga er i framlegget for statsbudsjettet føreslått til 76,4 mil. Kr i 2019, som er om lag same sum som i 2018.

Hordaland fylkeskommune fekk i 2018 tildelt eit samla tilskot på 5 mill. kr til oppfølging av sykkelveginspeksjonar (2 mill. kr til Stord og 3 mill. kr til Bergen).

Det er knytt ulike vilkår til søknadsprosessen, mellom anna skal prosjekta ha vedteken reguleringsplan på søknadstidspunktet, og kunne ferdigstillast i løpet av 2019. Dette avgrensar moglegheitene til å søke tilskot til dei største strekningsvise sykkeltiltaka, som det er pågåande planprosessar knytt til. Vidare er det lagt opp til 50% eigendel for tiltaka. Kommunar som er med i ein byvekstavtale kan ikkje lenger søkje om tilskot gjennom ordninga.

Ferjeavløysingsmidlar

Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband, vanlegvis ei bru eller ein undersjøisk tunell med tilhøyrande vegnett som erstattar eit ferjesamband. Samferdselsdepartementet avgjer kva prosjekt som skal omfattast av ordninga.

Ordninga vart endra vesentleg frå 01.01.18. Ordninga i 2017 gav alle samband det same tilskotet, medan det frå 2018 vart dette differensiert m.a. avhengig av fartsområde, trafikk og lengde på sambandet. Vidare vart det frå 2018 lagt opp til at prosjektet erstattar eller kortar inn eit ferjesamband. Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer legg til rette for at fylkeskommunane kan delfinansiere slike prosjekt med midlane dei får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjamninga i inntektssystemet.

Ordninga har fram til og med 2018 ikkje dekkja finansieringskostnader for fylkeskommunen. I framlegget til statsbudsjett for 2019 er det lagt fram forslag om at ordninga kan dekke inntil 30 % av finansieringskostnadene.

Den einaste søknaden som hittil er fremja, er for Masfjord-sambandet som gjaldt for ordninga frå 2017.

Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka

Regjeringa vil vidareføra ordninga med rentekompensasjon for investeringstiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak. Dei årlege løyvingane avheng av rentenivået. For 2019 er løyvinga på 264,5 mill. kr totalt i landet, der Hordaland får 22,58 mill. kr.

Ordninga går ut på at staten yter bidrag til renter for lån til veginvesteringar. Fordelinga mellom dei ulike fylka vert utrekna på grunnlag av innbyggjartal og kilometer fylkesveg.

4.4 STATLEGE PROSJEKT I HORDALAND – KVA LIGG INNE I STATSBUDSJETTET FOR 2019?

I statsbudsjettet for 2019 er det lagt inn framlegg om midlar til følgjande større tiltak:

- Innafor byvekstavtalen for Bergen er det for 2019 lagt til grunn 335 mill. kr til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksvegane, 962 mill. kroner i statleg tilskot til Bybanen til Fyllingsdalen og 200 mill. kr i belønningmidlar. Dei statlege midlane til riksvegtiltak i byvekstavtalen for Bergen blir i hovudsak brukt til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekninga Kristianborg – Bergen sentrum og Sandviktorget – Glassknag, bygge gang- og sykkelveg på Rv. 555 på strekninga Gyldenpriskrysset – Carl Konows gate og å utvide kapasiteten på E39 Åsane kollektivterminal.
- E39 Sveгатjörn – Rådal. Vidareføring av anleggsarbeid med 1 100 mill. kr. og 133 mill. frå bompengeselskapet. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2022.
- Tunnel- og brufornying og –utbetring på E39. Det er føreslått midlar til å starte utbetring av Fløyfjell-, Eikefet-, Jernfjell tunnelane. Vidare til å vidareføre utbetringar av Masfjord-, Matreberg-, Trodals- og Munkebotntunnelane. Det er også lagt inn midlar til å vidareføre arbeidet med å utbetre Nordhordlandsbrua på E39.
- Vossebanen: Det blir føreslått å løyve 382 mill. kr til vidareføring av Arna–Fløen (Ulriken tunnel). Prosjektet er planlagt å være ferdig innan 2022. Det er også sett av midlar til å vidareføre arbeid på Arna omformarstasjon, og til planlegging av prosjektet Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal.
- Nye togsett på Vossebana.
- Tiltak mot utforkøyring- og møteulukker på E39 og E16.
- Kollektivknutepunkt ved Voss stasjon.
- Prosjektet Rv. 555 Sotrasambandet skal gjennomførast som eit OPS-prosjekt. Det blir sett av 550 mill. kr i statlege midlar i 2019 til førebuande arbeid, inkludert grunnerverv og flytting av høgspente line.
- Midlar til oppstart av utbetring av Rv. 580 Sandslikrysset.
- Vidareføring av gang- og sykkelveg langs Eidfjordvatnet på Rv. 7 i Hordaland.

Av større planoppgåver kan nemnast:

- Kommunedelplan E39 Bokn – Stord.
- Reguleringsplanar for E39 Stord – Os (Stord, Fitjar, Tysnes og Os kommunar).
- Reguleringsplanar på strekninga E16/Vossebanen Stanghelle–Arna.
- Kommunedelplan for E39/E16 Klauvaneset–Nyborg–Arna.

Andre statlege rammeføresetnadar

Samferdselsdepartementet har lagt fram ein handlingsplan for kollektivtrafikk. Den omfattar i første rekkje kva statlege etatar skal bidra med, men omhandlar m.a. også byvekstavtalane, framkommetiltak innan kollektivtrafikk og knutepunktsutvikling. Eit av oppfølgingstiltaka er å utarbeide ein plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innan 2025.

Våren 2018 handsama Transport- og kommunikasjonskomiteen eit representantframlegg om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet. Fleirtalet i komiteen vedtok som følgje av dette å be regjeringa om å vurdere ei belønningssordning i samband med NTP 2022–2033. Tanken er at fylkeskommunane etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten.



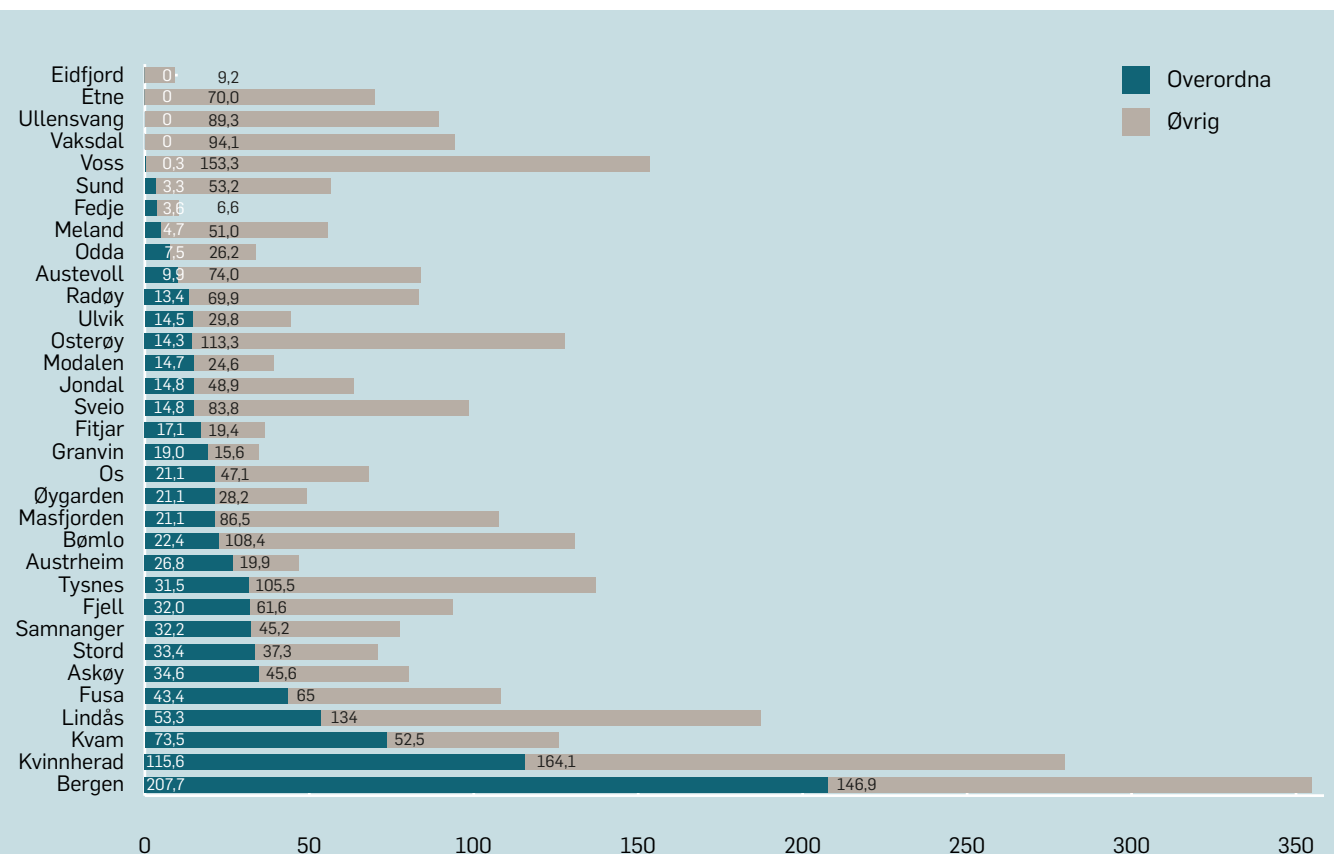
5 Prioritering av prosjekt og tiltak

Dette kapittelet skildrar prioriterte prosjekt og tiltak. I investeringsprogrammet blir porteføljestyring og prinsippa for porteføljestyring lagt til grunn for å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka. Det er definert prioriteringskriterium innanfor kvart satsingsområde, som eit verktøy for å fremje dei prosjekta og tiltaka som har best måloppnåing.

Investeringsprogrammet skal bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje knytt opp mot dei økonomiske rammene fylkeskommunen har, for å gje eit samla oversyn over planar for utvikling av fylkesvegnettet i fylket i planperioden. Eit av tiltaka for å bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje er å sette av midlar til utbetring av lengre strekningar ved å planlegge og gjennomføre fleire prosjekt som eit strekningsvis utbetningsprosjekt. Ved å samle prosjekt og tiltak frå dei tidlegare postane «standardheving» og

«programområda» til posten «fornyng og opprusting» i 2018, er dette eit grep for å kunne sjå fleire prosjekt i samanheng. Denne posten er nærare omtala i dette kapittelet.

Eit av prioriteringskriteria innanfor satsingsområda ved val av prosjekt og tiltak er om det er ein overordna eller øvrig fylkesveg.



Figur 13: Km overordna fylkesveg og øvrig fylkesveg pr kommune

5.1 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV FYLKESVEGAR

Det vert sett av ei årleg økonomisk ramme til drift og vedlikehald på om lag 550 mill. kr inkl. mva. Ramma vert fordelt som vist i tabell under:

Kostnadene til drift og vedlikehald vert dekt av fylkeskommunen sine tildelte rammer, og kan ikkje finansierast ved

låneopptak. Staten dekker byggherrekostnadene, slik at alle midlane fylkeskommunen stiller til disposisjon til drift og vedlikehald går til fysiske tiltak på fylkesvegnettet.

Med drift av fylkesvegnettet meiner ein alle oppgåver og rutinar som er naudsynt for at eit veganlegg skal fungere som planlagt. Dette er aktivitetar som brøyting, strøing med salt og sand, vask og reingjering, oppretting av skilt, stell av grøntareal, trafikkstyring, trafikantinformasjon og så bortetter.

Drift og vedlikehald	2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	Totalt 2019-2030
Drift - faste kontraktar	408 300	408 300	408 300	408 300	1 633 200	1 633 200	1 633 200	4 899 600
Drift - øvrig	69 000	69 000	69 000	69 000	276 000	276 000	276 000	828 000
Reservepost i 2019	25 000							
Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU)	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000	20 000	20 000	60 000
Sum drift	507 300	482 300	482 300	482 300	1 954 200	1 929 200	1 929 200	5 812 600
Vegoppmerking	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000	20 000	20 000	60 000
Bruvedlikehald	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Dekkelegging	22 000	22 000	22 000	22 000	88 000	400 000	400 000	888 000
Vedlikehald - øvrig	10 000	10 000	10 000	10 000	40 000	40 000	40 000	120 000
Sum vedlikehald	57 000	57 000	57 000	57 000	228 000	540 000	540 000	1 308 000
HFK løyving drift og vedlikehald inkl. mva	564 300	539 300	539 300	539 300	2 182 200	2 469 200	2 469 200	7 120 600
Netto løyving drift	405 840	385 840	385 840	385 840	1 563 360	1 543 360	1 543 360	4 650 080

Tabell 10: økonomisk ramme til drift og vedlikehald., tal i heile tusen

Med vedlikehald av fylkesvegnettet meiner ein tiltak for å oppretthalde standarden på vegdekke, vegoppmerking, grøfter, bruer, tunnelar og tekniske anlegg/installasjonar i tråd med fastsette kvalitetskrav.

Drifts- og vedlikehaldsbudsjettet for fylkesvegnettet er nærare omtalt i fylkesrådmannen sitt forslag til budsjett, som vert lagt fram for fylkestinget samtidig med investeringsprogrammet i desember. Det er ein nær samanheng med den økonomiske ramma til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet og investeringsbudsjettet, så difor er også drift og vedlikehald omtalt i investeringsprogrammet. Det er den totale ramma på drifts- og investeringsbudsjettet som er avgjerande for om ein oppnår målsettingane i RTP.

5.1.1 Driftsoppgåver

Det er sett av 507 mill. kr i 2019 til drift inkl. 25 mill. kr i reservepost. sett av til naturhendingar (ras, skred, flaum mv) Det er inngått faste kontraktar med entreprenørar, og fylkeskommunen har dermed meir eller mindre bunde seg til denne summen. Det er ein variabel del til mellom anna vinterdrift som fører til usikkerheit med tanke på kor mykje midlar som faktisk går med til drift.

Driftsoppgåver som tek i vare trafikksikringa, har hatt høg prioritet i perioden 2013–2018. Dette gjeld spesielt vinterdrifta der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste oppgåvene. Driftsoppgåver på strekningar med mange ulukker, vert særskilt følgd opp. Dette er i samsvar med det som vart lagt til grunn i Strategi for drift og vedlikehald for fylkesvegnettet i Hordaland fram mot 2029.

I Hordaland har ein inngått åtte driftskontraktar. Kontraktane gjeld normalt for fem år, med opsjon på eitt års forlenging. Normalt vert det lyst ut ein til to kontraktar kvart år. I tillegg til driftskontraktane inngår ein også fagkontraktar.

5.1.2 Vedlikehald av fylkesvegnettet

Rammer til vedlikehald er i justert budsjett for 2018 på 128 mill.kr inkl. tilleggsøyving i juni på 40 mill. kr til dekkelegging og 10 mill. kr til TS-tiltak. I fylkesrådmannen sitt forslag til budsjett er ramma redusert ned til 57 mill. kr for å saldere innanfor ramma når dei faste driftskostnadane

aukar. Behovet for midlar til å vedlikehalde fylkesvegnettet er som vist i mange samanhengar, langt større.

Rammer til vedlikehald vil i utgangspunktet prioriterast slik:

- Rette opp slaghol og legge ny asfalt.
- Rette opp skadar som kan føre til at vegen vert akutt trafikkfarleg eller at framkomsten vert redusert vesentleg, til dømes ved ras og flaum.
- Rette opp skadar og slitasje som kan få konsekvensar for trafikksikringa og framkomsten, til dømes murar og stikkrenner.
- Rette opp skadar som kan vere starten på ei akselererande skadeutvikling, der tiltakskostnadene kan vere sær store dersom ingenting vert gjort.
- Gjennomføre tiltak som forlenger levetida, og reduserer framtidige vedlikehaldskostnader slik at no-verdi av vedlikehaldskostnadene vert lågare.

Vegoppmerking

Det vert sett av 5 mill. kr i året til vegoppmerking. Løyving til vegoppmerking må sjåast i samanheng til kor stor løyvinga er til dekkelegging. Når ein legg nytt dekke må vegen samtidig merkast opp på nytt.

Bru- og kaivedlikehald

Det vert årleg sett av 20 mill. 2019-kr til Bru- og kaivedlikehald. Vedlikehaldsetterslepet på bruer og kaiar er som vist tidlegare stort. Det er eigne kontraktar for drift og vedlikehald av bruene og kaiane. Alle bruer vert jamleg inspiserte, og det vert sett i verk naudsynte sikringstiltak der dette er påkrevd. Behovet for vedlikehald av bruer er stort, då det er mange bruer som er over 20 år.

Det er 36 fylkesvegferjekaiar, og det er trong for å oppruste og skifte ferjekaiar på nokre av kaiane innan nær framtid for å sikre stabil ferjedrift. I samband med nye ferjeanbod vil det bli endringar i infrastrukturen for mellom anna lading av dei nye ferjene. Desse prosjekta blir ikkje omtalt i dette dokumentet.

Nemning	Namn	Kontraksperiode	Kontraktsum (mill. kr.)	Entreprenør
DK 1105	Haugesund	09.13-08.18+1år	206,9	Mesta Drift AS
DK 1106	Indre Ryfylke	09.15-08.20	243,3	NCC Roads AS
DK 1201	ASOLA	09.18-08.23	198	Mesta Drift AS
DK 1202	Stor-Bergen	09.15-08.20	524	Stor-Bergen Vegdrift ANS
DK 1203	Nordhordaland	09.13-08.18+1år	253,7	Presis vegdrift AS
DK 1205	Voss	09.14-08.19	267,4	Presis vegdrift AS
DK 1206	Hardanger	09.16-08.21	222,5	Mesta Drift AS
DK 1207	Stord	09.13-08.19	179,3	NCC Roads AS

Tabell 11: Driftskontrakter

I tillegg til vedlikehaldsbudsjettet for bru- og kaivedlikehald vert det sett av midlar til å rette opp kritisk skadde bruer og oppjustera/skifte kaier under investeringsbudsjettet, i posten fornying og opprusting og underpost bruer og kaier.

Dekkelegging

Det vert i 2019 sett av berre 22 mill. kr årleg til dekkelegging for å kome innanfor tildelt økonomisk ramma i økonomiplanperioden på 4 år. Dette er ein stor nedgang i forhold til revidert budsjett i 2018 og det som er det reelle behovet.

Med ei løyving på 22 mill. kr vert om lag berre 20-25 kilometer ny asfalt, eller ca.0,8 % av fylkesvegnettet. Med dette nivået på dekkeleggingsbudsjettet, vil det ta ca.120 år til neste gong ein kan legge asfalt. Levetida til asfalt er i beste fall estimert til 20–25 år. Store deler av fylkesvegnettet har eit dekke som allereie har nådd levetida si, derfor vil situasjonen for trafikkisikring og framkome utfordrast dramatisk i åra som kjem. Det er ei stor utfordring at vedlikehaldsmidlane til dekkelegging er låge. Når asfalten forvitrar vil vatn og frost raskare skade vegkroppen under, og ein vil få ei auke i skadeomfang i tilfelle der vegen vert fullstendig øydelagt. I slike tilfelle blir salderingsposten «vedlikehald øvrig» nytta til å utbetre skadeomfanget, men det er avgrensa kva ein får gjort med tilgjengelege midlar. For å synleggjere behov er det stipulert ei auke ramma til dekkelegging frå 2023 og utover, men det er stor usikkerheit om kva økonomiske ramma fylkeskommunen får utover i perioden.

Vedlikehald øvrig

Det vert sett av årleg 10 mill. kr til øvrig vedlikehald. Regelmessig vedlikehald av grøfter, kummar, stikkrenner og drenering førebygger skader på vegkroppen. Meir ekstremvær aukar presset på denne budsjettposten. Det vert derfor lagt opp til at større tiltak vert dekkja over midlar til forsterkning under investeringsbudsjettet, og at vedlikehald i tunnelar vert prioritert så høgt som mogeleg under denne posten.

Avsette midlar til posten «vedlikehald øvrig» er salderingspost, dersom drifts- og vedlikehaldsoppgåvene vert dyrare enn budsjettet.

Innanfor kvar budsjettpost skal ein prioritere dei mest kritiske punkta på heile fylkesvegnettet. Større reparasjon av vegar som kollapsar og sklir ut, må finansierast ved å omdisponere midlar ved budsjettjusteringar.

Reserve sett av til naturhendingar (ras, skred, flaum mv)

Normalt blir opprydding etter ras, skred og flaum utført av driftsentreprenør, og utgifta blir ført som ei driftsutgift. Det same gjeld reparasjon på vegen. Derimot blir no vidare sikring, bolting, fanggjerde og tilsvarande sikring for å førebygga ytterlegare hendingar, ført som rassikring fordi det er ei oppgradering i forhold til dagen standard.

HFK har i 2018 fått utbetalt kr 53,5 mill. kr i statlege rassikringsmidlar. Av dette er 51,5 mill. kr til rassikringsprosjektet Lussandberget. Dette prosjektet er ferdig, og HFK har dekkja alle kostnadene i prosjektet som ikkje vart dekkja av statlege skredsikringsmidlar. Prosjektet er såleis

fullfinansiert. I 2. tertialrapport har fylkesrådmannen foreslått at midlane som er refundert for Lussandberget vil utgjera ein pott/fond for påkrevde tiltak på fylkesvegane i samband med naturhendingar for 2018 og 2019. Denne reserven vil redusere overskridingar på budsjettet i 2018, og redusere noko av risikoen for overskridingar i 2019. Frå 2020 vil rammene til drift og vedlikehald av fylkesvegane måtte aukast om ein skal oppretthalda denne potten.

5.1.2.1. Korleis styrke satsinga på vedlikehald?

Innanfor dagens driftsrammer er det svært vanskeleg å styrke satsinga på vedlikehald finansiert over driftsbudsjettet – føresatt at ein skal oppretthalde same driftsnivået/driftsstandard.

Vedlikehald har over lang tid vore underfinansiert, også på grunn av at fylkeskommunen arva eit stort etterslep i 2010 ved overtaking av dei øvrige riksvegane frå staten. Det er allereie svært kostbart å ta att vedlikehaldsetterslepet. Det er urealistisk å klare dette fram til 2029 innanfor dei tildelte rammene, då mange investeringsprosjekt er såkalla bundne tiltak som fylkeskommunen har forplikta seg til å gjennomføre.

Investeringsprogrammet legg opp til å prioritere fleire kritisk skadde objekt og vegkroppar med investeringsmidlane fornying og opprusting. Ei utfordring her er at ein i perioden må nytte ein god del av midlane som vert avsett, til opprusting av tunnelar etter «Tunnelsikkerhetsforskriften». Dette er i stor grad nyinvesteringar som ikkje inkluderer utbetringar av manglande vedlikehald. Fylkestinget vedtok å redusere ramma til opprusting av tunnelar etter «Tunnelsikkerhetsforskriften» frå 100 mill., som var fylkesrådmannen sitt forslag, til 60 mill. kr i 2018. Dette frigjorde meir midlar til forsterkningsprogrammet, som er ein viktig budsjettpost for å kunne vege opp for låge vedlikehaldsbudsjett, men utfordringane knytt til finansiering av opprusting av tunnelar etter «Tunnelsikkerhetsforskriften» er skjøve litt lenger utover i perioden.

Eit alternativ er å la mindre viktige vegstrekningar forfalle, slik kan ein styrke vedlikehald av dei viktigaste og mest trafikkerte fylkesvegstrekningane. Mindre viktige fylkesveger kan til døme vere strekningar med låg trafikk, der det eksisterer alternative omkøyringsvegar. Ein kan ta sikte på å stenge desse vegane når dei kollapsar/sklir ut, eller å sette dei ordentleg i stand med investeringsmidlar ein gong i framtida. Dette vil krevja ei fagleg tilråding og politisk handsaming.

I det føregåande investeringsprogrammet vart det skissert eit alternativ for ei gradvis auke av ramma til vedlikehald ved å redusere standarden i nye driftskontraktar. Dette har vist seg vanskeleg å få vedteke og gjennomført i praksis, men det er noko ein må sjå nærare på ved utarbeiding av felles investeringsprogram med Sogn og Fjordane, og ved neste rullering av RTP. Overføringa av fylkesvegadministrasjonen fører uansett til at ein må sjå på administrasjon, samarbeid og oppfølging av driftskontraktar på nytt – dette gir nye utfordringar, men også kanskje nye moglegheiter.



5.2 PLANPROGRAM

Det vert årleg sett av i overkant av 15 mill. kr årleg til planprogram.

I tillegg vert noko av planarbeidet finansiert via bompengepakkar og strekningsvise prosjekt. I den fyrste løyvinga til strekningsvise prosjekt går gjerne mesteparten til planarbeid, utgreiingar og prosjektering.

Planprogrammet skal gjere greie for kva prosjekt som skal planleggast med tanke på realisering i perioden. Prosjekta er valde ut med bakgrunn i dei rammene som ligg i overordna styringsdokument, og prinsippa for porteføljestyling.

Mange investeringsprosjekt krev planlegging etter plan- og bygningslova, og fordrar eit godt samarbeid med kommunane som er planmynde.

Fyrst og fremst er det vedtekte investeringsprosjekt med avklart finansiering som skal planleggast. Samtidig er det behov for å planlegge tiltak for å få fram behovet, og for å få eit realistisk kostnadsbilde. Det må føreligge minst ein reguleringsplan før søknad om bompengefinansiering kan fremjast for Stortinget. Samtidig er det viktig å ha ein prosjektreserve med regulerte større prosjekt, og sikre framtidig areal for vegutbyggingar. Planlegging er ressurskrevjande, og det er viktig å ikkje sette i gang planlegging av tiltak som ikkje er realistisk at vert finansiert i overskødeleg framtid.

Mange kommunar set òg i gang planlegging av prosjekt knytt til fylkesvegnettet. Kommunane er planmynde, men

har eit ansvar for å avklare viktige omsyn med vegegar. Her er det særleg viktig å avklare forventningar om fylkeskommunal medfinansiering i forkant av prosjektet. Med bakgrunn i fylkeskommunen sine avgrensa økonomiske rammer må fylkeskommunale bidra til realisering av prosjekt der kommunane planlegg på fylkesveg, avtalast særskilt og i tidlig planfase.

Statens vegvesen deltek i planprosessane med vegfagleg og byggherrefagleg kompetanse for å sikre at planane har tilstrekkeleg kvalitet og er byggbare. Utover dette bidreg Statens vegvesen med dialog og rådgjeving i ei rekke mindre kommunale plansaker som vedkjem fylkesvegnettet. I alle tilfelle er det særst viktig at val av vegstandard skjer tidleg i planfasen.

Val av standard på fylkesvegnettet

Vegdirektoratet har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova. Målet med normalane er å sikre ei vegutforming som gir effektiv og trygg person- og godstransport, og god tilpassing til nærmiljøet. Det er handbok N100 Veg- og gateutforming som omtalar vegstandarden mest direkte. N100 gjer greie for standardkrav, og deler vegane inn dimensjoneringsklasse. Ein dimensjoneringsklasse vert valt ut frå ÅDT, fartsgrense og vegen sin funksjon. Punktutbetringar og mindre utbetringar av vegnettet kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande.

Handbøkene gjev eit godt fagleg grunnlag for korleis vegnettet bør byggast. På same tid er det innanfor desse eit stort spenn i kva for standard ein kan velja å leggje til grunn. Dette er heilt avgjerande spørsmål som må vurderast og avklarast tidleg i planprosessen. I denne

planavklaringa må ein også skilje mellom kva som faktisk skal byggast i denne prosessen, og kva som må reknast som arealsikring for framtida.

Det er fylkeskommunen som har mynde til å fråvike vegnormalane for fylkesveg. Som vegeigar skal fylkeskommunen difor vere involvert i vurderinga av kva standard som skal leggjast til grunn for den einstilte vegstrekning. Dette heng saman med eit behov for større fleksibilitet, der mellom anna handbok N100 i større grad må tilpassast fylkeskommunane sine behov, og gje meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ÅDT, skuletransport, trafikksikkerheit med meir.

Trafikksikring og utbygging av sykkelveggar

Tiltak som legg til rette for gåande og syklande er prioriterte både hjå fylkeskommunen og kommunane. I denne type saker er det viktig å avklare val av standard, og eventuelt forenkla løysingar i tidleg fase ved planlegging av gang- og sykkelveggar. Tiltak i dei kommunale trafikksikringsplanane er vesentlege innspel når fylkeskommunen skal prioritere trafikksikringstiltak, og i særleg grad er trygge skuleveggar sentrale tiltak.

Fylkestinget har bedt om ein plan for raskare gjennomføring og betre samarbeid, slik at tiltak knytt til trafikksikring og sykkelveggar kan verte gjennomført meir effektivt. I nokre kommunar vert det bygd gang- og sykkelveggar gjennom spleiselag ved utbygging av kommunalt vatn- og avløpsanlegg, og dette har vore gode samarbeidsprosjekt.

Denne type samarbeid sikrar gjerne gjennomføring på ein raskare og meir effektiv måte samanlikna med framdrift av eit ordinært gang- og sykkelprosjekt, og kan slik sett vere eit eksempel til etterfølging også hjå andre kommunar. Fylkeskommunen har også i fleire år hatt godt samarbeid med kommunane gjennom tilskotsordningar.

Når det gjeld utbygging av gang- og sykkelveggar i regionsenterkommunane, blir det vist til arbeidet med sykkelbyavtalar.

Forankring, kapasitet og gjennomføring

Det er fylkeskommunen som etter veglova er ansvarleg styresmakt for fylkesveggar i Noreg. Som vegstyresmakt og vegeigar har fylkeskommunen eit ansvar for eit kvalitativt godt og effektivt styringssystem for oppgåver knytt til fylkesveggar. Samstundes er det Statens vegvesen som i dei fleste prosjekta er den utførande part, og planlegg og gjennomfører prosjekta på vegne av fylkeskommunen. Dette inneber at fylkeskommunen må vere ein tydeleg vegeigar overfor Statens vegvesen når det kjem til kva for prosjekt som skal planleggast, kva økonomiske rammer prosjektet har, og kva prosjektet skal innehalde. Med innhald meiner ein løysningane ein ønskjer bygd. Fylkeskommunen må undervegs i planleggingsfasen orienterast om framdrift gjennom rapportering og eventuelle avvik.

For å sikre god framdrift i eit prosjekt er det avgjerande å vite i god tid om prosjekt som skal planleggast og gjennomførast. Dette heng saman med kapasitet og ressursar hjå Statens vegvesen, og at dei kan sette av tilstrekkeleg kapasitet, eventuelt leige inn ekstern kapasitet. Det er også fornuftig å prioritere prosjekta i tid, ut frå den eksisterande kapasiteten ein har. På same tid vil ein også i mykje større grad kunne koordinere ulike prosjekt i same område, slik at desse kan lysast ut samstundes.

I det følgjande vert alle planprosjekt og utgreiingar som fylkeskommunen skal finansiere over planprogrammet særskilt omtala. Nokre planar vert òg finansiert over bompengepakkar eller utarbeidd i regi av kommunane sjølve, og slike vert omtala her for å vise heilskapen i planprosessane som skjer på fylkesvegane.



Prioriterte prosjekt: Planprogram - plankapasitet

Planprogram	Type plan	Fv. nr.	Framdriftsplan på planprogram				
			Kommune	2019	2020	2021	2022
Tokagjelet (Steinsdalen - Tokagjelet - Kvamskogen)	Kommunedelplan	7	Kvam				
Kvinnheradpakken	Utgreiing og regulering	48/544/551	Kvinnherad				
Overskotsmassar frå Arna-Stanghelle til bruk på fv. 7	Utgreiing og regulering	7	Bergen/Samnanger				
Østese - Ålvik - Granvin	Utgreiing og regulering	7	Kvam/Granvin				
Austrepollen - Nordrepollen	Utgreiing og regulering	107	Kvinnherad				
Egne hjem	Reguleringsplan	550	Odda				
Drageid - Holdhus	Reguleringsplan	48	Fusa				
Skodvin skule - Vågseid	Reguleringsplan	57	Lindås				
Lindås - Austrheim grense	Reguleringsplan	57	Lindås				
Ny Alversund bru	Kommunedelplan	565	Lindås				
Storebø - Eidsbøen	Reguleringsplan	546	Austevoll				
Kolltveit - Ågotnes (gang- og sykkelveg)	Forstudie	561	Fjell				
Strusshamnsvatnet - Olsviktunnelen (kollektiv)	Forstudie	562	Askøy/Bergen				
Kommunegrensa Stord - Fitjar (Stord vestside)	Reguleringsplan	545	Stord				
Sykkelbyavtalen Stord	Utgreiing	Div	Stord				
Sykkelbyavtale Fjell	Utgreiing	Div	Fjell				
Svortland sentrum (revidert Bømlopakke)	Reguleringsplan	542	Bømlo				
Tverråna – Alvsvågkrysset (revidert Bømlopakke)	Reguleringsplan	23	Bømlo				
Grimstveit - Sveio sentrum	Reguleringsplan	6	Sveio				
Øvre Sæ - Tysevegen	Reguleringsplan	544/68	Stord				
Ny vegvisning Hordaland	Utgreiing	Div	Div				
Utgreiing etter vannforskriften	Utgreiing	Div	Div				
Rassikring - diverse planar	Utgreiing og regulering	Div	Div				
Ferjesamband Stord - Kvinnherad	Utgreiing	544	Stord/Kvinnherad				
Utbjoa ferjekai	Reguleringsplan	543/62	Vindafjord/Kvinnherad				
Uspesifiserte planprosjekt	Diverse planar	Div	Div				

Tabell 12: Prioritert prosjekt: Planprogram - plankapasitet

5.2.1 Omtale av planprosjekt

Fv. 7 Tokagjelet (Steinsdalen – Tokagjelet – Kvamskogen), Kvam Herad

Fv7 gjennom Tokagjelet har to delstrekningar som ligg som nr. 1 og 2 på skredsikringslista til Hordaland fylke. Forprosjektet vart fullført i 2016, og arbeidet vart vidareført som ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Planprogram for kommunedelplan vert handsama i Kvam herad hausten 2018, og det vert teke sikte på å ferdigstille

kommunedelplan i løpet av 2019. Reguleringsplanarbeidet kan starte opp når stadfesta kommunedelplan føreligg. Fylkeskommunen er innstilt på å prioritere statlege rassikringsmidlar til prosjektet, men dette er ikkje tilstrekkeleg. Det kan vere aktuelt med fylkeskommunale midlar og bompengar.

Kvinnheradspakken

Det er sett i gang fleire planprosessar til mogelege prosjekt som kan vere med i Kvinnheradpakken. Kommunen har sett

i gang planlegging på fv. 48 Herøysund. Statens vegvesen har sett i gang planlegging på Krokarsellen og grunnundersøkingar i Toftebrekka. Andre aktuelle planar er mellom anna fv. 544 Sæbøvik – Eidsvik, fv. 544 Sæbøvik – Tofte, fv. 48/544 Opsanger – Porsvik, fv. 48 Sandvoll sentrum, fv. 551, Strekning Fureberg – Årsnes. Nokre utgreiingar er sett i gang, og ein ventar at reguleringsplanarbeid for Kvinnheradspakken vil bli gjennomført i heile planperioden 2019–2022.

Overskotsmassar frå Arna-Stanghelle til bruk på fv.7

I samband med utbygging av E16/Vossabana, har prosjektorganisasjonen for prosjektet sett på moglegheiter for å deponere massar frå tunnelane. Utfylling langsetter Grimevatnet for utbetring av fv.580 med gang- og sykkelveg har vore vurdert, men konklusjonen er at dette ikkje er tilrådeleg grunna m.a. at vatnet er særst djupt. Det vil vere utfordrande å lage ein stabil utfylling i vatnet. Det er som eit alternativ sett på moglegheita for å bruke tunnelmassar til utbetring av fv. 7 på strekninga mellom Trengereid og Samnanger. Det må vurderast å utarbeide reguleringsplan på aktuelle delstrekningar. Det er særleg Trengereiddalen som er aktuell å vurdere for utbetring.

Fv. 7 Øystese – Ålvik – Granvin, Kvam og Granvin herad

Det er sett av investeringsmidlar til utbetring av strekninga fram til 2025. Det er trong for utgreiingar og reguleringsplanar for å realisere nokre av utbetringane på denne strekninga.

Fv. 107 Austrepollen – Nordrepollen, Kvinnherad kommune

Strekninga Austrepollen – Nordrepollen, Kvinnherad kommune, er smal, rasutsett og har låg standard. Strekninga er på overordna fylkesveg. Forprosjekt for strekninga vart levert hausten 2018, og det vert vurdert å starte opp arbeid med reguleringsplan på strekninga. Mogeleg finansiering kan vere utviding av bompenggeinnkrevinga på Jondalstunnelen, saman med rassikringsmidlar.

Fv. 550 Egne hjem, Odda kommune

Dette er eit smalt parti med store utfordringar for trafikktryggleik. Det er trong for å planlegge betre løysingar for mjuke trafikantar. Oppstart av planlegging føreset avklaring med Odda kommune, både i høve til omfang av tiltaket, finansieringsplan og sjølve planprosessen. Det er mogeleg at kommunen sjølv kan planlegge tiltaket. Arbeidet er estimert til å starte opp i 2020 og vil truleg gå over to år.

Fv. 48 Drageid – Holdhus, Fusa kommune

Det ligg føre forprosjekt og delutgreiing for midtre parsell i Mundheimsdalen. Strekninga er smal og har dårleg kurvatur. Det er planlagt å starte reguleringsplanarbeid i 2022.

Fv. 57 Skodvin skule – Vågseid, Lindås kommune

Dette er overordna fylkesveg og her manglar tilbod til gåande og syklande. Realisering av planen vil auke trafikktryggleiken og skape samanheng i sykkelvegnettet. Planen regulerer ikkje køyrevegen. Stadfesting av planen er venta

ved årsskiftet 2018/2019, det kan difor kome mindre kostnader knytt til planen i 2019. Finansiering er ikkje avklart. Tiltaket er ikkje ein del av Nordhordlandspakken.

Fv. 57 Lindås – Austrheim grense, Lindås kommune

Strekninga frå Lindås og fram til Mongstad ligg på overordna fylkesveg, har stor trafikk og ikkje tilstrekkeleg tilbod for mjuke trafikantar. Det er mange trafikkulukker her. I prosjektet ligg også noko vegutbetring. Planforslag frå Austrheim grense og Mongstadkrysset er godkjend i Austrheim kommune, mens planforslag i Lindås kommune er venta godkjent i 2019. Finansiering er ikkje avklart. Tiltaket er ikkje ein del av Nordhordlandspakken.

Fv. 565 Ny Alversund bru, Lindås kommune

Lindås kommune utarbeider ein kommunedelplan for Alversund, der val av bruløysing for ny Alversund bru er ein del av planarbeidet. Vanlegvis tek ein slik planprosess minst to år. Kommunedelplanen vert eit grunnlag for å gå vidare med reguleringsplanarbeidet.

Reguleringsplanarbeidet kan starte opp når kommunedelplan føreligg. Mogeleg oppstart av reguleringsplan kan skje i 2019 og truleg gå over eitt år. Finansiering er ikkje avklart, men tiltaket er høgt prioritert.

Fv. 546 Storebø – Eidsbøen, Austevoll kommune

Det ligg føre eit forprosjekt. Vegen er øvrig fylkesveg og smal. Reguleringsplanen vil ha fokus på utbetring av vegen og gang- og sykkelveg. Strekninga er ca. 1900 m. Planarbeidet startar opp hausten 2018 og det er venta ferdig planutkast i 2019. Tiltaket har førebels ikkje finansiering.

Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, Fjell kommune

Dette ligg på overordna fylkesvegnett. Her er det trong for forprosjekt/utgreiing om tilbod for gåande og syklande. Utgreiingsarbeidet starta i 2018. Finansiering av tiltak er ikkje avklart.

Fv. 562 Strusshamnvatnet til og med Olsviktunnelen, Askøy og Bergen kommune

Dette ligg på overordna fylkesveg. Her er det trong for eit forprosjekt med fokus på framkome for kollektivtrafikk. Finansiering av tiltaket er ikkje avklart.

Fv. 545 Kommunegrensa Stord – Fitjar, Stord vestsida, Stord kommune

Føremålet med prosjektet er vegutbetring. Planforslag kan venteleg sendast innan utgangen av 2018. Prosjektet ligg på overordna fylkesveg og inngår i utbetringa av vegsystemet på Stord vestsida.

Oppfølging av sykkelbyavtalar, Stord og Fjell

Fylkeskommunen og Statens vegvesen er partar i sykkelbyprosjekta på Stord og i Fjell. Det settast av planmidlar til sykkelgjerdande tiltak, og til å få fram prosjekt i sykkelbyavtalene.

Fv. 542 Svortland sentrum, Bømlo kommune

Planarbeidet ligg på det overordna fylkesvegnettet og har hovudfokus på tilbodet for mjuke trafikantar. Opprusting av kollektivknutepunktet er med i planarbeidet. Planforslag vert sendt til kommunen hausten 2018. Finansiering er ikkje avklart. Står per i dag på reservelista over prosjekt ved revisjon av Bømlopakken.

Fv. 23 Tverråna – Alvsvågkrysset, Bømlo kommune

Strekninga ligg på øvrig fylkesveg. Tiltaket er vegutbetring og tilbod til gåande og syklende på heile strekket. Planforslag vert sendt til kommunen hausten 2018. Finansiering er ikkje avklart. Står per i dag på reservelista over prosjekt ved revisjon av Bømlopakken.

Fv. 6 Grimstveit – Sveio sentrum, Sveio kommune

Strekninga frå Buamyrtil til Grimstveit er utbetra gjennom Hauglandspakken. Det er sett i gang planlegging for vegen vidare mellom Grimstveit – Sveio sentrum. Strekninga er klassifisert som øvrig fylkesveg. Det er trong for å utbetre vegstrekninga frå Grimstveit til Sveio sentrum mellom anna med gang- og sykkelveg. Planforslag vert sendt til kommunen hausten 2018. Det er von om å få prosjektet finansiert over Hauglandspakken, men finansiering av eventuell bygging er uavklart.

Fv. 544 Øvre Sæ – fv. 68 Tysevegen, Stord kommune

Dette tiltaket gjeld 600 meter ny veg og skal fjerne gjennomgangstrafikk gjennom sentrum frå bustadområde og etablere samanhengande sykkeltilbod. Planarbeidet er i regi av Stord kommune, og planforslag er venta hausten 2019.

Skiltplaner – ny vegvisning

Det er lagt fram ei utgreiing om ny og betre vegvisning som inneber endring av nokre vegnummer. I tillegg vert fleire vegnummer endra i samband med regionreforma. Det inneber trong for skiltplaner for å endre skiltinga.

Utgreiing etter vannforskriften

I arbeidet med regional plan for vassregion Hordaland med tiltaksprogram, skal vegeigar kartlegge trong for tiltak på fylkesvegane.

Rassikring – diverse planar

I samband med rassikring av fylkesvegnettet kan det vere trong for utgreiingar og reguleringsplanar. Det vert sett av midlar i planprogrammet til dette arbeidet.

Sambandet mellom Stord og Kvinnherad, Stord og Kvinnherad kommune

Sambandet mellom Stord og Kvinnherad går i dag mellom Skjersholmane og Ranavik, og tek om lag 40 minuttar. Innkorting av sambandet er ein viktig regional sak, både for betre tilknytning av Kvinnherad inn mot E39, for å styrke integrasjonen mellom kommunane i Sunnhordland og for å gje eit betre driftsopplegg med kortare overfartstid. Det vart utarbeidd framlegg til planprogram til interkommunal kommunedelplan for sambandet i 2018.

Stord kommune har gjort vedtak om å ikkje sende planprogrammet ut på høyring på noverande tidspunkt, men at fylkeskommunen avklarar finansieringsalternativ og realisme i gjennomføring av planen.

Samferdselsdepartementet har gitt avslag på søknad om ferjeavløysingsmidlar for innkorting av sambandet. Vidare framdrift i saka må verte avklara.

Utbjoa ferjekai

Elektrifisering av ferjesambanda i fylket krev installasjonar på ferjekaiene. På kaien i Utbjoa i Vindafjord kommune er det truleg trong for reguleringsplan for å sikre areal til utbetring av ferjekaien.

Uspesifiserte planprosjekt

I samband med til dømes kollektiv- eller trafikksikringstiltak kan det verte trong for planarbeid for å realisere tiltaka. Det vert sett av midlar i planprogrammet til slike planprosjekt.

Prosjekt i Nordhordlandspakken

Planarbeid for prosjekt prioritert i Nordhordlandspakken vert i all hovudsak finansiert via pakken og er omtalt der.

5.2.2 Diverse utgreiingsprosjekt og tiltak utanom det som er inkludert i planprogram

Mellom anna som ein del av oppfølging av RTP, er det diverse utgreiingsprosjekt på gang.

Veglyst

For å følge opp gjeldande strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet er det starta opp eit utgreiingsarbeid som skal verte ferdig rundt årsskiftet 2018/2019. Fylkesrådmannen vil kome attende til resultatet av utgreiinga når arbeidet er ferdig.

Trafikksikring og utbygging av sykkelvegar

Tiltak som legg til rette for gåande og syklende er prioriterte både hjå fylkeskommunen og kommunane. Det er viktig å avklare val av standard, og eventuelt forenkla løysingar i tidleg fase ved planlegging av gang- og sykkelvegar. Tiltak i dei kommunale trafikksikringsplanane er vesentlege innspel når fylkeskommunen skal prioritere trafikksikringstiltak, og særleg vert trygge skulevegar vektlagt.

Sykelkartlegging

Fylkeskommunen skal gjennomføre ei kartlegging av gang- og sykkeltilbod, slik som Statens vegvesen gjennomførte sist i 1997. I tillegg skal det i Bergensområdet gjennomførast ei sykkelundersøking om dagens og morgondagens syklistar, slik som Oslo har gjort i undersøkinga «Oslosyklisten». Det skal gjennomførast ei sykkelundersøking våren 2019, som eit grunnlagsdokument for revidering av sykkelstrategien for Bergen kommune. Det er ikkje avklart om sykkelundersøkinga tilsvarande «Oslosyklisten» skal gjelda for alle kommunane i Bergensområdet. Dette vil bli svært ressurskrevjande, då dette er ei omfattande undersøking.

Oppfølging av sykkelbyavtalar

Fylkeskommunen og Statens vegvesen er partar i sykkelbyprosjekta på Stord, i Bergen og i Fjell. Det pågår også prosessar med å få andre regionsenterkommunar til å ta del i sykkelbynettverket. Det må settast av planmidlar til å få fram prosjekt i sykkelbykommunane.

Etablere eit program for tiltak til trygg skuleveg

For å følge opp handlingsprogrammet til RTP vil det bli gjennomført eit program for tiltak til trygg skuleveg. Tiltaket er i startgrope.

Drift og vedlikehald G/S-vegar i Bergen

I eit samarbeid med Statens vegvesen og Bergen kommune, er fylkeskommunen i gang med ei kartlegging av utfordringar for drift og vedlikehald av hovud- og bydels-sykelrutene i Bergen. Målet er å på sikt kunne fjerne standardsprang på drift og vedlikehald på gjennomgåande sykkelruter. Kartlegginga har ein samanheng med tiltak 5.4 i RTP, der fylkeskommunen skal ha ein gjennomgang av standardar før nye driftskontraktar vert lyst ut, og er elles eit ledd i satsinga på å få fleire til å sykle.

Retningslinjer for omklassifisering av fylkesvegar

Det er som omtalt i tidlegare investeringsprogram, behov for å oppdatere strategi og retningslinjer for omklassifisering. Det bør sjåast på ved neste revisjon av RTP og investeringsprogram for nye Vestland fylkeskommune.

Vegdirektoratet har utarbeidd eit forslag til Samferdselsdepartementet om reviderte retningslinjer for tekniske krav for omklassifisering av riksvegar og fylkesvegar, men desse er førebels ikkje sett i verk. Ut frå det fylkeskommunen har fått opplyst ligg forslag til rullering hos Samferdselsdepartementet.

Klima- og miljøbudsjett for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren

Eit tiltak i RTP er at det skal takast i bruk klimabudsjett i samanheng med utbyggingsprosjekt i vegsektoren. Det vart utarbeidd eit klimabudsjett for Masfjordbrua. Fylkeskommunen er i dialog med Statens vegvesen om korleis dette tiltaket skal følgjast opp vidare. Det vert rapportert nærare på dette tiltaket til MISA i mars 2019.

Prosjektet fv. 565 Marås-Soltveit i Nordhordlandpakken vert nytta som pilotprosjekt. Sluttleveransen frå prosjektet vil vere ein fagleg rapport med tilrådingar.

Reiseliv og tiltak på fylkesvegnettet

Det har vore gjennomført ei utgreiing om tiltak på fylkesvegnettet, som er kopla opp mot reiselivet. Døme på tiltak er rasteplassar, offentleg toalett, knutepunkt, skilting og utsikt. Det er sett av ei tilskotsordning under Miljø- og servicetiltak i Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet for oppfølging av tiltak knytt til reiseliv på fylkesvegnettet.

Handlingsplan for innfartsparkering

Fylkeskommunen har utarbeida ein handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for

innfartsparkering for bil og sykkel. Handlingsplanen er vedtatt i MISA 03.05.2018. Ut i frå handlingsplanen er det sett i verk ei rekke tiltak. Vi ligg godt an i høve målsettinga på 6000 innfartsparkeringsplassar i 2030 med ca. 4000 plassar per dato.

Handlingsplanen skildrar fire hovudsatsingsområder:

- Styrking av innfartsparkeringar i Åsane: Det vert arbeidd med to nye parkeringsprosjekt i Vågsbotn, og eitt i Eidsvåg.
- Styrke innfartsparkering i Arna saman med Bane NOR og Bergen kommune: Det er gjennomført eit møte med Bergen kommune og Bane NOR, for orientering om reguleringsplanen for Indre Arna sentrum.
- Marknadsføring av sikker sykkelparkering: Det er utarbeidd ein skjermkampanje på kollektivmidla i Bergen og omegn. Det vil ta noko tid før ein kan måle effektane av dette.
- Betalingsløysingar for delar av Birkelandsskiftet og Storavatnet innfartsparkeringar: Dette er på plass og i bruk på begge stader.

I tillegg arbeidast det med opprustingsoppgåver på eksisterande innfartsparkeringar for å tilfredstille Parkeringsforskrifta av 2017, i tillegg til konkrete nye prosjekt i Samnanger, Askøy, Os, Lindås, Fjell og Sund kommunar.

5.2.3 Nokre andre planar på fylkesveg i kommunal regi

Sambandet Vest, Askøy, Meland, Lindås, Radøy og Austrheim kommunar

Sambandet Vest er gjort om frå eit aksjeselskap til eit prosjekt leia av Meland kommune, som planlegg eit nytt samband mellom Askøy, Meland og Radøy. Det vert truleg sett i gang arbeid med planprogram og silingsrapport for ein kommunedelplan for strekninga. Planarbeidet vert finansiert gjennom tilskotsordning frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet for samferdselstiltak i kommunar som skal slå seg saman, og tilskot frå Askøy kommune. Hordaland fylkeskommune er observatør i styringsgruppa på administrativt nivå.

Ferjefritt samband til Kvinnherad

Kommunane Kvinnherad, Stord og Tysnes har sett i gang eit forprosjekt for å vurdere moglegheta av eit ferjefritt samband mellom Kvinnherad og Huglo i Stord kommune, finansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar. Det er varsla at fylkeskommunen kan bli utfordra til å delta i utgreiingsarbeidet.

5.3 INVESTERINGAR PÅ FYLKESVEGNETTET

Investeringar på fylkesveg

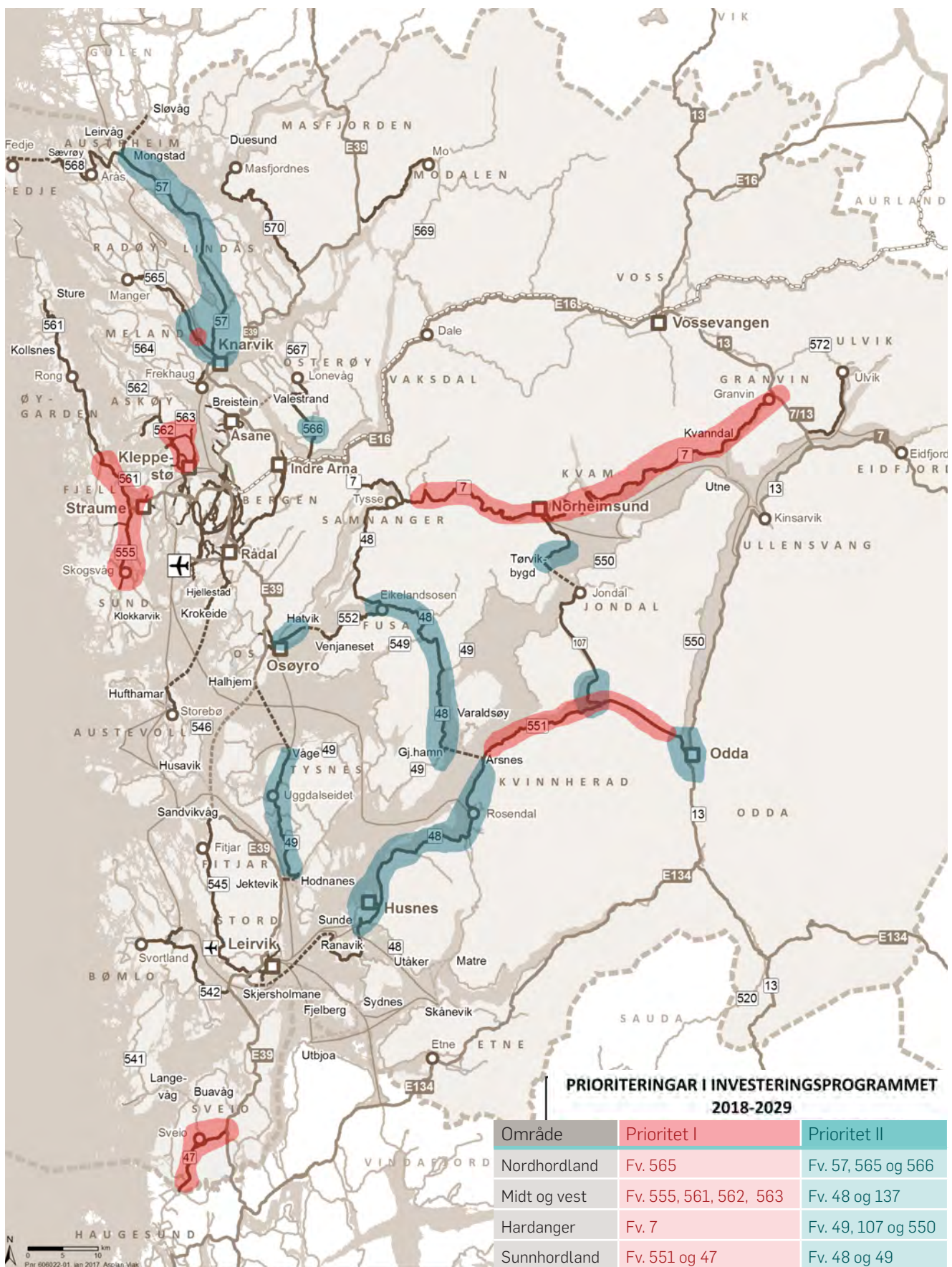
Investeringar	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Fylkesveg, strekningsvise prosjekt	858 475	823 400	721 300	768 600
Fylkesveg, tiltak på ulike områder	723 500	716 774	698 000	705 500
Sum Investeringar Fylkesvegar	1 581 975	1 540 174	1 419 300	1 474 100
Inntekter, Bompengar	525 901	489 800	373 000	305 000
Inntekter, Tilskot	106 800	148 700	166 900	274 700
Sum Inntekter Fylkesvegar	632 701	638 500	539 900	579 700
Sum netto / eigenfinansiering HFK	949 274	901 674	879 400	894 400

Tabell 13: Investeringar på fylkesveg, tal i heile tusen

Fordeling av fylkeskommunale midlar (sum netto/eigenfinansiering HFK)

Investeringar	2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	Totall 2019-2030
HFK - andel i byvekstavtalen til fylkesvegane (Miljøløftet)	281 000	277 000	285 000	294 000	1 137 000	1 060 000	1 060 000	3 257 000
HFK midlar Ringveg vest (mva komp.)	3 900							
Fv 564 Austevollbrua	10 400	10 530	10 660	10 800	42 390	10 940	0	53 330
Bømløpakken	90 000	47 800			137 800	0	0	137 800
Stord vestsida	10 774				10 774	0	0	10 774
Askøypakken	39 000	56 000	76 000	67 000	238 000	107 000	20 000	365 000
Kvammapakken	1 200				1 200	0	0	1 200
Nordhordlandspakken	46 000	61 000	41 000	41 000	189 000	76 000	4 000	269 000
Kollektivterminal på Voss	7 000				7 000	0	0	7 000
Fv 218 Horsøy	2 000	7 000	15 000	6 000	30 000	0	0	30 000
Fv 161 Åsen - Helleskaret					0	18 400	0	18 400
Følgefonnstunnelen (Tunnelsikkerhetsforskriften)					0	250 000	0	250 000
Fv. 7 Øystese - Ålvik - Granvin	10 000	10 000	10 000	10 000	40 000	75 000	0	115 000
Kollektivknutepunkt Odda	8 000	8 000			16 000	0	0	16 000
Framtidige store strekningsvise prosjekt					0	400 000	400 000	800 000
Framtidige bruinvesteringar					0	320 000	320 000	640 000
Framtidige bompengepakkar					0	550 000	600 000	1 150 000
Rebudsjettering og avslutning av prosjekt	12 000	12 000	13 000	15 000	52 000	64 000	64 000	180 000
Refusjonar	90 500	71 774	50 000	46 500	258 774	106 000	68 650	433 424
Store strekningsvise prosjekt og bidrag miljøløftet	611 774	561 104	500 660	490 300	2 159 938	3 037 340	2 536 650	7 733 928
Prosjektering framtidige tiltak	5 000	3 000	3 000	3 000	14 000	12 000	12 000	38 000
Tunnelar - utbetring etter tunnelsikkerhetsforskriften	60 000	60 000	100 000	100 000	320 000	400 000	400 000	1 120 000
Sikringstiltak og inv. av vedlikehaldskarakter i tunnelar	30 000	30 000	30 000	30 000	120 000	160 000	160 000	440 000
Bruer og kaier	45 800	45 800	40 800	40 800	173 200	163 200	163 200	499 600
Forsterkning	70 400	72 600	73 000	73 000	289 000	346 800	367 200	1 003 000
Strekningsvise utbetringar på det overordna fylkesvegnettet					0	85 600	85 600	171 200
Mindre utbetringar (spleiselag)	20 000	18 000	17 600	17 600	73 200	81 600	81 600	236 400
Kollektiv og innfartsparkering	24 000	23 400	20 400	20 400	88 200	81 600	81 600	251 400
Trafikksikring	20 400	20 400	20 400	20 400	81 600	81 600	81 600	244 800
Gang og sykkel	20 400	22 400	20 400	20 400	83 600	81 600	81 600	246 800
Miljø og service	5 600	6 000	6 000	6 000	23 600	40 800	40 800	105 200
Planprogram	15 300	15 300	15 300	15 300	61 200	61 200	61 200	183 600
Grunnerverv	3 100	3 100	3 100	3 100	12 400	12 400	12 400	37 200
Fornyng og opprusting	320 000	320 000	350 000	350 000	1 340 000	1 608 400	1 628 800	4 577 200
Rassikring - løyving tilsv. MVA-kompensasjon	17 500	20 600	28 700	54 100	120 900	108 593	16 904	246 397
HFK løyving investeringsbudsjett inkl. mva	949 274	901 704	879 360	894 400	3 620 838	4 754 333	4 182 354	12 557 525

Tabell 14: Fordeling av fylkeskommunale midlar, tal i heile tusen



Figur 14: Prioriteringer i investeringsprogrammet



RTP deler inn fylkesvegnettet i overordna og øvrig fylkesvegnettet. Det overordna fylkesvegnettet skal prioriterast med strekningsvise tiltak med sikte på å ta att vedlikehaldsetterslepet, og betre trafiksikring og framkome. Det langsiktige målet er å utbetre fylkesvegane med minimum utbetningsstandard.

I 2015 vart det utarbeid seks strekningsvise utgreingar av det overordna fylkesvegnettet. Den einskilde utgreinga viser totaliteten av tiltak som bør utførast på ei strekning. Dette gjev eit godt grunnlag til å utføre tiltak samla, og på den måten få rusta opp ei heil vegstreking på det overordna fylkesvegnettet. Alle utgreingane viser eit stort behov for tiltak. Figur 22 syner ei todelt prioritering av kva strekingar som bør prioriterast.

5.3.1 Bompengepakkar

Eksisterande og framtidige bompengepakkar i Hordaland på fylkesveg

Miljøløftet, Bergen kommune

I samsvar med inngått byvekstavtale vert det sett av midlar i økonomiplanperioden. Ut frå gjeldande avtale skal fylkeskommunen årleg bidra med 265 mill. 2019-kr, men i 2019 og 2020 er løyvinga litt høgare på grunn av budsjett-tekniske årsaker knytt til eksterne tilskot og moms-kompensasjon. Det er sett av følgjande fylkeskommunale midlar; 281 mill.kr. i 2019, 277 mill. kr. i 2020, 285 mill.kr i 2021 og 294 mill. kr. i 2022. Midlane skal m.a. gå til :

- Gang- og sykkeltiltak
- Trafikktrygglekstilakt
- Kollektivtiltak
- Vedlikehaldstilakt med investeringskarakter
- Planlegging av framtidige investeringstilakt

Tiltaka under denne posten, i tillegg til vidare utbygging av bybanen, strekningsvise prosjekt finansiert over miljøløftet og nye bomsnitt, vert spesifisert i Miljøløftet sitt handlingsprogram for perioden 2019-2022. Dette vert lagt fram for fylkestinget i desember 2018.



Figur 15: Oversikt bompengepakkar



Kvammapakken, Kvam herad

Følgjande prosjekt er bygd/tatt i bruk:

Fv. 7 Øystese – Nes, Børvenestunnelen
 Fv. 49 Vikøy – Norheimsund
 Fv. 7 Kryss Granvin
 Fv. 49 Lingaparsellen
 Fv. 7 Nes – Norheimsund
 Fv. 7 Øystese aust – Skarpasvingen er berre delvis utbygd/
 delvis ferdig.

Kvammapakken si målsetnad er å utbetre og trafikksikre deler av vegnettet i Kvam herad, i tillegg til eit prosjekt i Granvin herad. Samla kostnadsramme for Kvammapakken var på 440 mill. 2009-kroner. Innkrevjingsperioden starta i 2010 og går fram til 2029. Inntektene til bomselskapet har vore omlag som forventa, og endeleg kostnadsramme er derfor lik St. Prop. nr. 77 (2008–2009).

Dei fleste prosjekta i pakken har vorte dyrare, men har fått ein betre standard enn det som var lagt til grunn i bompengesøknaden.

Desse prosjekta på Fv. 7 vil ikkje kunna finansierast innafor pakken:

- Bosstippen
- Steinstøberget
- Kvamskogen.

Fylkestinget vedtok i juni 2017 å nytte resterande midlar i pakken til prosjektet Fv. 7 Øystese aust – Skarpasvingen, på delstrekninga Øystese aust til Laupsa, og løyvde 12 mill. kr til dette. I fylkestinget juni 2018 vart det sett 9 mill. kr i bompengar. Det står att noko sluttarbeid til 2019. Fylkesrådmannen fører opp 1,2 mill. kr, men vil kome nærare attende til slutføring av dette delprosjektet ved 1. tertialrapportering 2019.

Om det etter ein nærare gjennomgang viser seg at det er attståande midlar i pakken, vil desse nyttast i prosjekt aust for Øystese. Dette heng også saman med fylkeskommunen si prioritering av Fv. 7 Øystese – Granvin som eit strekingsvis prosjekt.

Bømlopakken, Bømlo kommune

Bømlopakken vart vedteke av Stortinget i 2009. Bompenggeinnkrevjinga starta opp 2. mai 2013 då Trekantsambandet vart nedbetalt. Innkrevjingsperioden er 15 år. Justert for prisstigning og endra moms er den økonomiske ramma for Bømlopakken 1 469 mill. 2018-kr. Mestparten av ramma er brukt til følgjande prosjekt som er bygd eller tilnærma ferdig:

Fv. 541 Langevåg - Løvegapet
 Fv. 11 Langevåg - Eidesvik
 Fv. 542 Hollundskjosen - Hollundalen
 Fv. 541 Rundkjøring Rubbestadneset
 Fv. 541 Hollundsdalen - Stokkabekken
 Fv. 541 Miljøgate Rubbestadneset
 Fv. 541 Stokkabekken - Rubbestadneset
 Fv. 14 Svortland - Økland (Staveland-Bjødledalen)
 Fv. 542 Stokkabekken - Siggjarvåg
 Fv. 542 Røyksund - Eikeland sør
 Fv. 542 Røyksund - Eikeland nord
 Fv. 18 Laurhammarkjosen - Urangsvåg
 Fv. 18 Urangsvåg - Brandasund (Klubbo og Myro)
 Fv. 541 Hestaneset - Tjong
 Fv. 541 Tjong - Løvegapet
 Fv. 19 Rubbestadneset - Rolfsnes er berre delvis bygd

Det står att nokre prosjekt som det ikkje er midlar til å realisere fullt ut:

Fv. 19 Rubbestadneset–Rolfsnes (resterande del)
 Fv. 541 Sakseid–Hestaneset
 Fv. 541 Ekornsæther–Sakseid
 Fv. 12 Sakseid–Grønnevik
 Fv. 542 Notland–Mosterhamn
 Fv. 23 Tormodsæter–Gilje

I 2019 vil det stå att i overkant av 200 mill. kr av den økonomiske ramma for Bømlopakken. Dette vil bli brukt til å få bygd om lag halvparten av det neste prosjektet som står for tur, Sakseid–Hestaneset, og slutttoppgjer på nokre prosjekt. Fylkesrådmannen set av 171 mill. kr i 2019 og 49,6 mill. kr i 2020 av dei resterande midlane i Bømlopakken. Av dette er 137,8 mill. kr fylkeskommunale midlar for å oppfylle dei forpliktingane som er vedteke i Stortingsproposisjonen.

For å få realisert dei prosjekta som ikkje er fullfinansiert, og om mogleg nokre nye prosjekt, er revisjon av Bømløpakken under handsaming. Fylkestinget hadde saka oppe juni 2018 og den er no sendt vidare for handsaming i departement. Ein har håp om at Stortinget vedtar revisjon av Bømløpakken i løpet av 2019. Dette er nærare omtalt under framtidige bompengepakkar.

Stord vestside, Stord og Fitjar kommune

Stord vestside vart vedteken i 2012 i Prop. 149 S. Føremålet med bompengepakken var å utbetre fv. 545 mellom Fitjar og Sagvåg.

Pakken har ei ramme på om lag 135 mill. i løpande kr. Av dette utgjør 94 mill. kr (netto) bompengar som vart kravd inn i perioden 2013-2016 og resten er fylkeskommunal løyving inkl. momskompensasjon.

Følgjande prosjekt er ferdig/tatt i bruk:

Fv. 545 Fitjar – Rimbareid
Fv. 545 Sagvåg bru
Fv. 545 Rimbareid – Vik
Sagvåg sentrum, Snikkarsvinge

Resterande midlar i pakken på 20 575 mill. kr, som fylkesrådmannen set av i 2019, fordelast på prosjekt i Fitjar sentrum og tiltak ved kommunegrensa. Av dette er 10 774 mill. kr fylkeskommunale midlar og det resterande er bompengar.

Askøypakken, Askøy kommune

Askøypakken vart vedteken 5. desember 2013 i Prop. 197 S (2012–2013) med delvis bompengefinansiering. Finansieringsplanen har kostnadsoverslag på 1 540 mill. kr (2013–kr) der fylkeskommunen dekkjer 420 mill. kr og bompengar utgjør 1 120 mill. kr. Førebels er det meldt om inntektssvikt frå bompengeselskapet slik at rammene pr. i dag er lågare enn det som fyrst låg til grunn.

Askøy kommune arbeider samstundes fram eit grunnlag for eit nytt stortingsvedtak for å kunne auke inntektene i bompengepakken. Dette med sikte på å kunne realisere alle prosjekta.

Prosjektet fv. 563 Strømsnes-Hop er under bygging, og fv. 212 Lindhaugen-Slettebrekka vart ferdig i 2018.

Følgjande prosjekt i pakken står att:

Fv. 562 Lavik-Haugland
Fv. 213 Skiftesvik-Marikoven
Fv. 212 Slettebrekka-Hetlevik
Fv. 562 Fromreide-Kjerrgarden
Fv. 562 Fauskanger sør

Fylkesrådmannen set opp 173 mill. kr i 2019, 255 mill. kr i 2020, 255 mill. kr i 2021 og 255 mill. kr i 2023. Tala inkluderer både bompengar og fylkeskommunal løyving.

Hauglandspakken, Sveio og Etne kommune

Pakken omfattar hovudsakelig standardheving av de to

viktigaste transportårene gjennom regionen;

- E134 mellom Haugesund og Etne
- Fv. 47 gjennom Karmøy, Haugesund, Sveio.

I tillegg nokre prosjekt og tiltak på E39 og på andre fylkesvegar. Dei fleste prosjekta er lokalisert til Rogaland. Ei politisk styringsgruppe prioriterer prosjekta.

Totalramma for pakken inkl. takstauke er om lag 5,6 mrd.-2018 kr; fordelt på 69% veganlegg og 31% G/S, TS og kollektiv.

Av prosjekt som går inn i Hordaland kan nemnast:

- Utbetring av fv. 6 Sveio – Buavåg (Buamyrr – Grimstveit) i Etne kommune er ferdig. Tiltaket inneber utbetring av vegstrekninga med gjennomgåande sykkelløysing.
- Prosjekt fv. 47 Fagerheim – Ekrene i Sveio kommune er under planlegging. Ny hovudveg med ca. 6,5 kilometer ny veg i to kommunar og to fylker.

Nordhordlandspakken, Radøy, Lindås, Meland, Austrheim, Fedje, Modalen og Masfjorden kommune

Nordhordlandspakken vart vedteken i november 2017 i Prop. 164 S (2016–2017) med delvis bompengefinansiering. Finansieringsplanen har kostnadsoverslag på 1 500 mill. kr (2017–kr) der fylkeskommunen dekkjer 280 mill. kr, staten dekkjer 60 mill. kr og bompengar utgjør 1 160 mill. kr.

Følgjande prosjekt er med på prioritert liste i vedteken Stortingsproposisjon:

Fv. 565 Marås – Soltveit, Radøy
Fv. 57 Knarvik Isdalstø, Lindås
Fv. 245 Fosse – Moldekleiv, Meland
Fv. 564 Fløksand – Vikebø, Meland
Fv. 565 Undergang Holme (TS), Meland
Fv. 564 Frekhaug-krysset, inkl. utbetring fv. 244, Meland
E39 Knarvik sentrum, Lindås
Kollektivtrafikktiltak og Innfartsparkering E39 og fv.7, Lindås og Meland
Fv. 565 Vegutbetring/TS, Austrheim
Fv. 570 Vegutbetring/TS, Masfjorden
Fv. 423 Vegutbetring/TS, Fedje
Fv. 569 Vegutbetring/TS, Modalen
Fv. 564 TS, Fosse-krysset, Meland
Fv. 409 Kollektivtiltak i Manger sentrum, Radøy
Fv. 57 Vatnekrysset (TS), Lindås
E39 Molvik-krysset, Lindås
Fv. 565 Grense Radøy/Lindås-Sæbø skule, Radøy
E39 Vikane-Eikangervåg, Radøy
Fv. 564 Sandskaret-Holme, Meland
Fv. 565 Hilland-grense Radøy, Lindås

I tillegg er det satt opp ei ufordelt ramme til prosjekt i Lindås og Meland.

Med utgangspunkt i oppdaterte kostnadsoverslag klarar ein ikkje å gjennomføre alle prosjekta innanfor vedteken kostnadsramme på 1 500 mill. 2017-kr. I Stortingsproposisjonen står det korleis dette skal handterast:

«Føreliggande kostnadsoverslag inneber at pakken ikkje

er fullfinansiert. Dette krev derfor god porteføljestyling av innholdet i pakken.»

«Som for andre bompengepakker, er det føresatt at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil dette innebære at andre prosjekt ikkje blir gjennomførte.»

Det er oppretta eit kontaktutval med representantar frå Regionrådet i Nordhordland, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune for styring og koordinering av gjennomføring av Nordhordlandspakken.

Det pågår planarbeid på fleire prosjekt. Fv. 564 Undergang Holme er under bygging og fv. 565 Marås-Soltveit er klart til utlysing.

Fylkesrådmannen set opp 270 mill. kr i 2019, 342 mill. kr i 2020, 235 mill. kr i 2021 og 240 mill. kr i 2022.

Vedtekte strekningsvise prosjekt utanom bompengepakane

Kollektivterminal Voss, Voss kommune

For bussterminalen er det lagt opp til at det skal vere kostnadsdeling 50/50 mellom riksveg (stat) og fylkesveg. Kostnaden er rekna til 46 mill. kr (2015-kr). Hordaland fylkeskommune har også inngått avtale om 50/50-delning med ROM Eiendom AS for venterom knytt til jernbaneanområdet. Fylkeskommunen sin del av kostnadene med terminalbygg/venterom er rekna til 16 mill. kr. Terminalbygget vart ferdigstilt sommaren 2017. Bussterminalen er under bygging og vert ferdig i 2019. Fylkesrådmannen set av 7 mill. kr i 2019.

Kollektivknutepunkt Odda, Odda kommune

Arbeid med å etablere eit nytt kollektivknutepunkt med tilknytning til Rv. 13 på den gamle Smelteverkstomta i Odda er starta opp. Tiltaket er viktig for å utvikle Odda som regionsenter, og Odda kommune er byggherre for denne delen av prosjektet. HFK sitt bidrag er 50% finansiering av kostnadane knytt til kollektivknutepunktet. Fylkesrådmannen legg til grunn at Statens vegvesen finansierer dei restarande 50% som følgje av praksis for etablering av kollektivknutepunkt langs riksveg. Det vert sett av 8 mill. kr i 2019 og 8 mill. kr i 2020 til dette prosjektet. Odda kommune vil i samarbeid med fylkeskonservatoren og eigar av bygg arbeide vidare med eit konsept for etablering av venterom, turistinformasjon og andre fasilitetar i «Ovn 3». Det vert sett av midlar til prosjektering av dette i 2019. Fylkesrådmannen vil kome tilbake til ei samla finansieringsløyving for denne delen av knutepunktet

Fv. 218 Horsøy, Askøy kommune

Fv. 218 Horsøy skal utbetrast med ei øvre kostnadsramme på 100 mill. kr (2017-kr), jamfør fylkestingsak 110/16. Vegen skal utvidast med tofeltsveg og fortau. Tiltak skal finansierast med ei kostnadsdeling mellom Askøy kommune/Schlumberger og fylkeskommunen. Prosjekteringa

vart sett i gang i 2017, og det vart i 2018 avdekkja dårlege grunnforhold. Omfanget av utbygginga er difor under utgreiing.

Fylkesrådmannen set av 5 mill. kr i 2019, 22 mill. kr i 2020, 45 mill. kr i 2021 og 23 mill. kr i 2022.

Fv. 161 Åsen – Helleskaret, Os kommune

Reguleringsplanen i samband med fylkesvegprosjekt mellom Åsen og Helleskaret er vedteken av Os kommune. Planen gjeld ei 1300 meter ny vegstrekning med to felt som vert tilkomstveg frå Søvika/Helleskaret til den nye E39. Vegen vil òg kunne binde saman bustadområda ved Lysefjorden og industriområdet i Endelausmarka. Planen inneheld separat gang- og sykkelveg, kryss og tilkomstveg med fortau til bustadområdet Hellebakkane. Vegen vil avlaste noverande Fv. 161 og Fv. 163.

Førebels legg ein opp til at kommunen er byggherre for prosjektet. Fylkeskommunen bidreg med eit tilskot på totalt 1/3 av kostnadene eksklusive mva., inntil 17 mill. kr (2017-kr). Den vidare dialogen med kommunen er viktig i høve til planlagd oppstart og trong for midlar. Finansiering er per i dag lagt inn litt ute i planperioden.

Fv. 551 Folgefonntunnelen (Tunnelsikkerhetsforskriften), Kvinnherad kommune

Folgefonntunnelen er 11 137 meter lang, og er Noregs tredje lengste vegtunnel. Den går gjennom fjellet under Folgefonna og bind saman Eitrheim i Odda kommune med Mauranger i Kvinnherad kommune, og er ein del av fv. 551. Bygginga av tunnelen starta i juni 1998 og tok tre år, til omlag 707,7 mill. kr (2017-kr). Tunnelen vart opna 15. juni 2001. Opprusting av Folgefonntunnelen etter Tunnelsikkerhetsforskriften er rekna til om lag 259 mill. 2017-kr som er minstekravet. Faglege tilrådingar på 141 mill. 2017-kr kjem i tillegg til minstekravet. Dette er eit så stort prosjekt at det er ført på eiga linje under strekningsvise prosjekt og ikkje inkludert inn i programområde for tunneloppgradering. Det skal bli ferdig ei utgreiing om Folgefonntunnelen i 2018 for å avklare ambisjonsnivået for tiltak. Per i dag er det sett opp ein rund sum på 250 mill. kr i perioden 2023-2026 for å stipulere eit framtidig behov for midlar.

Fv. 7 Øystese – Ålvik – Granvin, Kvam og Granvin herad

Fv. 7 Øystese–Granvin er ein overordna fylkesveg og eit av aust-vest sambanda i Hordaland. Vegen er omkøyingsveg for E16 når denne er stengt mellom Voss og Trengereid. Mellom Øystese og Granvin er det mange smale parti, og vegen er ikkje dimensjonert for den ekstra trafikken slik stenging medfører. Ved stenging av E16 vert det behov for trafikkdirigering og kolonnekøyning, og med det forseinkingar. Gjennom Kvammapakken har ein fått gjennomført breiddeutviding og fortau på det meste av strekninga frå Øystese til Laupsa. Rassikringsprosjekta Folkedalstunellen og Bjørgatunellen har også medført betre framkome. Det er likevel store behov for å fjerne mange flaskehalsar. Fv. 7 er som nemnt ein viktig omkøyingsveg når E 16 er stengt

og slik fylkesrådmannen ser det, vil det vere ei strekning det er naturleg å starte på ut frå utgreiingane av det overordna fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen set difor av 10 mill. kr årleg i planperioden til denne strekninga.

Fv. 546 – Austevollbrua, Austevoll kommune

I samband med Stortinget si handsaming av St. prp. Nr. 30 (2004–05) vart det gjort vedtak om at dette prosjektet i ein femtenårsperiode skulle tilførast ein årleg sum på vel 9 mill. kr i innsparde ferjesubsidiar. Delar av tilskotet vert prisjustert med 1,5 % per år. Fylkesrådmannen set opp 10,4 mill. kr i 2019, 10,53 mill. kr i 2020, 10,66 mill. kr i 2021 og 10,8 mill. kr i 2022.

5.3.2 Framtidige bompengepakkar og prosjekt

Det vert arbeidd politisk og administrativt i fleire kommunar og i fylkeskommunen om moglege bompengepakkar og revisjon av eksisterande pakkar. Det er i investeringsprogrammet tatt høgde for behov for midlar til framtidige bompengepakkar i perioden etter 2023, men talet er usikkert. Mest sannsynleg må nokre av desse midlane løyvast før 2023 om dei vert vedteke av Stortinget, men sidan ein del av det fylkeskommunale bidraget vert dekkja inn gjennom momskompensasjon kan ein fordele «friske» fylkeskommunale midlar litt utover i perioden.

Bompengesøknadar må fyrst vedtakast av kommunane før dei vert sendt fylkeskommunen for handsaming i fylkestinget. Søknadane skal endeleg handsamast i Stortinget. Det må føreligge minst ein godkjent reguleringsplan for minst eitt av prosjekta i pakken, for at søknad kan sendast til Stortinget.

Følgjande konkrete prioriteringskriterium for fylkeskommunal medfinansiering i pakkene vert lagt til grunn:

- Bidra til betre trafikktryggleik.
- Bidra til å betre framkome på det overordna fylkesvegnettet.
- Bidra til punktvisse utbetringar på det øvrige fylkesvegnettet.
- Betre tilhøva for gåande og syklende i regionsenter.
- I tillegg vil ein kunne nytte statlege midlar til skredsikring til prosjekt.

Arbeid med bompengesøknadar er komne langt i fleire kommunar. Framdrifta i arbeidet er ulik, men fylkesrådmannen ventar at fleire av kommunane vil fremje søknadar dei kommande åra, og søknad om revisjon av Bømlopakken er sendt vidare til departementet.

Nedanfor følger ei kort skildring av framdrift og vurderingar knytt til måloppnåing i RTP. I tillegg vert moegelege store strekningsvise prosjekt, som Alversund bru omtala her.

Tilskot til samferdselssatsing i Kvinnherad og framtidig Kvinnheradpakke, Kvinnherad kommune

Kvinnherad kommune er byggherre for fleire fylkesvegprosjekt i kommunen. Prosjektet Fv. 48 Lundssvingane vart opna i juni 2018, medan Rosendal kai/kollektivknutepunkt vert ferdigstilt i 2019. Fylkeskommunen har betalt eit tilskot på 10 mill. kr til tiltaka, som ein del av denne fylkesvegsatsinga i Kvinnherad. Øvrig finansiering til desse to prosjekta er kompensasjonsmidlar og kommunalt tilskot. Vidare er det planer om å etablere kollektivknutepunkt i Husnes i 2020.

I 2018 har ein arbeidd med å få ferdigstilt eit fagleg grunnlag for ei stortingssak om delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken. Fylkesrådmannen vil legge fram eiga sak om Kvinnheradpakken i fylkestinget i desember 2018. Deretter vert sak om delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken sendt til Vegdirektoratet for ekstern kvalitetssikring (KS2), før den kan leggast fram for Stortinget. Ein reknar ei sakshandsamingstid på omlag 6-12 månader for dette.

Det er lagt opp til ei finansiering både gjennom tilskot frå kommunen, kompensasjonsmidlar, fylkeskommunale midlar og rassikringsmidlar.

Følgjande finansieringsplan er per i dag lagt til grunn for Kvinnheradpakken:

Finansieringskjelde:	Mill. 2018-kr
Kommunale midlar	75
Fylkeskommunale midlar	199
Fylkeskommunale skredsikringsmidlar	307
Bompengar	165
Sum	746

Tabell 15: Finansiering Kvinnheradpakken, mill. 2018-kr

Pakken vil prioritere fleire viktige fylkeskommunale prosjekt på det overordna fylkesvegnettet, med høg måloppnåing i høve RTP. Skredsikringsprosjekta Fv. 551 Furebergfossen bru og Fv. 551 Krokalandet er allereie prioritert i investeringsprogrammet. Det vert lagt inn i Kvinnheradpakken for å få ei samla og samtidig satsing for å betre framkome og tryggleiken på strekninga frå Furebergfossen til Folgefonntunnelen. Lengre sør i kommunen er det prioritert midlar til fleire vegutbetringarprosjekt av fylkesvegnettet, i tillegg til gang- og sykkelveggar for å betre tryggleiken for mjuke trafikantar.



Revisjon av Bømlopakken, Bømlo kommune

Fylkestinget hadde saka oppe juni 2018 og den er no sendt vidare for handsaming i departement. Fylkesrådmannen har håp om at Stortinget vedtar revisjon av Bømlopakken i løpet av 2019.

Blir revisjonen vedteken vert ramma auka opp med 579 mill. 2018-kr. Av denne summen har fylkeskommunen bunde seg opp til eit bidrag på 141 mill. 2018-kr i fylkeskommunale midlar inkludert 101 mill. kr utrekna

momskompensasjon. I søknad om revisjon har ein i prosjektoppstillinga inkludert dei midlane som står att i vedteken pakke for å få totaloversikt over finansiering, så totalramma vert då 854 mill. kr

Tabellen nedanfor viser kva prosjekt som er inkludert i søknad om revisjon.

Det fyrste prosjektet Sakseid-Hestanes er finansiert med om lag 50% innanfor vedteken bompengepakke, og fyrste

Pri.	Veg	Vegstrekning	Kostnadsoverslag 2018-kr
1	Fv 541	Sakseid – Hestaneset	410
2	Fv 542	Notland – Mosterhamn	33
3	Fv 541	Sakseid-Ekornsæter	204
4	Fv 12	Sakseid – Grønnevik	11
5	Fv 23	Tormodsetre - Gilje	15
		Ramme til mindre utbetringar	108
		Bomstasjoner	16
		Sluttrekning ferdigstilte prosjekt	57

Totale kostnader Bømlopakke II

854

Reserveliste			
6	Fv 17	Olakjosen - Laurhammerkjosen	25
7	Fv 15	Grindheimsvegen/Totlandsvegen	51
8	Fv 541	Kulleseid - rasteplass	5
9	Ny	Tverråno - Hollundsdaalen	102
10	Fv 19	Rubbestadneset – Rolfsnes (Brubakken-Stongarvåg)	43
11	Fv 542	Miljøgate Svortland	31
12	Fv 23	Tverråno - Alvsvåg	72

Totalkostnader reserveliste

329

Tabell 16: Bømlopakken - revisjon, tal i heile tusen 2018-kr

delen av prosjektet blir etter planen starta opp i 2019. Bømlopakken bidreg i forhold til måloppnåing i RTP. Mange km dårleg fylkesveg med stort vedlikehaldsetterslep er/vert erstatta med ny veg/utbeta veg med god standard. Pakken bidreg difor til målsettinga om å redusere vedlikehaldsetterslepet og få samanhengande god standard på vegnettet. I tillegg er det inkludert mange km ny gang- og sykkelveg, ein del tiltak innanfor kollektiv og punktvis utbetring av vegar med relativt låg ÅDT.

Stordpakken, Stord kommune

Etter vedtak i Stord kommune har det vore arbeidd med ein Stordpakke med ei prosjektportefølje på vel 1 mrd. kr, med føremål å betre trafikksikring og framkome på det overordna fylkesvegnettet.

Kommunestyret vedtok i juni 2018 å venta med å søka om delvis bompengefinansiering av Stordpakken, ut i frå kostnadene med etablering og drift av bomstasjonane. Vidare framdrift for Stordpakke er uavklara.

Kvammapakken II (Tokagjelet), Kvam herad

Det har vore ein prosess initiert av Kvam herad om revisjon av Kvammapakken. Som nemnd er det sett i gang arbeid

med ein kommunedelplan for strekninga Steinsdalen – Tokagjelet Kvamskogen. Hovudføremålet er rassikring av Tokagjelet, men prosjektet kan få måloppnåing for fleire prioriteringskriterium i RTP som å stoppe forfall, tunneloppgradering, og betre trafikksikring og framkome på det overordna fylkesvegnett. Det er mogleg å nytte statlege skredsikringsmidlar som vert sett av i NTP i eit eventuelt spleiselag her. Sjølv om ein nyttar heile planramma til skredsikring som vert sett av til fylkesvegnettet i Hordaland, vil ein ikkje klare å løyse heile skredproblematikken i Tokagjelet. Det er kostbart å sikre eksisterande veg og truleg er det umogleg å løyse heile skredproblematikken på denne måten.

Det er naudsynt å nytte fleire finansieringskjelder dersom prosjektet skal realiserast.

Fv. 107 Austrepollen – Nordrepollen, Kvinnherad kommune

Jondalstunnelen AS har tatt initiativ til å utgreie moglegheitene for å nytte bompengar for å betre framkoma mellom Nordrepollen og Austrepollen. Eksisterande veg har òg trong for både opprusting og rassikring. Prosjektet vil betre framkoma på det overordna fylkesvegnettet. I eit forprosjekt er moglege løysingar vurdert. Det må avklarast

om det skal startast opp eit arbeid med reguleringsplan for tiltaket. I fyrste omgang vert det lagt opp til eit møte med kommunane.

Austevollpakken, Austevoll kommune

Austevoll kommune har gjort eit prinsippvedtak om å utgreie ein eventuell bompengesøknad. Tiltaka vil ha nytte for framkome og trafikktryggleiken, men dei ligg på det øvrige fylkesvegnettet. Det må utarbeidast reguleringsplan for prosjekta, og ein eventuell søknad ligg truleg nokre år fram i tid.

Alversund bru, Lindås kommune

Eksisterande Alversund bru er ei av dei kritisk skadde bruerne som fagleg sett er tilrådd å enten å skifte ut med ny bru, eller bruke mykje midlar i næraste framtid for å ruste opp gamal bru. Fylkeskommunen har løyvd midlar til mindre vedlikehald av brua, med sikte på å halde den open i ti år til. I avsette ramme til bruer er det ikkje tilstrekkeleg midlar til å bygge ny bru her. Kommunedelplanarbeidet er i gang for Alversund. Finansieringa må avklarast seinast i 2021 når RTP vert revidert.

Ferjeavløysingsprosjekt

Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband som erstattar eller kortar inn på eit ferjesamband. Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer legg til rette for at fylkeskommunane kan delfinansiere slike prosjekt med midlane dei får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjamninga i inntektssystemet. Det berekna beløpet ligg fast i inntil 40 år med årleg 2,5% prisjustering, men fylkeskommunen skal i sum ikkje få meir i kompensasjon enn byggekostnaden ved prosjektet som erstattar det nedlagde ferjesambandet.

Fylkeskommunen legg til grunn at desse prosjekta ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesbudsjettet utover det som følgjer av ordninga.

Hordaland fylkeskommune har sendt søknad om bompengeprojekt og ferjeavløysingsprosjekt for sambandet Masfjordnes-Duesund. Det vart lagt til grunn at brua måtte fullfinansierast inklusiv kapitalkostnader, ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskot. I samband med statsbudsjettet for 2019 vert det avklart om ferjeavløysingsordninga skal kunne dekke kapitalkostnader. Svar på søknaden ligg ikkje føre hausten 2018.

Det er bedt om førehandsavklaring for ei rekkje ferjeavløysingsprosjekt. Dette gjeld:

- Borgundøy – Fjelbergøy – Sydnes-Utbjøa: Det er lagt til grunn at fylkeskommunen kan få ferjeavløysingsmidlar for den delen av sambandet som mellom Sydnes og Borgundøy-Fjelbergøy, men ikkje den delen av sambandet som går til Utbjøa. Det er lagt til grunn ferjeavløysingsmidlar på kr. 2,7 mill. kr årleg. Kvinnherad kommune arbeider med reguleringsplan for sambandet. Vidare framdrift er uavklara, ettersom ferjeavløysingsmidlane ikkje er tilstrekkelege til å kunne finansiere sambandet.
- Lerøy – Bjelkarøy – Hjeltestad: Sambandet er godkjend som ferjeavløysingsprosjekt. Det er sendt spørsmål om førhandsavklaring av ferjeavløysingsmidlar for sambandet, men hausten 2018 ligg det ikkje føre svar.
- Huglo-sambandet: Sambandet er godkjend som ferjeavløysingsprosjekt. Reguleringsplan er under arbeid. Det er sendt spørsmål om førhandsavklaring av ferjeavløysingsmidlar for sambandet, men hausten 2018 ligg det ikkje føre svar.
- Innkorting av sambandet Stord-Kvinnherad (Skjersholmane- Ranavik). Det er gitt avslag på søknad om ferjeavløysingsmidlar til innkorting av sambandet.
- Det har vore sendt spørsmål om førehandsavklaring for om ferjeavløysingsmidlar for sambandet Langevåg- Buavåg kan nyttast til å utbetre vegane over Bømlø. Samferdselsdepartementet har gitt avslag på dette.

5.3.3 Rassikring

Rassikring prosjekt	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2019-2022					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	Totalt 2019-2030
Furebergfossen bru	551	Kvinnherad	36 000	18 300			54 300	0	0	54 300
Kattedalen-Veravikja aust	7	Granvin	3 125				3 125	0	0	3 125
Lindehåla	7	Granvin	3 125				3 125	0	0	3 125
Eitrheim v/Fjellhall og nordside av Eitrheimstunnel	550	Odda	6 250				6 250	0	0	6 250
Eitrheim nord (tunnelportal)	550	Odda	10 000				10 000	0	0	10 000
Ådlandslien	7	Samnanger	7 800	10 000			17 800	0	0	17 800
Storebekken	7	Samnanger		5 000			5 000	0	0	5 000
Felevikja I-III, enkelttiltak	103	Eidfjord	5 000	5 000	5 000		15 000	0	0	15 000
Gullbrå/Storesvada	344	Vaksdal	5 000				5 000	0	0	5 000
Langskredo/Gullbrå	344	Vaksdal	5 000				5 000	0	0	5 000
Bruvikvegen / Merkjesura	360	Osterøy		10 000			10 000	0	0	10 000
Sunndalstunnelen II Nord	40	Kvinnherad		10 000	25 000		35 000	0	0	35 000
Måneurdi	300	Ulvik		20 000			20 000	0	0	20 000
Diverse uføresett / mindre tiltak		Alle	20 000	20 000	20 600	21 800	82 400	65 700	97 400	245 500
Krokalandet	551	Kvinnherad		20 000	65 000	90 000	175 000	140 000	0	315 000
Tokagjelet	7	Kvam			50 000	200 000	250 000	420 000	0	670 000
Rassikring			101 300	118 300	165 600	311 800	697 000	625 700	97 400	1 420 100

Tabell 17: Fordeling av rassikringsmidlar, tal i heile tusen kr

Statens vegvesen har utarbeidd ein prosjektportefølje for alle kjende skredpunkt i rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i Region vest». Punkta er prioritert etter høg, middels og låg skredfaktor for kvart enkelt punkt. Reknemodellen for skredfaktoren består av ulike faktorar knytt til rasfare og framkome på den utsette strekninga. Faktorane er ÅDT, tungtrafikk, skredfrekvens, omkøyringsfaktor, stengingsfaktor basert på tal gonger vegen er stengd og tal døgn den er stengd. I tillegg vektar ein fare for naboras mens trafikken ventar, eller oppheld seg i område etter eit ras har gått. Hordaland fylkeskommune prioriterer større rassikringstiltak på det overordna vegnettet og strekningar med regional funksjon. Prioriterte strekningar er Fv. 7 og Fv. 551 mellom Årsnes og Nordrepollen.

Planrammene totalt til rassikring er langt frå tilstrekkelege til å utbetre alle kjende skredpunkt. Derfor må prioritering av behova skje ut frå eit kostnad/nytte perspektiv. Det å velje mange «små» tiltak enn få store prosjekt, kan

totalt sett ha stor nytteverdi sjølv om desse tiltaka kjem lenger nede på prioriteringslista. For alle kostbare tiltak, særskilt på fylkesvegane med låg ÅDT, vil ein vurdere enklare løysingar med formål om å auke trafikksikringa for trafikantane, sjølv om ein ikkje løyser heile skredproblematikken. Enklare løysingar vil sikre trafikken på fleire skredpunkt i planperioden. Vidare vil ein vurdere spesielt rasfarlege skuleveggar for å auke trafikktryggleiken. Dei statlege skredsikringsmidlane kan berre nyttast til å løyse utfordringar knytt til rassikring. For å sikre ei mest mogeleg overordna og heilskapleg prioritering av alle behova i fylket, kan det vere kostnadseffektivt å løyse andre utfordringar samstundes. Andre utfordringar kan til dømes vere knytt til trafikksikring og framkome. Slike utfordringar må ein løyse med andre finansieringskjelder og/eller i spleiselag. Fleire av skredpunkta i kan finansierast med fleire finansieringskjelder, til dømes Tokagjelet og Krokarsellen.

Nasjonal transportplan legg opp til 12 milliardar kroner til skredsikring på fylkesvegane i planperioden 2018-2029.



Fordelinga er slik:

- Første seksårsperiode (2018–2023): 745 mill. kr årleg.
- Siste seksårsperiode (2024–2029): 1255 mill. kr årleg.

Endeleg fordeling mellom fylka kom fram i brev av 11.04.18 frå Vegdirektoratet til Hordaland fylkeskommune, der fylkeskommunen fekk tildelt 834 mill. kr (2018-kr) for perioden 2018-2023.

Det er føresett at fylkeskommunen løyver mva til prosjekta. Fylkestinget kan prioritera midlane som vert tildelt Hordaland, så lenge desse går til skredsikringstiltak. Fylkeskommunen kan også legge til eigne midlar for å få fullfinansiert prosjekt.

Prioriterte prosjekt

Fylkesrådmannen foreslår å løyva 36 mill. kr i 2019 og 18,3 mill. kr i 2020 til rassikring av Furebergfossen bru, ved å bygga ei ny bru. Oppstart av tiltaket er noko forsinka frå tidlegare plan.

Som vist i prioriteringstabell nedanfor er det store behov for både mindre og større rassikringstiltak. Mindre tiltak kan stort sett gjennomførast utan reguleringsplan. I tillegg skjer det årleg ras og hendingar ulike stader på fylkesvegane, der det er behov for ytterlegare sikring etter vegen er rydda.

Fylkesrådmannen foreslår å løyva følgjande til andre rassikringstiltak: 65,3 mill. kr i 2019, 100 mill. kr i 2020, 165,6 mill. kr i 2021 og 311,8 mill. kr i 2022. Det vert understreka at tala for 2020-2022 er usikre då planlegginga av fleire store prosjekt er i tidleg fase.

Som nemnt under planprogram er følgjande store rassikringsprosjekt under planlegging:

- **Fv. 7 Tokagjelet:** Arbeid med kommunedelplan er starta opp. Det vert arbeidd vidare med alternative trasear, både for lang og kort tunnel forbi Tokagjelet. Prosjektet må truleg bompengefinansierast, i tillegg til at det er lagt inn rassikringsmidlar.
- **Fv. 551 Krokaparsellen:** Dette er ei strekning som er prioritert i arbeidet med Kvinnheradpakken. Ein moglegheitsstudie ved Statens vegvesen tilrår at delar av strekninga bør leggest i tunnel.
- **Fv. 7 Granvin – Ålvik:** Eit forprosjekt ved Statens vegvesen har vurdert vegutbetring og rassikring for denne strekninga, der ein konkluderer med at strekninga som bør prioriterast i plansamanheng er Granvin – Haukanes. Dette er ei strekning på 3,7 km med ein tilrådd tunell på 3 km. Denne har ein høg kostnad, eit grovt anslag er på 800-1100 mill. kr. Ein foreslår midlar til oppstart av planlegging frå 2019.



5.3.4 Fornyning og opprusting

Fornyning og opprusting	RTP planperiode 2019-2022					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
	2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	Totalt 2019-2030
Prosjektering framtidige tiltak	5 000	3 000	3 000	3 000	14 000	12 000	12 000	38 000
Tunnelar - utbetring etter tunnelsikkerhetsforskriften	60 000	60 000	100 000	100 000	320 000	400 000	400 000	1 120 000
Sikringstiltak og inv. av vedlikeholdskarakter i tunnelar	30 000	30 000	30 000	30 000	120 000	160 000	160 000	440 000
Bruer og kaier	45 800	45 800	40 800	40 800	173 200	163 200	163 200	499 600
Forsterkning	70 400	72 600	73 000	73 000	289 000	346 800	367 200	1 003 000
Strekningvisse utbetringar					0	85 600	85 600	171 200
Mindre utbetringar (spleiselag)	20 000	18 000	17 600	17 600	73 200	81 600	81 600	236 400
Kollektiv og innfartsparkering	24 000	23 400	20 400	20 400	88 200	81 600	81 600	251 400
Trafikksikring	20 400	20 400	20 400	20 400	81 600	81 600	81 600	244 800
Gang og sykkel	20 400	22 400	20 400	20 400	83 600	81 600	81 600	246 800
Miljø og service	5 600	6 000	6 000	6 000	23 600	40 800	40 800	105 200
Planprogram	15 300	15 300	15 300	15 300	61 200	61 200	61 200	183 600
Grunnerverv	3 100	3 100	3 100	3 100	12 400	12 400	12 400	37 200
Fornyning og opprusting	320 000	320 000	350 000	350 000	1 340 000	1 608 400	1 628 800	4 577 200

Tabell 18: Fornyning og opprusting, tal i heile tusen

Følgande satsingsområder vert, som vist i tabellen, prioritert med midlar under posten fornyning og oppgradering, i planperioden fram til 2029:

Prosjektering framtidige tiltak

- Tunnelar; utbetring etter tunnelsikkerhetsforskriften
- Tunnelar; Sikringstiltak og investeringar av vedlikeholdskarakter
- Bruer og kaier
- Forsterkning

- Strekningsvisse utbetringar på det overordna fylkesvegnettet
- Mindre utbetringar (spleiselag)
- Kollektiv
- Trafikksikring
- Gang- og sykkel
- Miljø og service
- Planprogram
- Grunnerverv

Det er som vist i dette investeringsprogrammet eit stort behov for oppgradering av vegnettet, slik at forfallet ikkje held fram med å auke. Til fornying og opprusting er det derfor foreslått ei vidare auke i løyvinga til 320 mill. kr i 2019, deretter opp til 350 mill. kr i 2021 og 2022 vidare opp til over 400 mill. kr utover i planperioden.

Dette er ikkje nok til å stoppe og deretter gradvis redusere det samla forfallet på fylkesvegnettet som er berekna til 7,3 mrd. 2016-kr. Skal ein klare det, må den totale ramma til drift og vedlikehald finansiert over driftsbudsjettet (om lag 550 mill. kr.) og ramma til fornying og opprusting aukast meir enn det som er sett opp i investeringsprogrammet. Totalt bør den årlege ramma ligge på godt over 1 mrd. kr.

5.3.4.1 Tunnelar; utbetring etter «Tunnelsikkerhetsforskriften»

Det er sett av 60 mill. kr både i 2019 og 2020 til utbetringar etter «Tunnelsikkerhetsforskriften», som er ei



vidareføring av ramma etter vedtak i fylkestinget desember 2017. Frå og med 2021 er årleg ramme auka til 100 mill. kr, med eit håp om auka statleg bidrag, og som eit signal på at

Tunnelar	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2019-2022					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	Totalt 2019-2030
Bjørøy	207	Fjell/Bergen	5 000	20 000	16 000		41 000	0	0	41 000
Lyngfjell	57	Lindås	40 000	8 000			48 000	0	0	48 000
Halsnøy	544	Kvinnherad	4 000				4 000	0	0	4 000
Olsvik og Stongafjell	562	Bergen/Askøy				24 000	24 000	28 000	0	52 000
Eitheim	550	Odda			20 000	54 000	74 000	0	0	74 000
Løvestakken	540	Bergen	1 000	3 000	37 000	13 000	54 000	0	0	54 000
Jondal	107	Jondal			4 000		4 000	0	0	4 000
Haukanes	7	Samnanger	10 000	29 000	13 000		52 000	0	0	52 000
Aga	550	Ullensvang			9 000		9 000	0	0	9 000
Trisås	566	Osterøy				9 000	9 000	42 000	0	51 000
Borgo	567	Osterøy			1 000		1 000	0	0	1 000
Børvenes	7	Kvam					0	3 000	0	3 000
Folkedal	7	Granvin					0	3 000	0	3 000
Torgilsberg	572	Ulvik					0	3 000	0	3 000
Fureberg	551	Kvinnherad					0	70 000	0	70 000
Stussvikhovda	49	Kvinnherad					0	120 000	0	120 000
Lonevåg	567	Osterøy					0	50 000	0	50 000
Moshovda	48	Fusa					0	4 000	0	4 000
Espeland	57	Lindås					0	2 000	0	2 000
Kråkeskar	48	Fusa					0	12 000	0	12 000
Modal (halvdelen)	569	Modalen / Vaksdal					0	24 000	63 000	87 000
Diverse tunnelar		Alle					0	39 000	371 000	410 000
Justering av budsjettbehov i høve til budsjettamme							0	0	-34 000	-34 000
Tunnelar			60 000	60 000	100 000	100 000	320 000	400 000	400 000	1 120 000

Tabell 19: Tunnelar utbetring etter "Tunnelsikkerhetsforskriften", tal i heile tusen

rammene må aukast om det ikkje skal gå veldig mange år før utbetringane er gjennomført.

«Tunnelsikkerhetsforskriften» har som mål å sikre lågaste lovleg trafikksikkerheitsnivå for trafikantar, ved krav til førebygging av kritiske hendingar som kan sette menneskeliv, miljø og tunnelanlegg i fare, og syte for vern ved ulukker. Tiltaka skal mellom anna gjere det mogeleg for alle som er involvert i tunnelulukker å berge seg sjølv, sette brukarane i stand til å handle så hurtig som mogeleg for å avgrense konsekvensane av alvorlege hendingar, og sikre at naudeta-tane kan handle så effektivt som mogeleg.

Statens vegvesen har utarbeida eit oversyn over tiltak og kostnader for tunnelane som kjem inn under forskrifta og vart kalkulert til å koste 1077 mill. 2017-kr (inkl. mva). Fylkeskommunen har frå og med 2015 fått årleg i overkant av 40 mill. kr til å finansiere utbetringar etter «Tunnelsikkerhetsforskriften», som ein del av det totale rammetilskotet. Til denne summen kan ein legge til moms som fylkeskommunen får kompensert, men det er langt fram før staten har tatt ansvar for finansieringa fullt ut.

Prioriteringskriterium som er grunnlag for prioriteringane er trafikksikring, saman med årsgjennsnitt (ÅDT) over 300 og tunnelengde over 500 meter. Av dei 126 fylkesveg-tunnelane er det 37 tunnelar i Hordaland som kjem inn under denne forskrifta.

Fylkeskommunen fekk i 2016 utsett frist av Vegdirektoratet til utgangen av 2025 til å gjennomføre utbetringane. Med utgangspunkt i oppdaterte kostnadsberekningar frå SVV,

og økonomisk ramme sett av i 2018, 2019 og 2020, vil det ikkje vere mogleg å holde denne fristen. Dette vart gjort greie for i sak til fylkesutvalet juni 2018. I vedtaket til fylkesutvalet kjem det fram at det er store utfordringar med å finansiere oppgraderingane av tunnelane, og at fylkeskommunen meiner staten må ta ansvar for finansieringa fullt ut. Som ein del av oppfølging av vedtaket har fylkesordførar sendt brev til Samferdselsdepartementet som omhandlar dette. Det er fleire usikre moment både når det gjeld kostnader, finansiering, omfang og framdrift, så fylkesrådmannen tilrår å kome attende til framdriftsplan for tunneloppgraderinga når saka er meir avklart.

Tunnelar; Sikringstiltak og investeringar av vedlike-haldskaraktar

Det er som nemnt berre 37 av totalt 126 fylkesveg-tunnelar som kjem inn under «Tunnelsikkerhetsforskriften», og utgreiingar frå SVV viser at det generelle vedlikehaldssetterslepet og oppgraderingsbehovet utanom forskrifta er stort. Totalt er forfallet i tunnelar estimert til å utgjere om lag 3 mrd. kr.

Fylkesrådmannen foreslår derfor å vidareføre og utvide budsjettposten i 2018 på 10 mill. kr til sikringstiltak tunnel (stein, ras og akutt-tiltak) i planperioden. Det vert auka opp til 30 mill. kr årleg i perioden 2019-2022. Dette skal gå til både sikringstiltak og ulike investeringar av vedlikehaldskaraktar.



5.3.4.2 Bruer og kaier

Bruer og kaier	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2019-2022				Sum 2019-2022
			2019	2020	2021	2022	
Matredalen	382	Masfjorden	2 000				2 000
Herdlesundet	223	Askøy	3 000				3 000
Strøno	160	Os	4 000	1 000			5 000
Eik I	48	Kvinnherad		3 000			3 000
Lepsøysundet	158	Os	3 000	11 000			14 000
Bjelkarøy ferjekai	555	Fjell	1 500				1 500
Fjelbergøy ferjekai	62	Kvinnherad	6 000	6 000			12 000
Skånevik ferjekai	48	Etne			6 000		6 000
Osøyro	552	Os	5 000	5 000			10 000
Rekve bru	312	Voss	10 000				10 000
Veravika	7	Granvin	1 000				1 000
Tørvikbygd ferjekai	550	Kvam	3 000				3 000
Utgreiing og prosjektering for oppgradering av ferjekaier		Div	500	500	500		1 500
Akkuttiltak bru og kaier	Div	Div	6 800				6 800
Diverse bru og kaier	Div	Div		19 300	34 300	40 800	94 400
Bruer og kaier			45 800	45 800	40 800	40 800	173 200

Tabell 20: Bruer og kaier, tal i heile tusen

Det er 1149 bru på fylkesvegane i Hordaland. Bruvedlikehald har vore, og er fortsatt, underfinansiert ut frå behovet, og mange bru har fått forfalle i lang tid. Det totale forfallet på fylkesvegbru vart i 2016 estimert til rundt 1,7 mrd. kr.

For å bøte på noko av dette set ein årleg av over 40 mill. kr til opprusting og utskifting. Tiltaka som vert prioritert tar utgangspunkt i rapporten; Forfall fylkesvegbru i Hordaland 2016 og Fylkesvegkaiene i Hordaland. Rammene er ikkje tilstrekkeleg til å finansiere alle nødvendige tiltak og ein må difor søke å få finansiert med andre midlar.

Dei aller største opprustingsprosjekta må det løyvast særskilte midlar til utover i planperioden. Dei må også om mogleg, sjåast i samanheng med fylkeskommunalt bidrag til framtidige bompengepakkar.

Det blir arbeidd med eit eige opprustingsprogram for følgjande store fylkesvegbru:

Fv. 565 Alversund bru, Lindås kommune
 Fv. 542 Bømlabraua, Bømlo kommune
 Fv. 562 Askøybrua, Askøy kommune
 Fv. 566 Osterøybrua, Osterøy kommune
 Div. store fylkesvegbru i Øygarden

For å synleggjere framtidig behov for investeringar på dei store fylkesvegbrua er det sett opp ein årleg rund sum på 80 mill. kr frå og med 2023, men ein vil kome attende til behova etter at opprustingsprogram er utarbeida.

I tillegg til investeringar i ferjekaiane vil det i samband med nye ferjeanbod bli gjort store investeringar i infrastruktur for mellom anna lading av dei nye ferjene. Desse investeringane er ikkje omtalt her. Investeringar i nye ferjebru i Jondal og Tørvikbygd, 22 mill. kr i 2019, vert finansiert over den same budsjettposten – ferjekontraktar – infrastruktur, nett og kaier.



5.3.4.3 Forsterkning

Forsterkning	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2019-2022				Sum 2019-2022
			2019	2020	2021	2022	
Aga - Kråkevik	550	Ullensvang	7 400				7 400
Masser frå Istadmyrane - Voss forsterkningstiltak	Div	Voss og omegnskommunar	10 000	20 000	10 000		40 000
Bruvikvegen	360	Osterøy	3 000	2 000	2 000		7 000
Neseveien	205	Fjell	2 000				2 000
Forkøyrvegsskilt	Div	Div	4 000	4 000			8 000
Dalseid-Eidslandet	569	Vaksdal	4 300				4 300
Vasstrondvegen	317	Voss	2 500	3 000			5 500
Nordrepollen sør	107	Kvinnherad		3 000			3 000
Tiltak etter omklassifiseringsvedtak	Div	Div	5 000	5 000	5 000		15 000
Fusa og Samnanger - forsterkningstiltak	48,121, 123,125	Fusa/Samnanger	2 300	3 000			5 300
Nordhordland - forsterkningstiltak	Div	Radøy, Meland, Lindås, Masfjorden	5 500	6 000	2 500		14 000
Norheimsund-Hodnanes	49	Kvam/Kvinnherad/Tysnes	1 000	1 000	1 000		3 000
Sunnhordland - forsterkningstiltak	Div	Bømlo, Tysnes, Stord	1 700		5 000		6 700
Norheimsund - sanering av overvatn	130	Kvam	2 500				2 500
Jondal-Utne	550	Jondal/Ullensvang	1 400	1 800			3 200
Mo - Otterstad bru	569	Modalen	5 000				5 000
Matre-Åkra	40	Kvinnherad		4 500			4 500
Bontveit og Hausdalen	165,164	Bergen	4 000				4 000
Fauskanger-Herdla og Ask-Hanevik	562	Askøy	1 300		2 000		3 300
Ulven - Fanafjellet	161,163	Os		2 000	2 000		4 000
Diverse strekningsvise punktutbetringar	Div	Div		7 300	23 500	53 000	83 800
Diverse akutte strakstiltak	Div	Div	7 500	10 000	20 000	20 000	57 500
Forsterkning			70 400	72 600	73 000	73 000	289 000

Tabell 21: Forsterkning, tal i heile tusen

Det er omlag 3100 kilometer fylkesveggar i Hordaland. Midlane til forsterkning skal nyttast på heile det eksisterande fylkesvegnettet. På det øvrige fylkesvegnettet er viktige prioriteringskriterium trafikksikre punktvisse utbetringar og vedlikehald av vegkroppen. Formål med forsterkning er å fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk, murar m.m., auke bereevna på svake parti og samtidig fornye vegdekke der forsterkningstiltak er gjennomført. Elles inkluderer prosjektet trafikksikringstiltak som siktutbetring, fjerning av sidehinder som utstikkande fjellnabbar, stolper nær vegen, utslaking av vegskråningar og liknande. Dette må ein òg gjere på det overordna fylkesvegnettet for å sikre særleg utsette punkt, der ein ikkje har økonomiske rammer til å sikre samanhengande god standard, tilsvarande utbetningsstandard.

Det er utarbeidd ein prosjektreserve for nær 1 mrd. kr for

tiltak på det øvrige fylkesvegnettet. Det er skissert prosjekt i kvar kommune, inkludert delstrekningar med dårlegast fundament som murar og kantar. Det er registrert eit stort forfall med fleire faktorar, som påverkar kva tiltak som til kvar tid hastar mest. Det kan vere faktorar som regn, ekstremvær, uføresette hendingar og auke i trafikken.

Ambisjonen er å gjere fleire mindre tiltak på lengre strekningar. Det er derfor naudsynt å sette av diversepostar til akutte opprustingstiltak som oppstår som følge av ras, utgliding og utvasking av underlag, og helst førebyggje der det er stor risiko for at slike hendingar kan oppstå.

Etter vedtak i fylkestinget i desember 2017 vart midlar til forsterkning auka frå 50 mill. kr til 80 mill. kr. I dette investeringsprogrammet er ramma vidareført på om lag dette nivået for å kompensere for manglande midlar til



vedlikehald. Formålet er å ruste opp eksisterande vegnett som har forfalt over lengre tid, med sikte på å halde fylkesvegane opne for trafikk.

Med denne løyvinga er det gjort veldig mange mindre tiltak for å ta det mest akutte forfallet.

5.3.4.4 Mindre utbetringar (spleiselag)

Det vert sett av årleg 17-20 mill. kr til såkalla mindre utbetringar.

Denne posten er særskilt sett av til mindre samarbeidsprosjekt med kommunar. Mange av desse prosjekta vil ha positiv verknad, for det som er definert under andre programområde. Det er i stor grad lagt vekt på om tiltaket ligg på overordna fylkesvegnett, tilknytning til regionsenter eller kommunesenter, mjuke trafikantar, skuleveg og vegtiltak retta mot næringslivet inkludert reiseliv. For nokre av fylkesvegtiltaka er kommunane byggherre.

Når det gjeld gang- og sykkeltiltak så er nokre lagt til posten mindre utbetringar, medan andre går under posten gang- og sykkeltiltak. I begge høve kan det vere snakk om spleiselag.

Kriteria som er løfta fram går ut frå RTP sine prioriteringar. Følgjande prioriteringskriterium er lagt til grunn for portefølgjestyringa:

- Overordna fylkesvegnett
- Regionsenter
- Kommunesenter
- Mjuke trafikantar
- Skuleveg

Følgjande prosjekt vert prioritert for 2019:

Fv. 566 Espevoll næringsområde, Osterøy

Det er stilt rekkefølgjekrav til utbygging av næringsområde ved Espevoll om å utbetre avkøyrrel, parkering og gang- og sykkelveg på Fv. 566. Tiltaket er kostnadsrekna til om lag 20 mill. kr (inkl. mva). Tiltaket vil sikre mjuke trafikantar som nyttar friluftsområdet, og lysløype på motsett side av vegen. Dette området er eit viktig friluftsområde regionalt, derfor er det naturleg at fylkeskommunen bidrar med eit tilskot. Det må skrivast ein finansieringsavtale, der fylkeskommunen bidreg med totalt 4 mill. kr i 2019.

Mindre utbetringar	Stad/strekning	Fv. nr.	Kommune	Type tiltak	RTP planperiode 2019-2022				
					2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022
	Espevoll næringsområde	566	Osterøy	Rekkefølgjekrav; avkøyrrel, parkering og gang- og sykkelveg	4 000				4 000
	Skjold - Hellesøy	229	Øygarden	Vegutbetring og kollektiv	2 000	1 000			3 000
	Foldnesvegen	209	Fjell	Gang- og sykkelveg	13 000	13 000	6 200		32 200
	Holme - Tveit	247	Meland	Fortau	1 000				1 000
	Øvrige tiltak 2020-2030					4 000	11 400	17 600	33 000
Mindre utbetringar (spleiselag)					20 000	18 000	17 600	17 600	73 200

Tabell 22: Mindre utbetringar, tal i heile tusen

Fv. 229 Skjold – Hellesøy, Øygarden

Øygarden kommune ønsker å få til eit spleiselag for å ruste opp Fv. 229 mellom Skjold – Hellesøy. Tiltaket er regulert. Vegen er smal og det er aukande trafikkmengde. Det vert sett av 2 mill. kr i 2019 og 1 mill. kr i 2020.

Fv. 209 Foldnesvegen, Fjell

Det er behov for utbetring av vegen med etablering av gang- og sykkelveg på ei strekning på 1,7 km. Standardhevinga er kostnadsrekna til om lag 80 mill. kroner eks. mva. Tiltaket gjev ei god tilknytning til regionsenteret. Prosjektet er høgt prioritert hjå Fjell kommune. Ein legg opp til ei kostnadsdeling på 50/50 med kommunen. Det er inngått finansieringsavtale i 2018. Det er sett av 13 mill. kr i 2019, 13 mill. kr i 2020 og 6,2 mill. kr i 2021.

Fv. 247 Holme – Tveit, Meland

Kommunen planlegg eit nytt VA-anlegg langs Fv. 247 frå Holme til Tveit. I den samanhengen ønskjer ein å betre tilbodet for dei mjuke trafikantane. Det var i utgangspunktet sett opp løyving på 1 mill. kr i 2018, men dette må forskyvast til 2019 på grunn av utsett byggestart. Tiltaket grensar opp til eit prioritert trafikksikringstiltak i Nordhordlandspakken.

Andre liknande prosjekt som er/vil bli meldt inn vert vurdert nærare ved neste rullering av investeringsprogrammet.

5.3.4.5 Kollektiv

Det vert sett av mellom 20-24 mill. kr årleg til mindre kollektivtiltak utanfor Bergen kvart år i perioden, og behovet for tiltak innan kollektivområdet for Hordaland utanom Bergen er stort.

Prioriteringskriterium som er grunnlag for porteføljestyringa:

- Tilrettelegging for skuleskyss
- Trafikksikring for mjuke trafikantar
- Viktige knutepunkt
- Tal på kollektivreisande
- Framkome for busser
- Heilskapleg fordeling i heile fylket

Tiltaka som vert utført innanfor kollektivinfrastruktur vil oftast ha preg av ein kombinert effekt på kollektivtrafikken, slik som:

- Betre fasilitetar for dei reisande
- Fleire bytemoglegheiter
- Styrka trafikktryggleik

Mindre tiltak vil typisk vere prosjekt som gjev skuleborn og andre trygge venteforhold på haldeplassen, i tillegg tiltak som gjev betre informasjon om rutetilbodet. Større tiltak kan ofte vere prosjekt som handlar om utvikling av tilbodet, og å gje nye reisemoglegheiter for passasjerane. Det bør her visast til at dagens infrastruktur ved fleire høve legg avgrensingar på høve til å tilby eit heilskapleg linjenett,



Kollektiv prosjekt				RTP planperiode 2019-2022				Sum 2019-2022
Stad / strekning	Fv. nr.	Kommune	Type tiltak	2019	2020	2021	2022	
Terminalar og snusløyfer				7 900	3 500	4 500		15 900
Sunde	43	Kvinnherad	Terminal/Innfartsparkering					
Hilland - Remme	565	Lindås	Snusløyfe (prosjektering)					
Hilland - Remme	565	Lindås	Snusløyfe (bygging)					
Storebø terminal	546	Austevoll	Ny terminal (utgreiing/prosjektering)					
Dale sentrum	314	Vaksdal	Terminal					
Eidfjord		Eidfjord	Knutepunkt buss					
Svortland sentrum		Bømlo	Universell utforming av knutepunkt					
Kvanndal ferjekai	7	Granvin	Knutepunkt buss					
Forland kai	199	Sund	Snusløyfe (prosjektering)					
Haldeplassar og busskur				12 900	8 000	3 000		23 900
Folkedal aust	7	Granvin	Haldeplass					
Valestrandsfossen	567	Osterøy	Haldeplass					
Tarang aust	153	Austevoll	Haldeplassar					
Steinsdalen - Norheimsund	7	Kvam	Haldeplassar					
Bakka ved aldersheim	49	Kvam	Haldeplassar					
Bogevik sør	137	Os	Haldeplass					
Tuen aust	158	Os	Haldeplass					
Onarheim sør	79	Tysnes	Busskur					
Grimo	550	Ullensvang	Busskur					
Blomvåg gravplass	227	Øygarden	Haldeplass					
Haldeplassar Sunnhordland	Div	Div	Haldeplassar / busskur					
Haldeplassar Nordhordland	Div	Div	Haldeplassar / busskur					
Bjørkheim	7	Samnanger	Haldeplass					
Herøysund	49	Kvinnherad	Haldeplass					
Framkome				200				200
Selbjørn bru	546	Austevoll	Framkome					
Innfartsparkering				3 000	3 000			6 000
Øvrige kollektivtiltak					8 900	12 900	20 400	42 200
Kollektiv				24 000	23 400	20 400	20 400	88 200

Tabell 23: Kollektivprosjekt, tal i heile tusen

som gjev høve til effektive reiser i heile Hordaland, – med ulike transportmidlar.

For å vidare styrke kollektivnettet er det behov for utvikling og nyetablering av knute- og bytepunkt i Hordaland. Behovet varierer frå å gje høve til å forlengje og opprette nye busslinjer gjennom å opprette snuplassar for buss – til å utbetre og opprette bytepunkt som gir reisande høve til å byte mellom ulike transportmidlar, i tillegg til informasjonstilgang som gir fleire moglegheita til å nytte kollektivtransporttilbodet.

Knutepunktutviklinga vil variere frå større terminalar i omlandet til Bergen, til mindre bytepunkt. Det vert i varierande grad nytta låggolvs- og lågentrebussar i Hordaland utanom Bergen, men fokus ligg likevel på universell utforming av bytepunkt, for å gje alle typar reisande tilgang til kollektivtilbodet.

Fylkeskommunen har utarbeida handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for innfartsparkering for bil og sykkel. Det er under denne posten «kollektiv» sett av midlar til oppfølging av tiltak i handlingsprogrammet.

For å gjennomføre målsetnaden om eit effektivt og oversiktleg kollektivnett vil det vere behov for eit jamt investeringsnivå over tid. Det vil ikkje vere tilstrekkeleg å fokusere berre på styrking av rutetilbodet utan at naudsynt infrastruktur vert utvikla i takt. Fylkeskommunen si rolle både som vegeigar og ansvarlig for drift av kollektivtilbodet, gjev ei god mogelegheit til å koordinere infrastrukturtiltaka.

5.3.4.6 Gang og sykkel

Gang- og sykkeltiltak				RTP planperiode 2019-2022				Sum 2019-2022
Stad / strekning	Fv. nr.	Kommune	Type tiltak	2019	2020	2021	2022	
Odland - Lidarende	49	Kvam	Gang- og sykkelveg	4 000	7 000			11 000
Utbetring etter GS-inspeksjonar	Div	Div	Diverse utbetringar		2 000	2 000		4 000
Skrivarvegen del II	61	Stord	Fortau	2 750				2 750
Hegglandsdalsvegen	137	Os	Gang- og sykkelveg på strekningen Hatvikvegen - Vallabrua	12 650	10 400			23 050
Kvamskogen	7	Kvam	Enkel gang- og sykkelveg	1 000	3 000			4 000
Øvrige gang- og sykkeltiltak 2020-2030						18 400	20 400	38 800
Gang- og sykkeltiltak (ramme):				20 400	22 400	20 400	20 400	83 600

Tabell 24: Gang- og sykkeltiltak, tal i heile tusen

Det vert sett av 20-23 mill. kr årleg til gang- og sykkeltiltak.

Gang- og sykkeltiltak som fremjar meir gange og sykling i regionsentra vert prioritert innanfor dette programområdet. Gang- og sykkeltiltak er arealkrevjande, og det kan vere utfordrande å planlegge og finansiere slike prosjekt under programområdet.

Målsetjingar i Regional transportplan 2018-2020 vert vektlagde.

Planen legg fram følgjande strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt:

- Etablere hovudnett for sykkel.
- Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.
- Prioritere skulevegar for å sikre mjuke trafikantar.

Fv. 49 Odland – Lidarende, Kvam herad

Det manglar tilbod til mjuke trafikantar mellom Odland og Lidarande på fv. 49 sør for Norheimsund. Prosjektet omfattar gang- og sykkelveg over ei strekning på om lag 500 meter. Bygging kan starte i 2019

Skrivarvegen del II

Prosjektet er arbeida fram av sykkelbyen Stord. Det er gitt tilsegn om 2,75 mill. kr i statlege sykkelmidlar, og Hordaland fylkeskommune er forplikta med å bidra med tilsvarende beløp. Skrivarvegen har høg trafikk og eit uoversiktleg tilbod til dei mjuke trafikantane. Det vart i 2018 opna nytt fortau på del 1 av Skrivarvegen, og i del 2 skal det byggast fortau frå Borggata til Stord kyrkje.

Fv.137 Hegglandsvegen til Vallebrua, Os kommune

Prosjektet vart lyst ut hausten 2018, og omfattar gang- og sykkelveg frå Hatvikvegen til Valle bru over ei strekning på om lag ein km. Tiltaket vert finansiert gjennom programområdet gang- og sykkeltiltak, tilskot frå Os kommune og ved søkbare midlar om trygge skulevegar.

Kvamskogen

Kvamskogen næringslag har søkt om dispensasjon frå reguleringsplan for Fv 7 Ungdomsheimen – NAF for forenkla løysing for gang- og sykkelveg på denne 2,8 km lange strekninga. Kvam herad har bedt om at Statens vegvesen tar stilling til om omsøkt løysing innfrir rekkefølgjekrav i kommunedelplan for Kvamskogen. Såframt tiltaket blir planavklart og fullfinansiert foreslår ein at fylkeskommunen går inn med 1 mill. kr i 2019 og 3 mill. kr i 2020.



5.3.4.7 Miljø og service

Miljø og service	Fv. nr.	Kommune	Type tiltak	RTP planperiode 2019-2022				Sum 2019-2022
				2019	2020	2021	2022	
Rasteplass Steinstøberget	7	Kvam	Standardløft etter tiltaksliste Nasjonale turistvegar	700				700
Miljørekneskap pilotprosjekt store prosjekt				200				200
Ramme for oppfølging av vassforskrifta 2019-2021	Div	Div		4 700	4 800	6 000	6 000	21 500
Øvrige miljø- og servicetiltak 2020-2021					1 200	4 200	4 200	9 600
Miljø og service (ramme)				5 600	6 000	6 000	6 000	23 600

Tabell 25: Miljø og service, tal i heile tusen

Det vert dei fyrste fire åra sett av årleg rundt 6 mill. kr til miljø- og servicetiltak.

Midlane må fyrst og fremst gå til dei lovpålagte oppgåvene innanfor støy og vassforvaltning. Oppfølging av «Regional plan for vassregion Hordaland 2016–2021» og tilhøyrande tiltaksprogram kjem også inn under dette programområdet. Det er i alt 26 tiltak og utgreiingsbehov som er identifisert, og som fylkeskommunen er pålagt å gjennomføre innan 2021. Dei fleste tiltaka er i Bergen.

Av servicetiltak er det rasteplassar og toalett langs fylkesvegar og særskilt trafikkerte vegar i turistesongar, som blir prioritert. Tiltaka må sjåast i samanheng med endringar i driftsstandarden, då slike investeringar får vesentlege drift- og vedlikehaldskostnader. I første omgang blir midlane nytta til utbetring av rasteplassar langs Fv. 7 i Hardanger (Ålvik og Kvannadal), i eit samarbeid med Nasjonale turistvegar.



5.3.5 Andre løyvingar strekningsvise prosjekt

5.3.5.1 Rebudsjettering og avslutning av prosjekt

Fylkeskommunen fører i planperioden opp 16 mill. kr årleg på budsjettpost for rebudsjettering og avslutning av prosjekt.

For veginvesteringane gjer den store mengda prosjekt behovet for budsjettendringar omfattande. I Hordaland er det om lag 300 store og små investeringsprosjekt på fylkesvegane. Det har vist seg at framdrifta for prosjekta i ein del tilfelle ikkje samsvarar med planane. Dette kan skuldast reguleringsmessige tilhøve, problem med grunnerverv og endringar elles som kjem fram i detaljplanlegginga. Siktemålet med å sette av ein sum til rebudsjettering er å unngå at fylkestinget må ta stilling til ei rekkje budsjettendringar av mindre prosjekt.

Ei rekke prosjekt som er ferdig bygd kvart år blir ikkje endeleg lukka/avslutta, då det kan kome mindre ekstrakostnader etter gjennomføring. Ved å finansiere denne type ekstrakostnader over denne budsjettposten kan fleire prosjekt avsluttast. For å kome i møte ynskje om reduksjon av tal opne prosjekt og for å lette situasjonen ved overgang til ny organisering frå 2020, aukar fylkeskommunen denne budsjettposten frå 10 mill. kr i 2018 til 12 mill. kr dei fyrste åra og vidare stegvis til 16 mill. kr 2023.

5.3.5.2 Refusjonar

Fylkesrådmannen fører opp refusjon av tidligare forskottering i økonomiplanperioden.

For 2019 er det ført opp 90,5 mill. kr, i 2020 71,8 mill. kr, i 2021 50,0 mill. kr, og i 2022 46,5 mill. kr. Resterande forpliktingar utover økonomiplanperioden utgjer samla 174,7 mill. kr.

Tabell neste side viser forslag til refusjon av forskottingar i komande år.

Investeringsprogram for fylkesvegnettet

Refusjonar prosjekt	Fv. nr.	Forskottert av	RTP planperiode 2019-2022					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	Totalt 2019-2030
Fauskanger	562	Askøy					0	0	3 000	3 000
Folles skole, trafikksikring	212	Block Watne AS					0	0	15 000	15 000
Hetlevik	212	Askøy					0	0	15 000	15 000
Mjøkeviksvarden-Skansan (Herdla bru)	223	Askøy					0	0	2 900	2 900
Rundkøyring Florvåg	563	Wimoh AS, Frank Mohn AS					0	1 500	0	1 500
Horsøy (øvre ramme)	218	Askøy kommune m/ Schlumberger					0	67 000	0	67 000
Ny veg på Hundvåkøy	546	Austevoll		1 000			1 000	0	0	1 000
Håkonshellavegen	197	Orion Prosjekt AS	6 000				6 000	0	0	6 000
4-feltsveg Åsamyrane-Nyborgskrysset	267	Åsane Handel				7 500	7 500	7 500	0	15 000
Stavland	14	Bømlo		774			774	0	0	774
Laurhammarkjosen - Urangsvåg	18	Bømlo		1 200			1 200	0	0	1 200
Skånevik kai - Idressanlegget	34	Etnes			15 000		15 000	0	0	15 000
Rimbareid - Fitjar sentrum	545	Midtjellet Vindkraft AS	4 000	6 000			10 000	0	0	10 000
Fjell- Ulveset	559	Fjell		4 000			4 000	0	0	4 000
Kryss Fjæreidevegen	561	Fjell		5 000			5 000	0	0	5 000
Holmefjord - Holsund	125	Fusa kommune/ F Mohn Fusa		1 400			1 400	0	0	1 400
Gang-/sykkelveg Venjanaset	552	Frank Mohn Fusa AS		3 500			3 500	0	0	3 500
Moshovdatunnelen	48	Fusa Kraftlag/F Mohn Fusa	25 000				25 000	0	0	25 000
Fusa-Kryss veg Skjørsand kai	122	Fusa Kraftlag m. fl.	15 000				15 000	0	0	15 000
Skjørsand-Skåte	122	Fusa Kraftlag m. fl.					0	15 000	0	15 000
Gang-/sykkelveg Sandvoll	48	Kvinnherad		1 000		4 000	5 000	0	0	5 000
Erslandsmarka	48	Kvinnherad		5 000			5 000	0	0	5 000
Austrepollen - Løfallstrand	551	Kvinnherad		1 500			1 500	0	0	1 500
Austrepollen - Løfallstrand	551	Fusa Kraft, Fusa K, F Mohn Fusa			4 000		4 000	0	0	4 000
Tofte - Ranavik	544	Kvinnherad kommune m. fl.			17 000	20 000	37 000	0	0	37 000
Isdalstø - Alver	565	Lindås kom./Lindås tomtes.		9 000			9 000	0	0	9 000
Dalstø - Mjåtveit	564	Frank Mohn AS		10 000		15 000	25 000	0	0	25 000
FV 313 og FV 344	313/344	Modalen/Voss/Vaksdal/BKK	10 000				10 000	0	0	10 000
FV 313 og FV 344 - II	313/344	Modalen/Voss/Vaksdal/BKK		1 300			1 300	0	0	1 300
Ulven Leir-Hjørthaug, g&s/ opprust.	160	Os					0	0	10 000	10 000
Tunnel bak Tysse	48	Samnanger	25 000				25 000	0	0	25 000
Jensanesvegen	70	Stord					0	15 000	0	15 000
Veg til Telavåg	202	BKK/Sund kommune		15 000			15 000	0	0	15 000
Hammersland - Kjørelen	555	Sund kommune					0	0	15 000	15 000
Opprusting Holven - Ulvik	572	Ulvik herad	5 500				5 500	0	0	5 500
Stamnes - Eidslandet	569	Vaksdal, Modalen		6 100			6 100	0	0	6 100
Bavallsvegen	315	Voss kommune			14 000		14 000	0	0	14 000
Bordalsvegen	310	Voss kommune					0	0	7 750	7 750
Refusjonar			90 500	71 774	50 000	46 500	258 774	106 000	68 650	433 424

Tabell 26 - Forslag til refusjon av forskotteringar i komande år, tal i heile tusen

5.4 TRAFIKKSIKRING

Det vert årleg sett av om lag 20 mill. kr til programområde trafikksikring. Fordeling av midlane kjem fram i vedlagt prosjektark.

Det er store behov for å betre trafikksikringa på eksisterande fylkesvegnett. Det kan vere relativt små tiltak som kan betre tilhøva på strekningar med høg frekvens for ulykker.

Dei vanlegaste tiltaka er sikring av sideterreng (rekkverk, støytputer, fjerne stolpar og tre, pigge av utstikkande fjellknausar, jordvoll mot fjellskjæring og slake ut grøfter). Andre aktuelle tiltak er siktrydding mot kryss og gangfelt, betre skilting, forsterka belysning og justering av kryss/avkjørsler/gangfelt. Fysisk midtrekkverk, forsterka vegoppmerking (FVO), forsterka midtoppmerking og forsterka kantoppmerking. Fartsregulering kan ha stor effekt på ulykkesstatistikken, særskilt tiltak som fartshumpar, heva gangfelt og puter. Automatiske fartskontrollar har stor verknad. Betre lyssetting av overgangar gjer det enklare å sjå mjuke trafikkantar. Der det er høg trafikk kan signalregulerte gangfelt løyse utfordringane. Mindre tiltak på gang- og sykkelveggar er aktuelle.

Fylkeskommunen, Trygg trafikk og Statens vegvesen utarbeider tiltaksplanar for både posten «trafikksikring» og «gang og sykkel» under. Prosjektporteføljen endrar seg som følge av at trafikkmønsteret endrar seg i takt med til døme bustadbygging og endringar i skulestruktur. Dette kan utløse behov for trafikksikringstiltak på eksisterande

fylkesveggar. Tiltak som er høgt prioriterte i kommunale trafikksikringsplanar, eller inngår i overordna sykkelruter, vert høgt prioriterte.

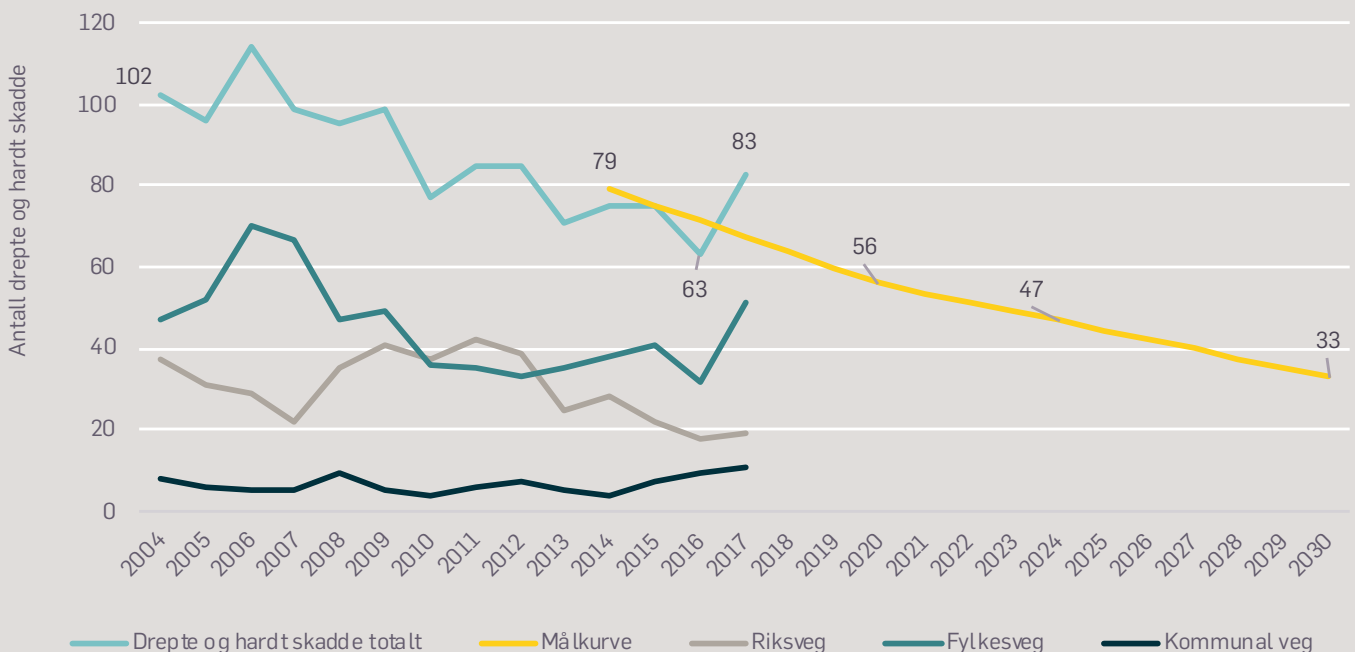
Visjon og målsetjingar

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikringsarbeid i Noreg, og gjeld naturleg som visjon òg for Regional transportplan for perioden 2018–2029. Visjonen inneber eit sterkt fokus på dei mest alvorlege ulykkene.

Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) har følgjande målsetjing for trafikksikringsarbeidet i perioden: Talet på personar som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken skal vere maksimalt 350 innan 2030. Dette er ein reduksjon på om lag 60 prosent samanlikna med gjennomsnittet for åra 2012–2015. Målet om ikkje å overstige 500 i 2024, vert oppretthalde som eit delmål. I 2017 vart 771 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Noreg, av desse omkom 106 personar. Ein må tilbake til 1947 for å finne færre drepne enn i 2017. Likevel er summen av drepne og hardt skadde noko over det målkurven viser at ein bør ha for å vere på rett kurs i høve til etappemålet.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 er dei fylkesvise målkurvene oppretthaldne, og forlengta til 2030. For Hordaland fylkeskommune sin del inneber det eit mål om maksimalt 33 drepne og hardt skadde i 2030. Dette er eit mål som krev ei heilt tydeleg satsing på tiltak

Førebels fylkeskommunale målkurve for Hordaland 2014–2030



Figur 16 - Førebels fylkeskommunale målkurve for Hordaland 2014–2030



som knyter seg til dei mest alvorlege trafikkulykkene. For Hordaland sin del betyr dette at ein reduksjon i talet på utforkøyrings-, møte- og fotgjengarulykker må stå heilt sentralt i trafikkisikringsarbeidet. Satsingar for å få fleire til å sykle og gå (som til dømes gjennom nullvekstmålet i byvekstavtale for Bergen), kan gje særlege utfordringar for å nå måltala for Hordaland. Desse utfordringane må møtast med målretta tiltak.

Etappemål

Hovudmålet for trafikkisikringsarbeidet i Hordaland vert sett i samsvar med det nasjonale målet:

Tal personar som vert drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland skal reduserast frå 83 i 2017 til 47 i 2024, og 33 i 2030.

Resultatmål

For å styrka føresetnadane for eit godt og heilskapleg trafikkisikringsarbeid i kommunane ønskjer Hordaland fylkeskommune å vere ein pådrivar for eit lokalt og systematisk trafikkisikringsarbeid.

Fylkeskommunen ønskjer å følgje nasjonale målsetjingar sett i Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg 2018–2021 om nye «Trafikksikre kommunar», men føreset at det vert minst tre nye kommunar i Hordaland i løpet av inneverande planperiode.

I Regional transportplan (RTP) er det eit særleg fokus på trygge skuleveggar og hjertesone. Dette er eit arbeid som omfattar både fysiske og haldningsskapande tiltak i brei forstand, og fylkeskommunen kan gjennom FTU styrke dette arbeidet, gjennom sitt ansvar for å samordne ulike trafikkisikringstiltak.

Kommunar som er godkjente som «Trafikksikre kommunar» skal få tilbod om rettleiing og erfaringsutveksling for å kunne gjennomføre tiltak som «Hjertesoner» rundt sine skular. Ein annan aktuell samarbeidspartnar i dette er Bergen kommune.

Særskilte satsingsområde innanfor trafikkisikringsarbeidet i planperioden

Fylkesvegnettet i Hordaland har store utfordringar, og det er stor skilnad på det ein vil omtale som eit sikkert vegnett og dagens vegnett. I tillegg kjem det lokale risikobiletet på fylkesvegnettet, som for drepne og hardt skadde i særleg grad omfattar møte- og utforkøyringsulykker, og ulykker med mjuke trafikantar.

Ut frå dette vil Hordaland fylkeskommune i kommande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

- Trafikkisikringsarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

I hovudsak kan ein dele trafikkisikringstiltaka inn i fysiske, trafikantretta og organisatoriske trafikkisikringstiltak.

Fysiske tiltak

Nokre av dei fysiske trafikkisikringstiltaka er knytt direkte til bompengepakkane, medan andre høyrer innunder ulike postar innan fornying og opprusting (standardheving), slik som mindre trafikkisikringstiltak, gang- og sykkelveggar, haldeplasztiltak og mindre utbetringar, i tillegg til FTU sine eigne midlar. Mange av desse tiltaka har låge kostnader og høg effekt. Dei fysiske tiltaka er skildra nærare ovanfor.

Ved prioritering av fysiske trafikkisikringstiltak er det viktig å ta utgangspunkt i ulukkespunkt og -strekningar, samstundes som den positive nedgangen i talet på alvorlege ulukker gjer at ein i mindre grad kan peike på slike klårt definerte ulukkespunkt og strekningar. Dette inneber at ein i større grad må gjera prioriteringar ut frå faglege vurderingar om kor det er risiko for at trafikkulukker skjer.

I denne planperioden må ein halde fram med å gjennomføre ei rekkje mindre trafikkisikringstiltak, og i endå sterkere grad koordinera enkle trafikkisikringstiltak med tiltak for syklende og kollektivreisande. Dette gjeld trafikantar i alle

aldersgrupper, men for barn og unge er det eit vesentleg element at tiltaka vert knytt til trygge skulevegar. Midlane som er sett av til programområdet «Gang- og sykkeltiltak» er på mange måtar knytt til å sikre ein trygg og god ferdsel for elevane langs skulevegen og rundt regionsentra, og er slik sett også ein post for trafikksikringstiltak. Når det gjeld kollektivtiltaka utanom Bergen er desse i all hovudsak knytt til utbetring av haldeplassar, for å sikre eit trygt og godt ventereale for skuleelevane.

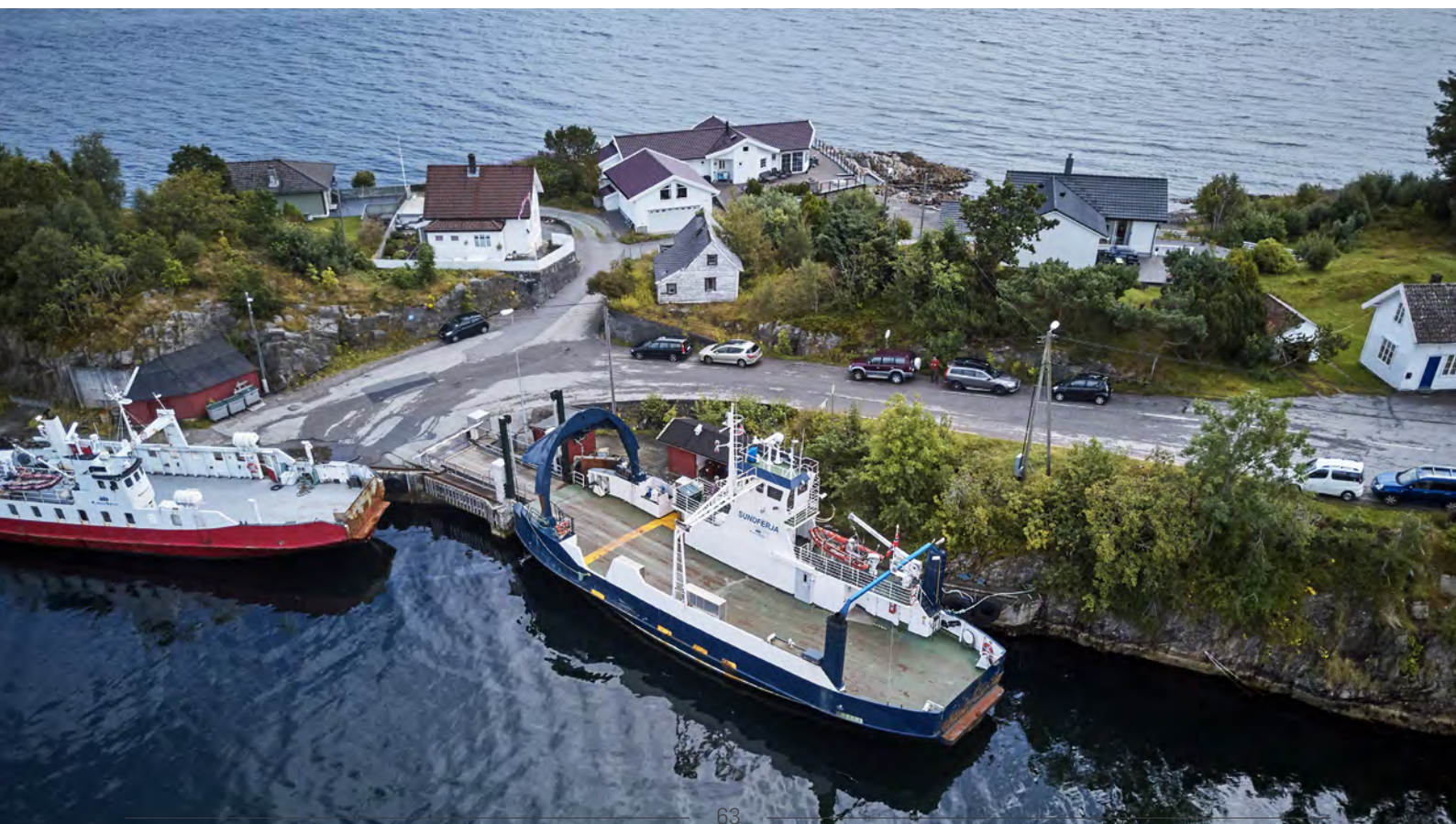
Møte- og utforkøyringsulykker står for dei fleste av dei alvorlege trafikkuulykkene i Hordaland. Fysiske trafikksikringstiltak utgjer hovudtyngda av fylkeskommunen sine prioriteringar mot desse typene ulykker. Vegstandarden på fylkesvegnettet i Hordaland gjer det svært utfordrande å etablere fullgod separering av vegbanene, og fylkeskommunen ønskjer difor å styrke arbeidet med forsterka vegoppmerking (midt- og kantoppmerking) med rumlefeldt (sinusfresing). Midtoppmerkinga skal hindre køyretøy å kome over i motgåande køyrefelt, medan kantoppmerkinga skal hindre utforkøyringar. Det ligg fast i dekkelegging-programmet at forsterka midtoppmerking skal etablerast ved ny dekkelegging, der dette er mogleg. På særskilte strekningar kan det vere aktuelt med utviding av vegbreidda for å kunne etablere tiltaket over lengre strekk, då tiltaket krev ei viss vegbreidde.

Mange ulykker skjer med bakgrunn i for høgt fartsnivå, og det er derfor avgjerande at ein etablerer tiltak som rettar seg inn mot å få farten ned. For fylkeskommunen omfattar dette i all hovudsak ulike fysiske tiltak. I tillegg kan etablering av *automatisk trafikkkontroll* (ATK), enten som punkt-ATK eller streknings-ATK, vere eit effektivt verkemiddel. Fylkeskommunen vil arbeide for å etablere

punkt-ATK etter dei kriteria som gjeld, i tillegg til å arbeide aktivt for at nye strekningar som tilfredsstillar kriteria kan få streknings-ATK.

God tilrettelegging for mjuke trafikantar er ein viktig del av utviklinga av regionsentra. I tillegg kjem fokuset på trygge skulevegar, og å få fleire elevar til å gå og sykle til skulen. Det er ei nasjonal målsetting at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Gjennom å etablere trygge og attraktive gang- og sykkelvegar legg ein til rette for auka aktivitet og betre folkehelse. Arbeidet med trygge skulevegar vedkjem ikkje berre regionsenter, folkehelse og hjertesone, men også mot arbeidet med sykkelbysatsinga. I dag er kommunane Bergen, Fjell og Stord sykkelbyar, og det vert arbeid med å få fleire kommunar med. Eit kartleggingsarbeid over gang- og sykkeltilbod i regionsentra vil vere eit godt hjelpemiddel for å prioritere prosjekt som løfter dei mjuke trafikantane. Regionalavdelinga held på med eit slikt arbeid i samarbeid med omlandskommunar til Bergen. Det er viktig å merke seg at den samla innsatsen knytt til trafikksikring på fylkesvegnettet er i dag større enn det som kjem fram av programområdetiltaka. Det meste av nye vegtiltak løftar også trafiktryggleiken, særleg gjeld dette gang- og sykkeltiltak. Dessutan er det i dei fleste vegpakkane eit stort innslag av tiltak for mjuke trafikantar.

Når det gjeld fysiske tiltak retta inn mot kommunane, har fylkeskommunen, utover investeringsprogrammet og drift og vedlikehald, ei tilskotsordning til mindre, fysiske trafikksikringstiltak som er forvalta av fylkestrafikksikringsutvalet (FTU). Dei siste åra har fylkeskommunen hatt ei tilskotsordning til trygg skuleveg og punktutbetring som er kome til gjennom ekstraløyvingar frå fylkestinget. Denne har mogleggjort tilskot til noko større trafikksikringstiltak.



Trafikantretta trafikksikringstiltak

Gjennom god fysisk tilrettelegging, utbygging og drift skal fylkeskommunen sikre god trafikktryggleik for gåande og syklende på fylkesvegnettet, særleg retta mot barn og unge på skulevegar. Gjennom godkjenningsordninga *Trafikksikker kommune*, ulike tilskotsordningar og refleksutdeling, jobbar fylkeskommunen, ved fylkestrafikksikringsutvalet, med å støtte og oppmuntre kommunar og frivillige organisasjonar til å sikre skuleveger og nærmiljø, og skape gode haldningar hjå barn og unge.

Det trafikantretta arbeidet på skulen bør også koplust til godkjenningsordninga «Trafikksikker skule», som er ein del av «Trafikksikker kommune». Fylkeskommunen vil i inneverande planperiode arbeide for å få godkjent fleire kommunar. Arbeidet vert gjort i tett dialog med Trygg Trafikk. Anna arbeid som er knytt til barn og unge er kurs for barnehagetilsette, og lærarar i skulen som ein del av arbeidet til Trygg Trafikk, i tillegg til refleksutdeling og sykkelopplæring.

I tillegg kjem ei satsing og tilrettelegging for «hjertesoner», ikkje berre ved skular i Bergen, der kommunen har gjort vedtak om oppretting av Hjertesone for alle barneskular, men også i andre kommunar. Hjertesone kan vere både fysisk tilrettelegging, men også trafikantretta arbeid på skulen, og mellom heim og skule.

Gjennom fylkeskommunen sitt ansvar for vidaregåande opplæring kan fylkeskommunen gjennomføre tiltak for å påverke til god trafikksikringsatferd hjå denne aldersgruppa. Ungdom er ei utsett gruppe med tanke på påverknad utanfrå, og er ei særleg viktig målgruppe. Gjennom sin posisjon som skuleeigar kan fylkeskommunen vere med å legge til rette for at skulane set trafikksikring på dagsordenen. Dette kan gjerast gjennom ulike kampanjar, arrangement og informasjonsarbeid. Saman med andre relevante aktørar kan det arbeidast aktivt med trafikksikring inn mot russetida. I tillegg er Ungdommens fylkesting er eit viktig bindeledd inn i trafikksikringsarbeidet som er retta mot ungdom.

Organisatoriske trafikksikringstiltak

Godkjenningsordninga *Trafikksikker kommune* er etablert av Trygg Trafikk, og har som mål å sikre eit tverrfagleg kommunalt trafikksikringsarbeid som er forankra i den politiske og administrative leiinga. Det er utarbeidd eit sett kriterium som kommunane skal oppfylle for å verte godkjente. Godkjenninga varer i tre år, og må fornyast gjennom ei såkalla *regodkjenning*.

Hordaland fylkeskommune følgjer her måttalet om tal kommunar som er sett i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* for perioden, men ønskjer å godkjenne minst tre kommunar.

Trygg Trafikk har arbeidd for å utvide godkjenningsordninga *Trafikksikker kommune* til også å gjelde fylkeskommunane. Gjennom Handlingsprogram for folkehelse 2018–2021 har fylkestinget bestemt at Hordaland fylkeskommune skal jobbe for å verte ein *Trafikksikker fylkeskommune* innan planperioden.

Frå 2011 har det vore mogleg for kommunane å søkje om tilskot frå fylkeskommunen til utarbeiding av trafikksikringsplanar. Denne FTU-ordninga er eit ledd i å sikre at alle kommunane har ein trafikksikringsplan, og at denne vert oppdatert jamleg. At alle kommunar skal ha ein kommunal trafikksikringsplan er i tråd med nasjonale mål.

Fylkeskommunen har eit ansvar for å leggje til rette for aktivt samarbeid mellom etatar og organisasjonar, for å sameine krefter og arbeide målretta med trafikksikring på regionalt nivå. Dette skjer mellom anna gjennom arbeidet i FTU. I tillegg ønskjer fylkeskommunen å legge til rette for at trafikksikringsarbeidet i fylket er godt fagleg fundert, og er derfor vertskap for den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane, og eigne fagdagar om trafikksikring. Her får aktørar som arbeidar med trafikksikring fagleg påfyll.





6 Utfordringar og vegen vidare

Statleg program for fornying av fylkesveger – som er skriven om i gjeldande NTP, vil bli viktig for grad av måloppnåing i åra som kjem.

Den økonomiske ramma til drift, vedlikehald og investering på fylkesvegnettet i Hordaland gjev, som vist i fleire samanhengar, lite handlingsrom. I RTP ligg det fast at fylkeskommunen skal prioritere vedlikehald framfor nybygg, og dette speglar seg att i investeringsprogrammet. Desse prioriteringane er eit resultat av ei realitetsorientering, ut frå fylkeskommunen sine avgrensa økonomiske rammer og det store vedlikehaldsetterslepet.

Fylkeskommunen sine rammer til drift og vedlikehald er tilnærma like kvart år etter justering for prisstigning (unntak i 2015 grunna ekstraløyving). Dei faste kostnadane i driftskontraktane har som vist tidlegare i dokumentet, auka mykje, samstundes som midlane til øvrig vedlikehald har hatt ein nedgang. Midlar til dekkelegging har variert ein del som følgje av nokre tilleggsloøyvingar enkelte år i 2015,

Statleg program for fornying av fylkesvegar

«Det er et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Kostnaden knyttet til utbedring av kritisk infrastruktur som tunneler, bruer og ferjekaier er så omfattende at transportetatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger.»

Sitatet er henta frå grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 som er utarbeidd av Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen

og no seinast i 2018. For 2019 og vidare utover i planperioden er midlar til dekkelegging redusert frå eit allereie lavt utgangspunkt. Årsaka er at ein i 2019 ikkje fant noko anna alternativ ut frå den økonomiske ramma og handlefridomen fylkeskommunen har per i dag. Dersom ein skal nå målsettingane om å stoppe forfallet, og helst etter kvart redusere dette, er det ein føresetnad at ein finn økonomisk rom for ei merkbar auke i midlar til dekkelegging utover i planperioden.

Ekstremvêr aukar presset på denne drifts- og vedlikehaldsbudsjettposten. Budsjettnivået hjå fylkeskommunen er dei siste åra basert på normal vinterdrift, og tek mellom anna ikkje høgde for ekstreme vêrsituasjonar. Dersom ein skal klare å levere på den overordna målsettinga om at Hordaland skal ha eit trafikksikkert og framkomeleg fylkesvegnett, er det utfordrande å redusere krav til standard i dei faste driftskontraktane. I strategi for drift og vedlikehald vedteken i 2016 står følgjande:

«På driftsida legg ein opp til å halde fast på dagens driftsnivå i kontraktane, men at det i forkant av kvar kontrakt vert ein gjennomgang av driftsnivået. I tillegg bør ein så snart som råd sjå nærare på driftsstandarden på fylkesvegnettet samla. Dersom ein ikkje klarar å halde oppe dagens driftsnivå bør det vurderast å redusere driftsstandarden vesentleg på det lågtrafikkerte vegnettet f. eks. ikkje beredskap utanom arbeidstid, og eventuell vinterstenging.»

Etter 2016 er det i forkant av utlysing av nye kontraktar tatt ein gjennomgang av driftsnivået. I investeringsprogrammet vedteke desember 2017 vart det skissert moglege tiltak for innsparingar på driftsbudsjettet. I praksis er det ikkje gjort vedtak på å redusere driftsstandarden etter gjennomgang av driftsnivået før utlysing.

Overføringa av fylkesvegadministrasjonen og regionreforma vil gje fylkeskommunen nye utfordringar i forhold til å følgje opp driftskontraktane, men også forhåpentlegvis nye moglegheiter. Ein må då vurdere ei større differensiering, ulike samarbeidsløysingar og kontraktformer.

Måla som er sett innanfor drift og vedlikehald vil vere vanskeleg å kunne oppfylle. Med bakgrunn i rammene vil ein ikkje kunne stoppe forfallet. Krava fylkeskommunen t.d. har på seg etter «Tunnelsikkerhetsforskriften» er enormt store, både i kroner, tid og ressursar. Auka statlege løyvingar til vedlikehald av fylkesvegnettet er avgjerande for at fylkeskommunen skal klare å gjere noko med forfallet. I 2010 overtok Hordaland fylkeskommune 1100 km øvrig riksveg frå staten. Fylkeskommunen har ikkje fullt ut fått nok statlege midlar til å ta att forfallet på desse vegane. Dei siste tjuve åra er det gjort store investeringar på fylkesvegnettet i Hordaland som til dømes Folgefonntunnelen, Askøybrua, Osterøybrua og Bømløbrua. Kostnadane med vedlikehald av slike store prosjekt vil krevje mykje av

Hordaland fylkeskommune. Det vil bli gjort ei eiga utgreiing av aktuelle tiltak, og det er starta arbeidet for å utarbeide eige program for oppgradering og vedlikehald av store fylkesvegbruer.

I Hordaland er det 3100 km fylkesveg, mykje av dette vegnettet fyller ikkje dagens krav. Dette gjeld spesielt det øvrige fylkesvegnettet. Mange av vegane som no er fylkesveg, vart bygd opp ved hjelp av stein- og grusmaterial frå nærområda. Dette var ei god løysing då, men samfunnsutviklinga sitt endra krav til mobilitet og transport stiller heilt andre krav til vegane no enn tidligare. Fleire stader har vegane vorte utvida og fått fast dekke utan at det har blitt gjort forsterkning av sjølve vegkroppen. Der vegkroppen i utgangspunktet var dårleg, er forfallet på vegdekket stort. Eit sentralt grep i investeringsprogrammet er å vidareføre eit eige program for forsterkning av vegkroppen inkl. murar, kantar, dreneringstiltak m.m. Formålet er å ruste opp eksisterande vegnett som har forfalt over lengre tid. Den faglege tilrådinga er at det er naudsynt å sette av minimum 80 mill. kr til forsterkning av eksisterande fylkesvegnett på investeringsbudsjettet kvart år. Dette målet er oppfylt i 2018 og vidareført om lag på same nivå utover i planperioden. Om mogleg bør løyvinga aukast ytterlegare for å kompensere for manglande midlar til dekkelegging og vedlikehald – alternativt må drifts- og vedlikehaldsbudsjettet aukast.

Det er eit stort behov for midlar til rassikring på fylkesvegnettet. Investeringsprogrammet tek utgangspunkt i eit gitt nivå på det årlege statlege tilskotet til rassikring. Signala i NTP og tilhøyrande handlingsprogram gjev grunn til auka optimisme om å få realisert fleire høgt prioriterte rassikringsprosjekt, spesielt på det overordna fylkesvegnettet.

Som ei oppfølging av førre RTP er det som nemnt tidlegare gjennomført strekningsvise utgreiingar på det overordna fylkesvegnettet. Ambisjonen med dette store utgreiingsarbeidet var å kartleggje større strekningsvise tiltak. Kartleggingsarbeidet viste eit stort ressursbehov. Som ei følgje av dei økonomiske rammene fylkeskommunen har per i dag er det ikkje rom å følgje opp tilrådingane i utgreiingane på kort sikt. Dette inneber òg at det blir lite fylkeskommunale midlar tilgjengeleg til investeringar på det overordna fylkesvegnettet, utanom det som går inn i bompengepakane. I økonomiplanperioden 2019-2022 er det prioritert ein årleg liten pott fylkeskommunale midlar på 10 mill. kr til utbetringar på fv. 7 strekninga Øystese – Granvin, og finansiering av nokre kollektivknutepunkt. Ut over dette er det i fyrste fireårs periode ikkje sett av midlar til strekningsvise prosjekt, ut over det som vert tilført gjennom bompengepakane, rassikringsmidlar og mindre tiltak finansiert over budsjettposten fornying og opprusting.

Fylkeskommunen er positiv til spleiselag med kommunar og andre for mellom anna å bygge gang- og sykkelveggar.

Delfinansiering frå fylkeskommunen må då finansierast over programområda under fornying og opprusting.

Frå 2023 og utover er det stipulert og synleggjort at det vil kome eit behov for å finansiere fylkeskommunale bidrag inn i framtidige bompengepakkar. I økonomiplanen som vert lagt fram saman med budsjett for 2019 er det berre tatt med finansiering av det som er bunde opp i vedtekne bompengepakkar, men det vil mest sannsynleg kome fleire bompengepakkar. Som vist i investeringsprogrammet er bompengepakkar eit viktig verktøy for å mellom anna kunne få finansiert større strekningsvise utbetringar av fylkesvegnettet.

Det er frå 2023 ført opp årleg 100 mill. kr til framtidige store strekningsvise prosjekt og det er også stipulert eit behov for 80 mill. kr til større oppgraderingar eller utskifting av store fylkesvegbruer. Dette for å synleggjere at det må ei opptrapping til, om skal ein ha håp om gradvis kunne nå målsettingane i RTP.

Når det gjeld ferjeavløysingsprosjekta vert det lagt til grunn at desse prosjekta ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesbudsjettet utover ordninga med ferjeavløysing

Fylkeskommunen ønskjer å gje tydelegare føringar i planprosessar. Dette gjeld spesielt på kva som skal planleggjast, og kva val av standard som skal leggjast til grunn.

Før kommunane set i gang planprosjekt knytt til fylkesveg så bør det vere dialog og avklaringar med vegeigar. Når det gjeld den kommunale planlegginga som vert gjort på fylkesvegnettet bør denne vere fundert på gode avklarings med vegeigar. Fylkeskommunen har ikkje rom for å finansiere prosjekt som ikkje er vedtekne i fylkestinget, og planlegginga må vere i tråd med dei overordna prioriteringane RTP.

Trafikksikring må og skal prioriterast høgt. Nullvisjonen fører med seg at fylkeskommunen må prioritere. Tiltaka må spesifikt rettast inn mot dei ulykkene som fører til drepne og hardt skadde. Dei fylkeskommunale måltala som er sett for Hordaland er krevjande. Hordaland fylkeskommune har som mål at tal på drepne og hardt skadde innan 2024 ikkje skal overstige 47, og 33 innan 2030. Samstundes må arbeidet vere breitt slik at det famnar både fysiske, haldnings- og organisatoriske tiltak. Her er Trafikksikker kommune eit viktig grep. I tillegg skapar satsinga viktige møtepunkt med kommunane, der trafikksikring vert sett på dagsorden.

Vidare er programområdeprosjekta, slik som trafikksikrings- og kollektivtiltak, eit viktig bidrag inn i arbeidet til Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU), og som oppfølging av det fylkeskommunale driftsansvaret for kollektivtrafikken. Dette gjeld særleg fokuset på trygge skulevegar, og tiltak i infrastrukturen for kollektivtrafikken. Sjølv om dette kan vere små tiltak, har dei stor nytteverdi.

Vedlegg

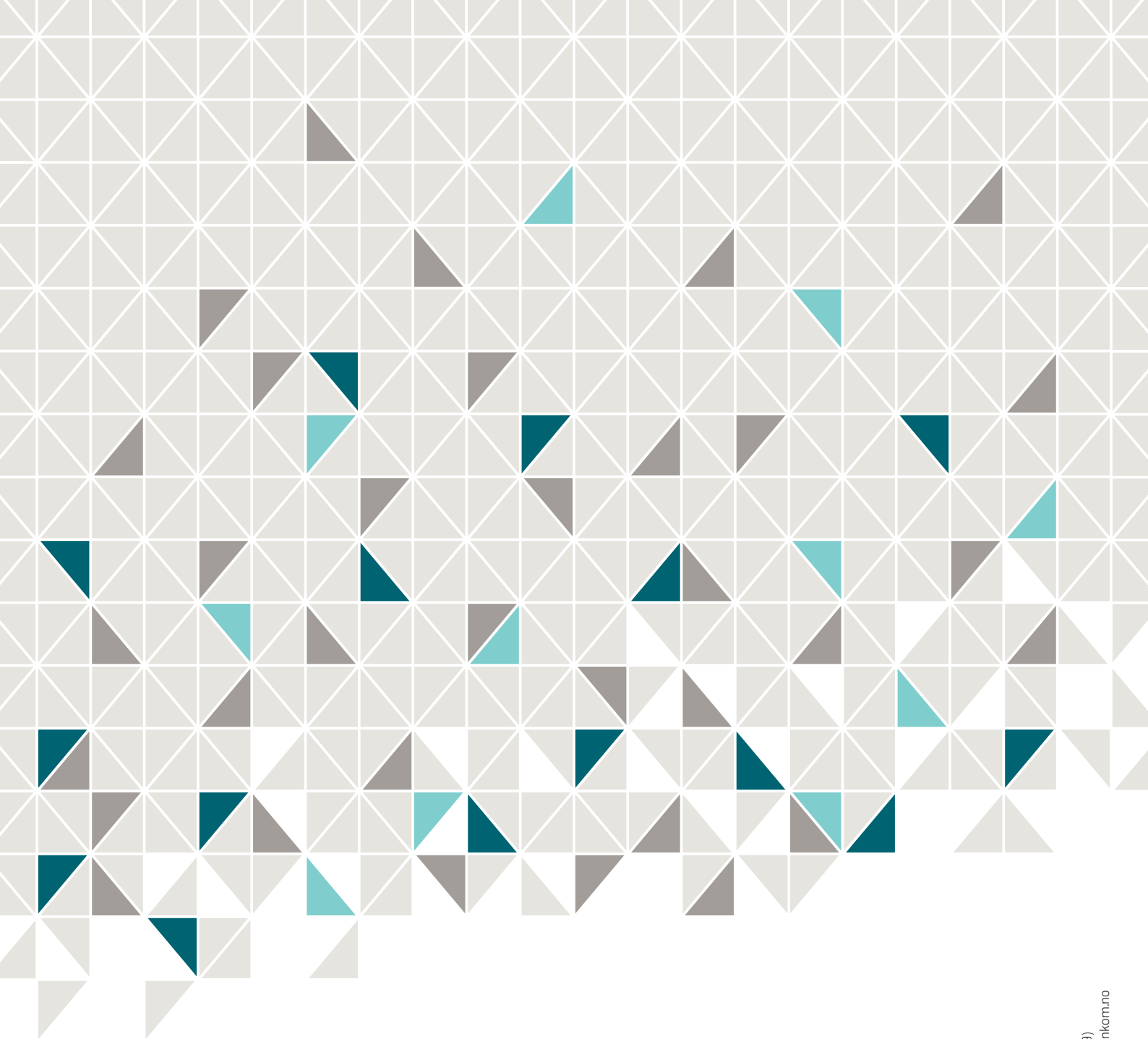
Vedlegg 1. Prosjektark

Vedlegg 2. Fordeling av midlar til Trafikksikringstiltak,

Vedlegg 3. Oversikt over ulykkesstatistikken 2000-2016

Kjelder

- Regional transportplan Hordaland 2018–2029
- Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029
- Budsjett 2017 og økonomiplan 2017-2020
- Kollektivstrategi for Hordaland utvikling fram mot 2030
- Strategi for innfartsparkering fram mot 2030
- Klimaplan for Hordaland 2014–2030
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle 2014–2025
- Regional plan for vassregion Hordaland 2016–2021



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



Vedlegg 1 - Prosjektark for 2019

Vedlegg til Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029
til Regional transportplan Hordaland 2018-2029

INNHALD

1 - PROSJEKT: ASKØYPAKKEN, ASKØY	3
2 - PROSJEKT: BØMLOPAKKEN, BØMLO	4
3 - PROSJEKT: KVAMMAPAKKEN, KVAM	5
4 - PROSJEKT: NORDHORDLANDSPAKKEN, LINDÅS, MELAND, RADØY, FEDJE, AUSTRHEIM, MASFJORDEN OG MODALEN	6
5 - PROSJEKT: STORD VESTSIDE, STORD OG FITJAR	7
6 - PROSJEKT: KOLLEKTIVTERMINAL VOSS	8
7 - PROSJEKT: FV. 218 HORSØYVEGEN, ASKØY	9
8 - PROSJEKT: FV. 161 ÅSEN – HELLESKARET, OS	10
9 - RASSIKRING.....	11
10 - TUNNELUTBETRING	12
11 - BRUER OG KAIER	13
12 - FORSTERKNING.....	14
13 - MINDRE UTBETRINGER (SPLEISELAG)	15
14 - : KOLLEKTIVTILTAK OG INNFARTSPARKERING	16
15 - TRAFIKKSIKRINGSTILTAK.....	17
16 - GANG- OG SYKKELTILTAK	18
17 - MILJØ- OG SERVICETILTAK.....	19

Prosjektark - bompengepakkar

1 - PROSJEKT: ASKØYPAKKEN, ASKØY

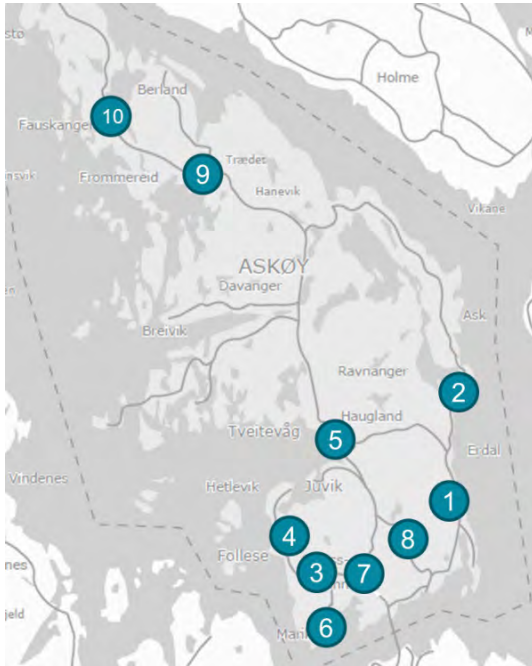
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Gje betre framkomst og eit meir trafiksikkert vegnett på Askøy

Beskriving:

Bompengepakke med bompengar og fylkeskommunale midlar.



Nr	Prosjekt	Type tiltak	Status 2018
1	Fv 563 Florvåg-Erdal (Bakarvågen)	Vegutviding, fortau	Ferdig
2	Fv 563 Strømsnes-Hop	Vegutviding, fortau	Bygging pågår
3	Fv 212 Lindhaugen-Slettebrekka	Vegutviding, fortau	Ferdig
4	Fv 212 Slettebrekka-Hetlevik	Ny veg, gang- og sykkelveg, tunnel	Prosjektering og grunnerverv
5	Fv 562 Lavik-Haugland	Vegutviding, fortau	Prosjektering og grunnerverv
6	Fv 213 Skiftesvik-Marikoven	Vegutviding, fortau	Prosjektering og grunnerverv
7	Fv 562 Strusshamnkrisset	Rundkøyring	Ferdig
8	Fv 216 Skansen (Kleppe)	Vegutviding, fortau	Ferdig
9	Fv 562 Fromreide-Kjerrgården	Vegutviding, fortau	Reguleringsplan føreligg
10	Fv 562 Fauskanger sør	Vegutviding, fortau	Reguleringsplan føreligg
11	Kollektivtiltak	Kollektivtiltak	Mindre tiltak under bygging
12	Andre tiltak	Ikkje definert	Ikkje starta

Kostnad:

Samla kostnad er sett til 1300 mill. kr (2012-kr), 1540 mill. kr (2013-kr). Omfanget av utbygginga skal haldast innanfor den økonomiske ramma som er sett. Vert nokon av prosjekta dyrare enn føreset, må ein redusera utbygginga

Finansiering:

Prosjektet er finansiert av fylkeskommunen og bompengar.

Det vart lagt fram ein Prop. 197 S (2012-2013). Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland. Denne skissurar opplegget for finansiering og styring av prosjekta i pakken. Bompengeoppdraget omfattar fire bomstasjonar; fv. 562 Øvre Kleppe, fv. 562 nord for Stongafjellstunnelen, fv. 563 mellom Kleppesø mot Askøybrua og fv. 563 Florvågvegen.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Det er no godkjende reguleringsplanar på alle prosjekta i pakken, og fire prosjekt er ferdigbygde. Prosjektet fv. 563 Strømsnes-Hop er under bygging, medan fleire prosjekt vert prosjektert.

Prosjektark - bompengepakkar

2 - PROSJEKT: BØMLOPAKKEN, BØMLO

Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

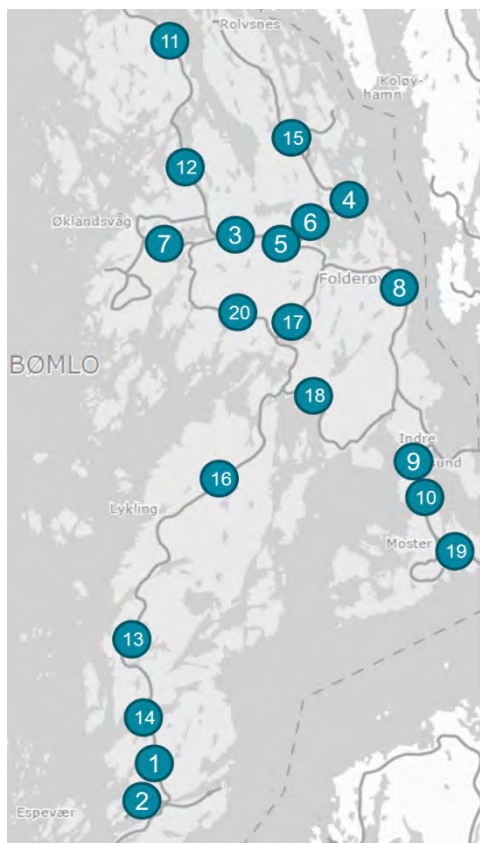
Gje betre framkomst og eit meir trafikksikkert vegnett i Bømlo.

Beskriving:

Bompengepakke med fleire finansieringskjelde.

Revisjon av Bømlopakken

Pakken er under revisjon og kommunen har arbeidd fram ein ny bompengesøknad for å realisere fleire prosjekt.



Nr	Prosjekt	Type tiltak	Status 2018
1	Fv. 541 Langevåg - Løvegapet	Vegutbetring og trafikksikring	Ferdig
2	Fv. 11 Langevåg - Eidesvik	Vegutbetring og trafikksikring	Ferdig
3	Fv. 542 Hollundskjosen - Hollundsdalen	Vegutbetring og GS-veg	Ferdig
4	Fv. 541 Rundkøyring Rubbestadneset	Vegutbetring og GS-veg	Ferdig
5	Fv. 541 Hollundsdalen - Stokkabekken	Vegutbetring og GS-veg	Ferdig
6	Fv. 541 Stokkabekken - Rubbestadneset	Ny veg, GS-veg, tunnel og bru	Ferdig
7	Fv. 542 Svortland - Økland	Vegutbetring, ny veg, GS-veg	Ferdig
8	Fv. 542 Stokkabekken - Siggjarvåg	Ny veg, toplanskryss	Ferdig
9	Fv. 542 Røyksund - Eikeland (sør)	Vegutbetring, GS-veg, bru	Ferdig
10	Fv. 542 Røyksund - Eikeland (nord)	Vegutbetring, GS-veg, bru	Ferdig
11	Fv. 18 Urangsvåg - Brandasund (Klubbo)	Vegutbetring, fortau	Ferdig
12	Fv. 18 Laukhammarkjosen - Urangsvåg	Vegutbetring, fortau	Ferdig
13	Fv. 541 Hestaneset - Tjong	Vegutbetring, ny veg, bru	Ferdig
14	Fv. 541 Tjong - Løvegapet	Vegutbetring, GS-veg	Ferdig
15	Fv. 19 Rubbestadneset - Rolfsnes	Breiddeutviding, møteplassar	Manglar finansiering
16	Fv. 541 Sakseid - Hestaneset	Vegutbetring, GS-veg, tunnel	Manglar finansiering
17	Fv. 541 Ekornsæter - Sakseid	Vegutbetring, GS-veg, tunnel	Manglar finansiering
18	Fv. 12 Sakseid - Grønnevik	Breiddeutviding, møteplassar	Manglar finansiering
19	Fv. 542 Notland - Mosterhamn	Vegutbetring, GS-veg	Manglar finansiering
20	Fv. 23 Tormodsæter - Gilje	Breiddeutviding, møteplassar	Manglar finansiering

Kostnad:

Samla kostnad er sett til 1003 mill. 2009-kr. Omfanget av utbygginga skal haldast innanfor den økonomiske råma som er sett. Vert nokon av prosjekta dyrare enn føreset, må ein redusera utbygginga.

Finansiering:

Prosjektet er finansiert av fylkeskommunen, bompengar og lokale og kommunale tilskot.

Det vart lagt fram ein St.prp.nr. 78 (2008-2009) 29.mai 2009 som skisserar opplegget for finansiering og styring av prosjekta i Bømlopakken. Bompengneinnkrevjinga starta opp den 2. mai 2013. Bompengane vert krevd inn på bomstasjonen på Spissøy (fv 542) og på ferja Langevåg-Buavåg. Innkrevjingsperioden er 15 år.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

For dei prosjekta som skal starta opp først, låg det føre godkjende reguleringsplanar. Det forgår planlegging på nokre av dei siste prosjekta i pakken (Sjå planprogram). Elles omfattar Bømlopakken mange utbetringstiltak og mindre prosjekt.

3 - PROSJEKT: KVAMMAPAKKEN, KVAM

Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

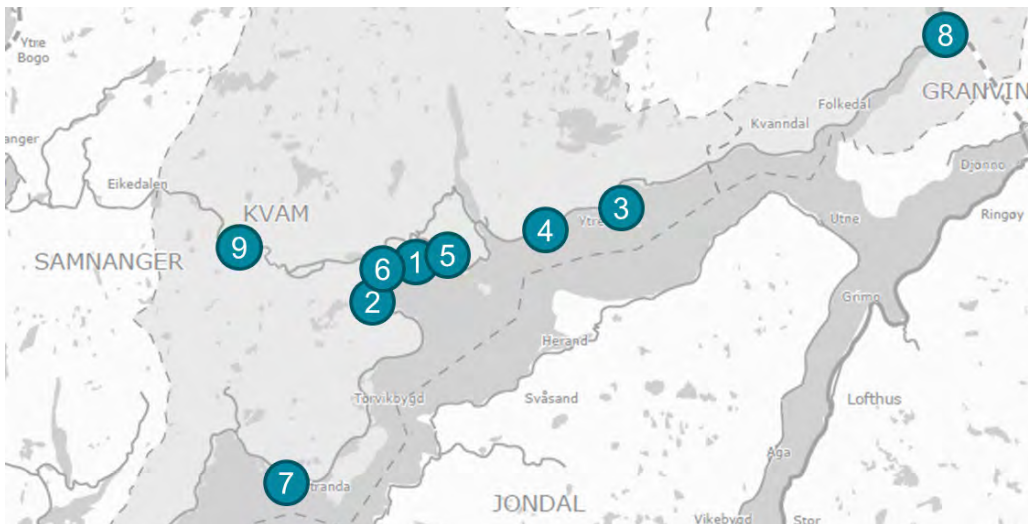
Gje betre framkomst, trafikkikkert og skredsikkert vegnett i Kvam

Beskriving:

Bompengepakke med bompengar og fylkeskommunale midlar.

Revisjon av Kvammapakken

Pakken må reviderast dersom alle prosjekta i pakken skal realiserast. Det er sett i gang kommunedelplan for å utbetre framkome, skredproblematikken og trafikktryggleik frå Norheimsund mot Bergen. Arbeid med ei revidering av pakken vil truleg kunne skje når tiltak er klart til å regulerast.



Nr	Prosjekt	Type tiltak	Status 2018
1	Fv. 7 Øystese - Nes, Børvenestunnelen	Tunnel, rundkøyring, ny veg	Ferdig
2	Fv. 49 Vikøy - Norheimsund	Utbetring av veg, gang- og sykkelveg	Ferdig
3	Fv. 7 Bosstippen	Utbetring av veg	Manglar finansiering
4	Fv. 7 Steinstøberget	Utbetring av veg	Manglar finansiering
5	Fv. 7 Øystese aust - Skarpasvingen	Utbetring av veg, fortau, tunnel	Delvis utført
6	Fv. 7 Nes - Norheimsund	Utbetring av veg, fortau	Ferdig
7	Fv. 49 Lingaparsellen	Utbetring av veg, busslommer	Ferdig
8	Fv. 7 kryss Granvin	Kollektivtiltak, infoplass	Ferdig
9	Fv. 7 Kvamskogen	Utbetring av veg, gang- og sykkelveg	Manglar finansiering

Kostnad:

Samla kostnad er sett til 423 mill. kr 2008-kr. Omfanget av utbygginga skal haldast innanfor den økonomiske råma som er sett. Vert nokon av prosjekta dyrare enn føreset, må ein redusera utbygginga

Finansiering:

Prosjektet er finansiert av fylkeskommunen og bompengar.

Det vart lagt fram ein St.prp.nr. 77 (2008-2009) Om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland. Denne skisserar opplegget for finansiering og styring av prosjekta i pakken. Bompengeoppdraget omfattar ein bomstasjon på fv. 7 øvst i Steinsdalen og ein bomstasjon på fv. 7 ved kommunegrensa mellom Granvin og Kvam.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Det låg føre ein godkjend reguleringsplan ved oppstart av pakken (Fv. 7 Øystese-Nes, Børvenestunnelen). Det er no godkjende reguleringsplanar på alle prosjekta i pakken, men eit prosjekt lar seg ikkje realisere i tråd med reguleringsplan (Fv. 7 Steinstøberget).

Prosjektark - bompengepakkar

4 - PROSJEKT: NORDHORDLANDSPAKKEN, LINDÅS, MELAND, RADØY, FEDJE, AUSTRHEIM, MASFJORDEN OG MODALEN.

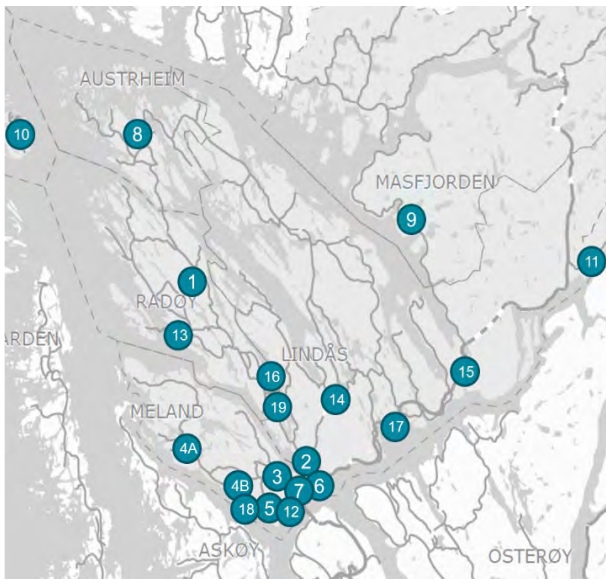
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Gje betre framkomst og eit meir trafikksikkert vegnett i Nordhordland.

Beskriving:

Bompengepakke med bompengar, fylkeskommunale og statlege midlar.



Kostnad:

Samla kostnad er sett til 1 500 mill. kr (2017-kr). Porteføljen av prosjekt må tilpassast den økonomiske ramma.

Finansiering:

Prosjektet er finansiert av bompengar, fylkeskommunen og staten.

Prop. 164 S (2016-2017) Finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland er lagt fram for handsaming i Stortinget. Denne skisserar opplegget for finansiering og styring av prosjekta i pakken. Bompengepaketet omfattar fem bomstasjonar; (1) Hovudkryss Flatøy, ramper til/frå Meland, (2) E39 Flatøy, (3) E39 Mundalsberget, (4) Fv 565 Marås – Soltveit, på ny veg og (5) Fv 57 mellom Isdalstø og rundkjøring med avkjørsler til fv 57 og fv 565..

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Stortingsproposisjonen for Nordhordlandspakken vart handsama i november 2017. Det pågår planarbeid på fleire prosjekt. Fv. 564 Undergang Holme er under bygging, og fv. 565 Marås-Soltveit er klar til utlysning.

Nr	Prosjekt	Type tiltak	Status 2018
1	Fv 565 Marås-Soltveit	Ny veg	Klar til utlysning
2	Fv 57 Knarvik - Isdalstø	Prosjektering og grunnerverv	På vent
3	Fv 245 Fosse-Moldekleiv	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Reguleringsplan pågår
4A	Fv 564 Fløksand-Vikebø	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Reguleringsplan pågår
4B	Fv 564 Undergang Holme	Punktutbetring og trafikksikring	Bygging føreligg
5	Fv 564 Frekhaug-krysset inkl. utbetring fv 244	Punktutbetring og trafikksikring	Reguleringsplan pågår
6	E39 Knarvik sentrum	Firefelts veg og ny rundkjøring, mv.	Under prosjektering
7	E39/fv 57 Kollektivtrafikk-tiltak og innfartsparkering	Park & Ride	Reguleringsplan pågår
8	Fv 565 (Austrheim)	Vegutbetring og trafikksikring	Under prosjektering
9	Fv 570 (Masfjorden)	Vegutbetring og trafikksikring	Under prosjektering
10	Fv 423 (Fedje)	Vegutbetring og trafikksikring	Under prosjektering
11	Fv 569 (Modalen)	Vegutbetring og trafikksikring	Under prosjektering
12	Fv 564 Fosse-krysset	Trafikksikring	Reguleringsplan pågår
13	Fv 409 Manger sentrum	Kollektivtiltak og tettstadsutvikling	Reguleringsplan føreligg
14	Fv 57 Vatnekrysset	Trafikksikring	Reguleringsplan føreligg
15	E39 Molvik-krysset	Trafikksikring	Reguleringsplan pågår
16	Fv 565 Lindås grense - Sæbø skule	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Reguleringsplan pågår
17	E39 Vikane - Eikangervågen	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Reguleringsplan føreligg
18	Fv 564 Sandskaret -Holme	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Ikkje starta
19	Fv 565 Hilland - Radøy grense	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Ikkje starta
	Ramme til prosjekt og tiltak (Lindås og Meland)		Ikkje starta

5 - PROSJEKT: STORD VESTSIDE, STORD OG FITJAR

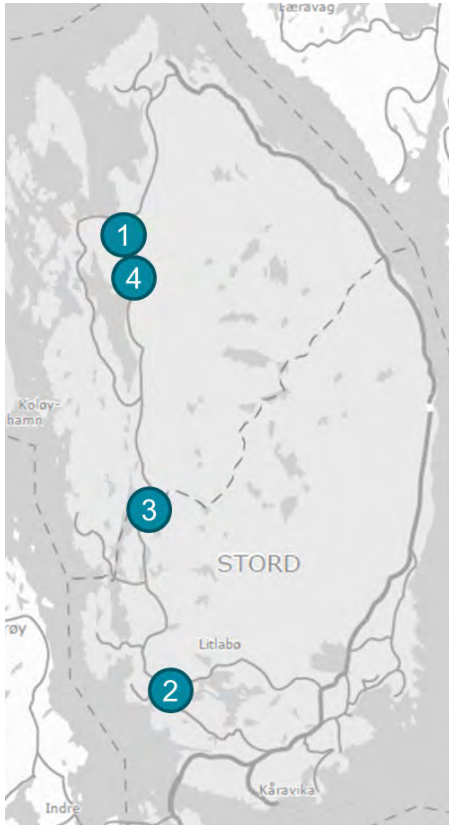
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Gje betre framkomst og trafiksikkert vegnett på fv. 545 mellom Stord og Fitjar kommunar.

Beskriving:

Bompengepakke med bompengar og fylkeskommunale midlar.



Nr	Prosjekt	Type tiltak	Status 2018
1	Fv. 545 Fitjar - Rimbareid	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Ferdig
2	Fv. 545 Sagvåg bru	Ny bru	Ferdig
3	Fv. 545 Kommunegrensa	Vegutbetring	Reguleringsplan pågår
4	Fv. 545 Rimbareid - Vik	Vegutbetring, gang- og sykkelveg	Ferdig
5	Fv. 545 Restarbeid Fitjar sentrum	Vegutbetring	Reguleringsplan føreligg
6	Fv. 545 Sagvåg sentrum	Vegutbetring, fortau, rundkøyring	Under arbeid

Kostnad:

Samla finansieringsplan var sett til 114,5 mill. kr (2013-kr). Vert nokon av prosjekta dyrare enn føreset, må ein redusera utbygginga.

Finansiering:

Prosjektet er finansiert av fylkeskommunen og bompengar.

Det vart lagt fram Prop. 149 S (2011-2012) Finansiering av fv 545 i Fitjar og Stord kommunar i Hordaland. Der det vart vedteke å krevje inn bompengar på ferja mellom Sandvikvåg og Halhjem i to år. I Prop. 32 S (2014-2015) Endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet vart det vedteke å forlengje tida med ytterlegare to år.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Det låg føre ein godkjent reguleringsplan då pakken starta opp. Dette var fv. 545 Fitjar-Rimbareid som vart forskottert.

6 - PROSJEKT: KOLLEKTIVTERMINAL VOSS

Tiltakshavar: ROM Eiendom AS og Statens vegvesen

Føremål:

Etablere nytt trafiksikkert kollektivknutepunkt på Voss for å betre kapasiteten og gje universell utforming. Tiltaket vil og gi langt sikrere trafikkavvikling for både bussar og passasjerar.

Beskriving:

Det har vore ei planleggingsgruppe med Bane NOR, ROM Eigedom, Voss kommune, private og Statens vegvesen som har arbeidd fram planar for stasjonsområdet på Voss.

Kollektivknutepunktet består av to delprosjekt; Terminalbygg for jernbane og buss, og bussterminal med drosje- og sykkelparkering.

Illustrasjon:



Terminalbygg med venterom

Kostnad:

Terminalbygget er kostnadsrekna til 32 mill. kr.
Bussterminalen er kostnadsrekna til 43,5 mill. 2015- kr.

Finansiering:

For terminalbygget, har Hordaland fylkeskommune inngått avtale med byggherre ROM Eiendom AS om 50/50-deling av kostnadene for venterom knytt til jernbaneområdet. Fylkeskommunen yter dette som tilskot til ROM Eiendom AS.

For bussterminalen, vil kostnadane delast likt mellom staten ved Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune, då tiltaket ligg til riksveg.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Terminalbygget vart ferdigstilt sommaren 2017. Bussterminalen er under bygging og vert ferdig i 2019.

7 - PROSJEKT: FV. 218 HORSØYVEGEN, ASKØY

Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Gje betre framkomst til industriområdet på Horsøy.

Beskriving:

Vegutviding til to kørefelt med fortau på 2,5 m.

Prosjektet har ei lengde på ca 1200 m, frå krysset ved fylkesveg 562 og fram til avkjørsel Vestre Hjortefaret.

**Kostnad:**

Prosjektet har ei ramme på inntil 100 millionar kr inklusive meirverdiavgift.

Finansiering:

Hordaland fylkeskommune bidreg med eit tilskot avgrensa til 17 millionar kroner, samt meirverdiavgift berekna til 16 millionar kroner. Tilskottet vil bli omgjort til eit fylkeskommunalt bidrag i ein eventuell Askøypakke 2.

Schlumberger Norge AS bidreg med eit forskot på 50 millionar kroner, med refusjon frå ein eventuell framtidig Askøypakke 2.

Askøy kommune bidreg med eit forskot på 17 millionar kroner, med refusjon frå ein eventuell framtidig Askøypakke 2. Askøy kommune har risikoen dersom Askøypakke 2 ikkje skulle bli realisert, og må i det tilfellet fullfinansiera prosjektet ut over Hordaland fylkeskommune sitt tilskot.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Det føreligg godkjent reguleringsplan for prosjektet. Prosjektering vart starta opp hausten 2017. Det vart i 2018 avdekkja dårlege grunnforhold, og omfanget av utbygginga er difor under utgreiing. Byggjestart vert tidlegast i 2020.

8 - PROSJEKT: FV. 161 ÅSEN – HELLESKARET, OS Tiltakshavar: Statens vegvesen og Os kommune

Føremål:

Vegen vil binde saman bustadområda ved Lysefjorden med industriområdet i Endelausmarka og den nye E39. Prosjektet vil gje gang- og sykkelveg og auka trafikktryggleik.

Beskriving:

Det skal byggast 1,3 km ny veg med to felt som vert tilkomstveg frå Søvika/Helleskaret til den nye E39. Planen inneheld separat gang- og sykkelveg, kryss og ny tilkomstveg med fortau til bustadområdet Hellebakkane. Vegen vil avlaste noverande Fv. 161 og 163.



Kostnad:

Prosjektkostnaden er stipulert til 61 mill. kr inklusive mva.

Finansiering:

Os kommune skal dekke 2/3 etter frådrag av mva. Fylkeskommunen bidreg med eit tilskot på totalt 1/3 av kostnadene eks. mva., og inntil 17 mill. kr. (2017-kr). Den vidare dialogen med kommunen er viktig i høve til planlagd oppstart og trong for midlar.

Prosjektstatus / planlagt framdrift:

Prosjektet var opphavleg ein opsjon i den pågåande kontrakten på bygging av E39 Svevatjørn–Rådal. Opsjonen vart ikkje nytta sidan det ikkje var tilstrekkelege budsjettmidlar.

Os kommune tek ansvaret for ei eventuell omregulering og omprosjektering av prosjektet. Dette arbeidet startar hausten 2017. Sidan opsjonen ikkje vart nytta, kan ikkje bygging starta før E39 er bygt i 2021.

9 - RASSIKRING

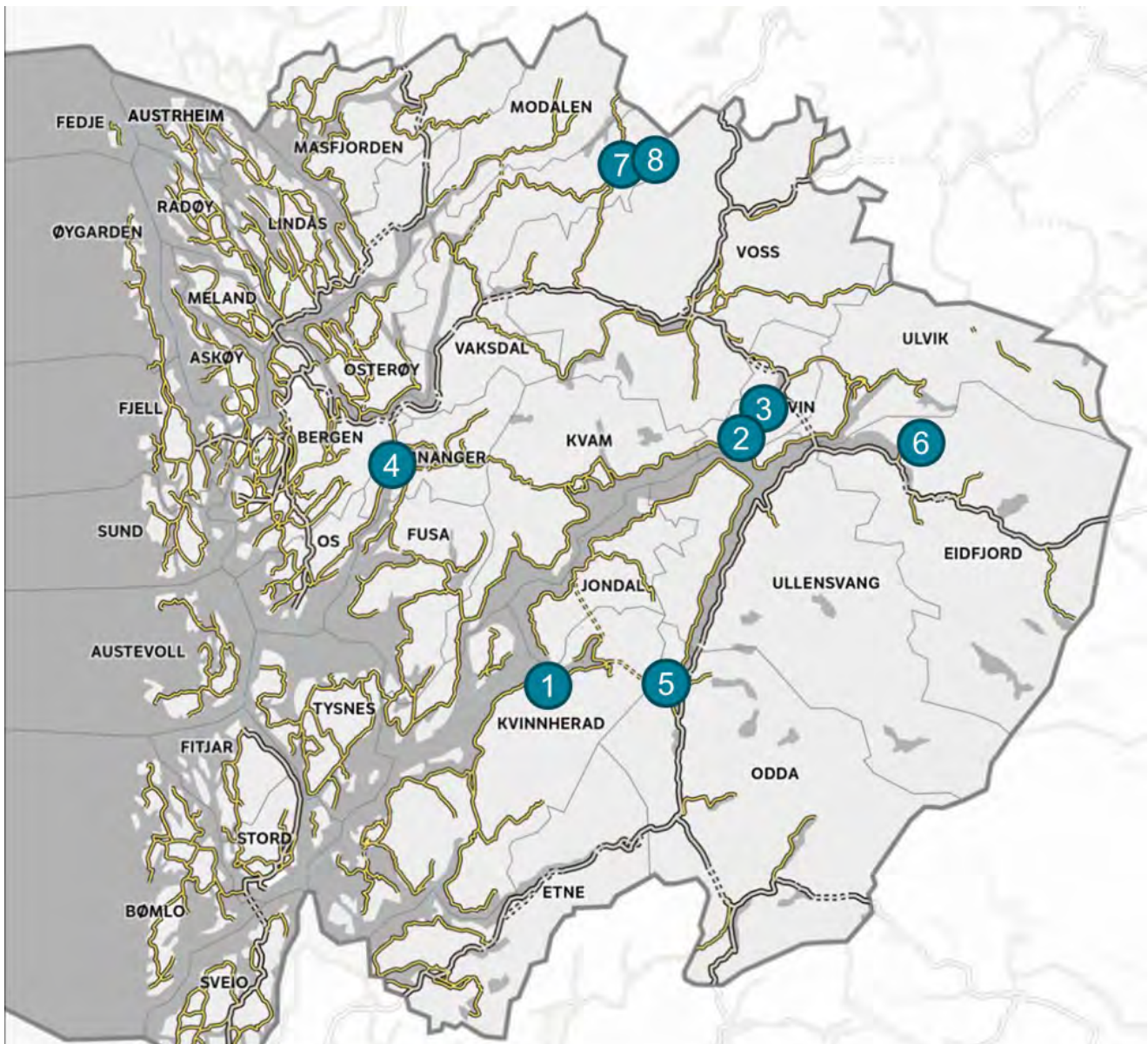
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Utbetere rasfarlege punkt på eksisterande fylkesvegnett.

Beskriving:

Nasjonal transportplan legg opp til skredsikring på fylkesvegane. For perioden 2018-2023 er det løyva statlege midlar på om lag 834 mill. kr (2018 kr) til skredsikring på fylkesvegnettet i Hordaland. Kartet syner planlagde tiltak i 2019.



	Stad / Strekning	Kommune
1	Fv 551 Furebergfossen bru	Kvinnherad
2	Fv 7 Kattedalen – Veravikja aust	Granvin
3	Fv 7 Lindehåla	Granvin
4	Fv7 Ådlandslie	Samnanger
5	Fv 550 Eitrheim v/ fjellhall og nordsida av Eitrheimstunnelen	Odda
6	Fv 103 Felevikja I-III	Eidfjord
7	Fv 344 Langskredo/Gullbrå	Vaksdal
8	Fv 344 Gullbrå/Storesvada	Vaksdal
9	Diverse uføresett / mindre tiltak	Alle

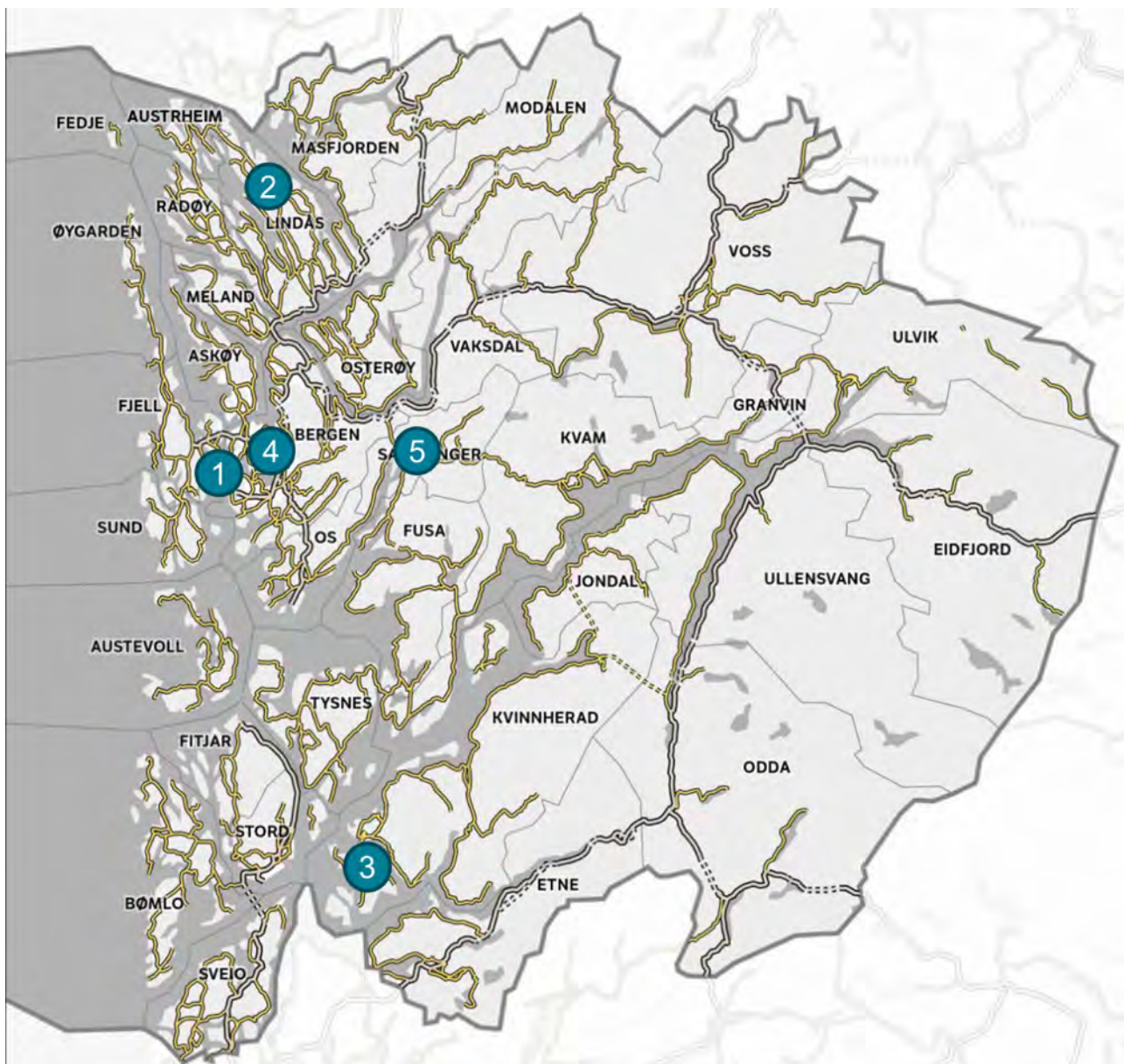
10 - TUNNELUTBETRING

Føremål:

Utbetre tunnelar på eksisterande fylkesvegnett etter forskrift om tunnelsikkerheit.

Beskriving:

Det vert løyva i 2019 og 2020 om lag 60 mill. kr for kvart år og i perioden 2021 til 2029 om lag 100 mill.kr årleg til utbetring av tunnelane på fylkesvegnettet i Hordaland. Tiltaka skal mellom anna gjere det mogeleg for alle som er involvert i tunnelulukker å berge seg sjølv, sette brukarane i stand til å handle så hurtig som mogeleg for å avgrense konsekvensane av alvorlege hendingar, og sikre at naudetatane kan handle så effektivt som mogeleg.



	Tunnel	Kommune
1	Fv 207 Bjorøy	Fjell / Bergen
2	Fv 57 Lyngfjell	Lindås
3	Fv 544 Halsnøy	Kvinnherad
4	Fv 540 Løvstakken	Bergen
5	Fv 7 Haukanes	Samnanger

11 - BRUER OG KAIER

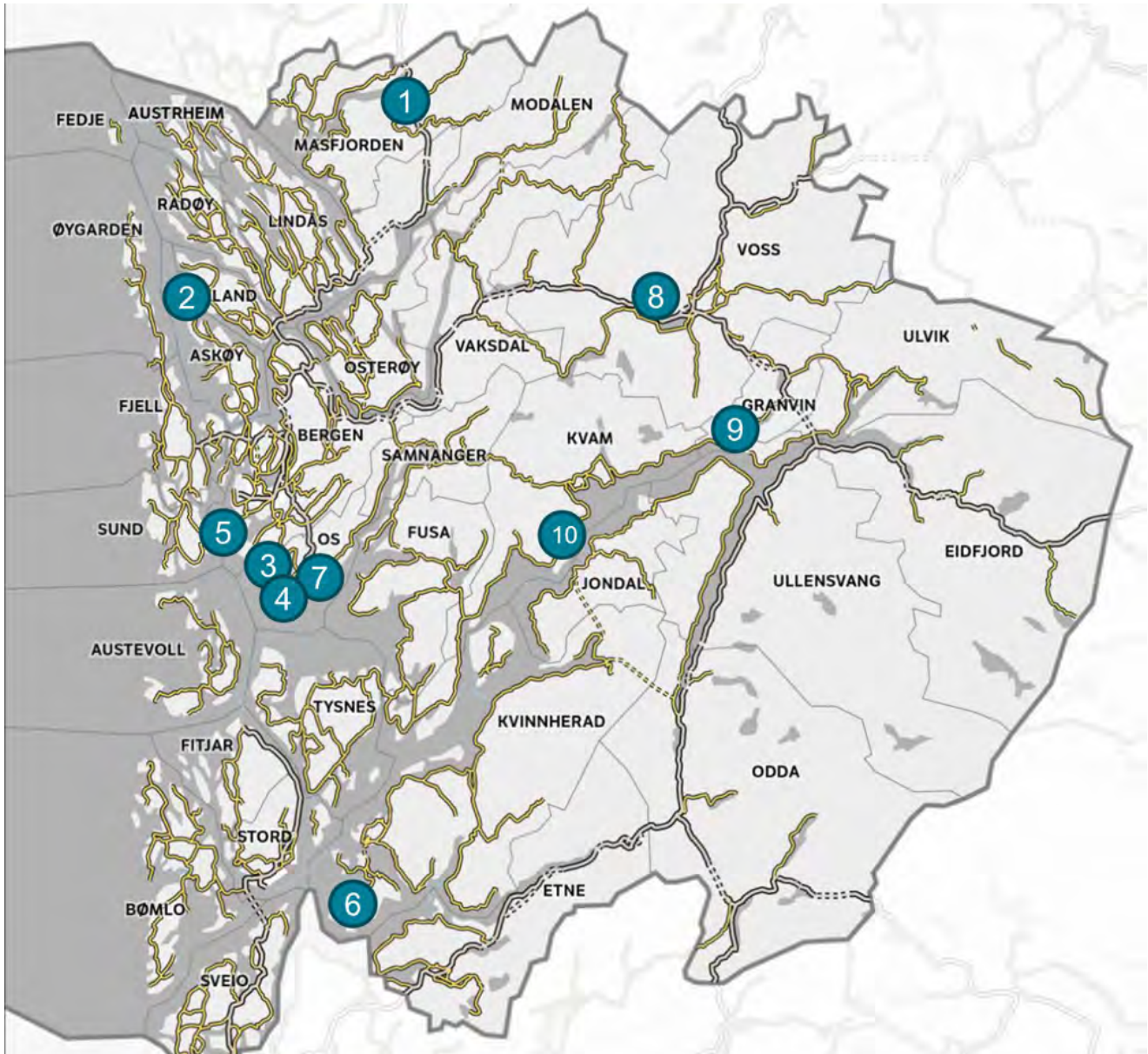
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Opprusting av dei mest kritisk skadde bruene og kaiene på fylkesvegnettet i Hordaland.

Beskriving:

Det vert sett av 45,8 mill. kr årleg til å ruste opp bruene og kaiene i 2019 og 2020, og 40,8 mill. kr frå 2021.



	Bru / kai	Kommune
1	Fv 382 Matredalen	Masfjorden
2	Fv 223 Herdlesundet	Askøy
3	Fv 160 Strøno	Os
4	Fv 158 Lepsøysundet	Os
5	Fv 555 Bjelkarøy ferjekai	Fjell
6	Fv 62 Fjelbergøy ferjekai	Kvinnherad
7	Fv 552 Osøyro	Os
8	Fv 312 Rekve bru	Voss
9	Fv 7 Veravika	Granvin
10	Fv 550 Tørvikbygd ferjekai	Kvam

12 - FORSTERKNING

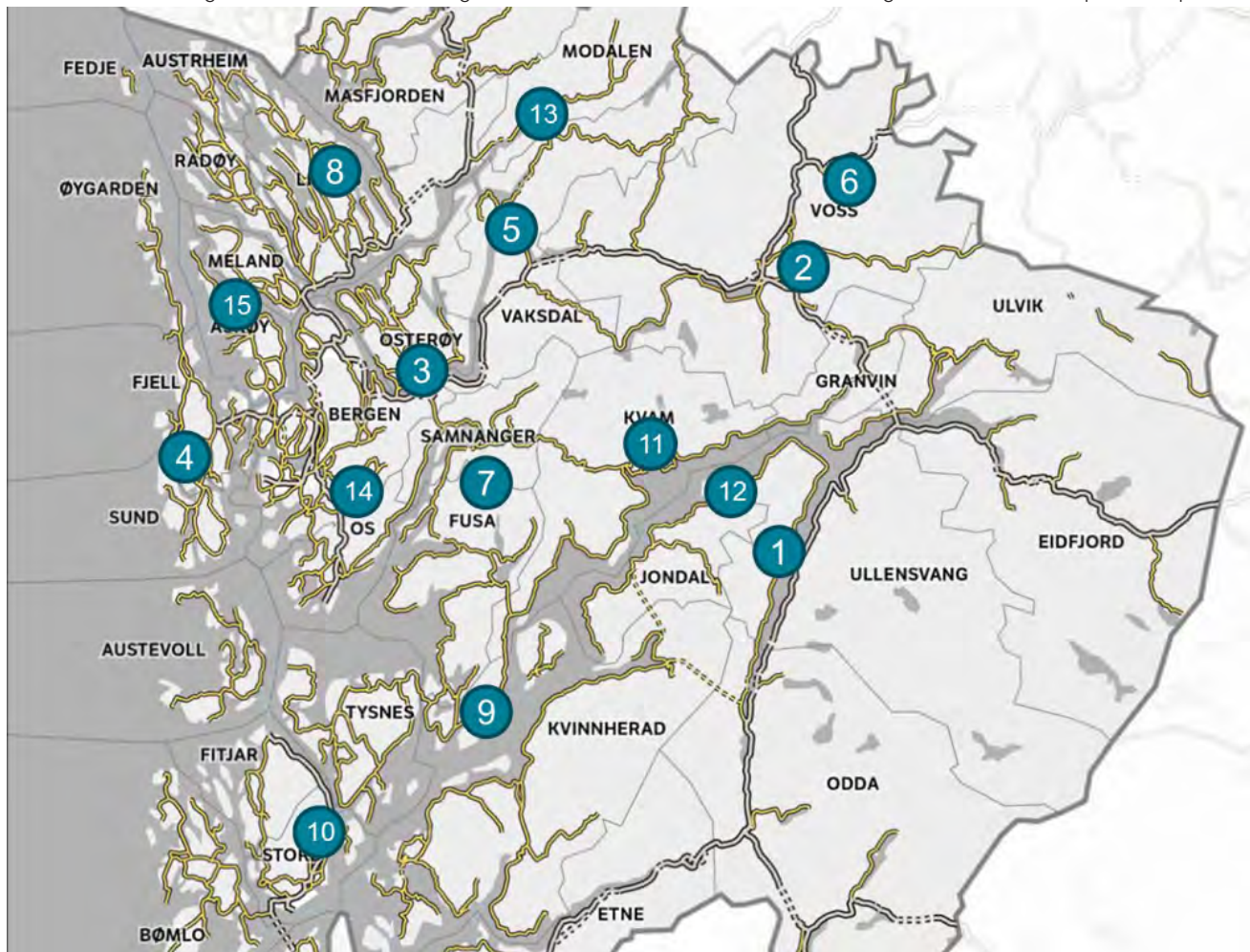
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Ruste opp eksisterende vegnett som har forfalle over lengre tid, med sikte på å halde fylkesvegane opne for trafikk.

Beskriving:

Punktvisse utbetringar av til dømes drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk, murar og auke av bereevna på svake parti.



	Stad / strekning / tiltak	Kommune
1	Fv 550 Aga – Kråkevik	Ullensvang
2	Masser frå Istadmyrane, Voss – forsterkning	Voss
3	Fv 360 Bruvikvegen	Osterøy
4	Fv 205 Nesveien	Fjell
5	Fv 569 Dalseid-Eidslandet	Vaksdal
6	Fv 317 Vasstrandvegen	Voss
7	Fusa og Samnanger – forsterkning	Fusa/Samn.
8	Nordhordland - forsterkning	Radøy/Meland/Lindås/Masfj.
9	Fv 49 Norheimsund-Hodnanes	Kvam/Kvinnherad/Tysnes
10	Sunnhordland – forsterkning	Bømlo/Tysnes/Stord
11	Fv 130 Norheimsund – overvatn	Kvam
12	Fv 550 Jondal – Utne	Jondal/Ullensvang
13	Fv 569 Mo – Otterstad bru	Modalen
14	Fv 164/165 Bontveit og Hausdalen	Bergen
15	Fv 562/563 Fauskanger-Herdla og Ask-Hanevik	Askøy
16	Forkøyrsvegskilt	Diverse
17	Diverse akutte strakstiltak	Diverse

13 - MINDRE UTBETRINGER (SPLEISELAG)

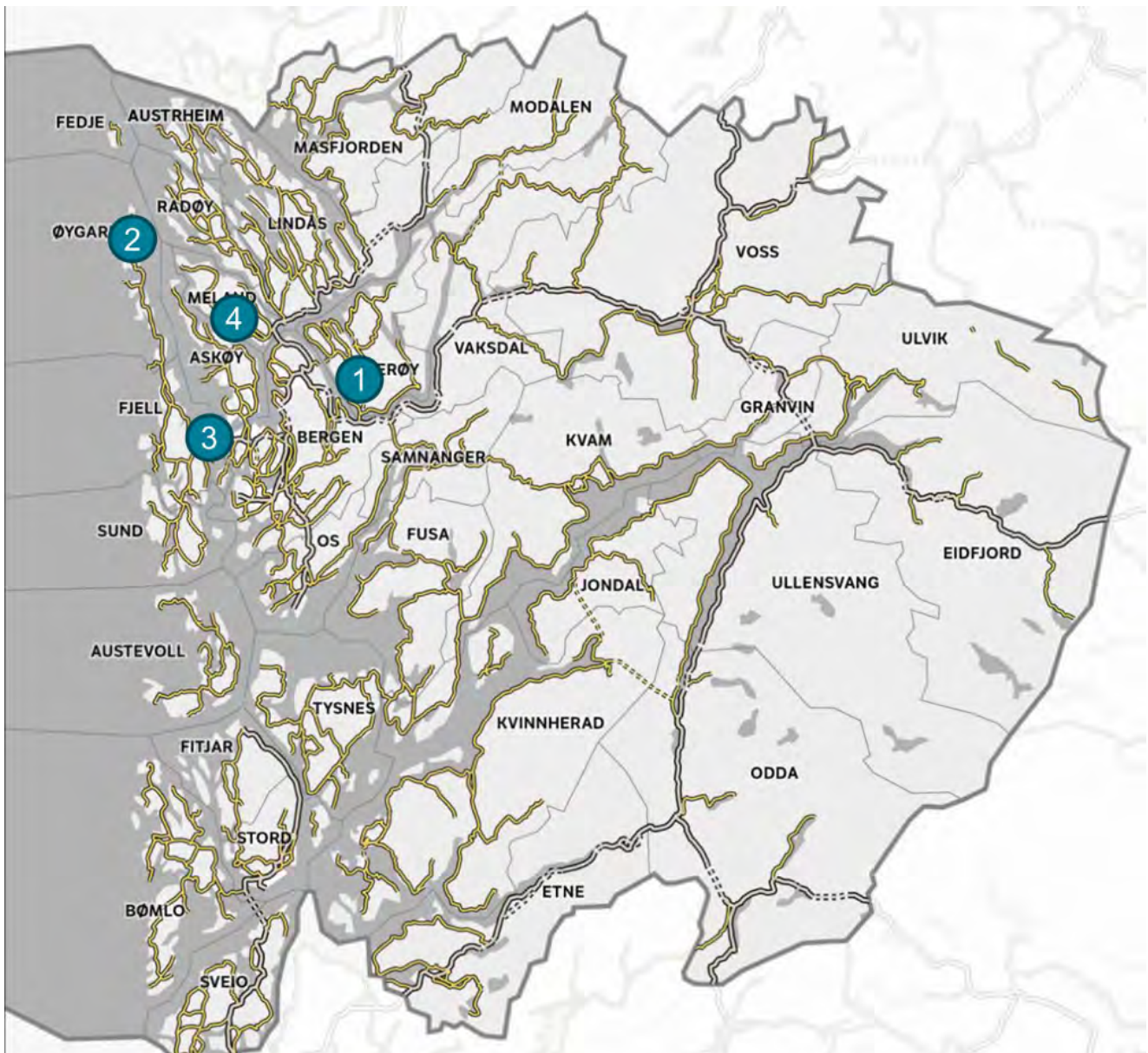
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Denne potten er særskilt sett av til mindre samarbeidsprosjekt med kommunar.

Beskriving:

Det vert sett av 20 mill. kr i fylkeskommunale midlar til såkalla mindre utbetringar. Dette er hovudsakleg prosjekt der kommunane bidreg med delfinansiering. For nokre av fylkesvegtiltaka er kommunane byggherre. Mange av desse prosjekta vil ha positiv verknad for mål som er definert under andre programområde.



	Stad / strekning	Kommune
1	Fv 566 Espevoll næringsområde	Osterøy
2	Fv 229 Skjold – Hellesøy	Øygarden
3	Fv 209 Foldnesvegen	Fjell
4	Fv 247 Holme – Tveit	Meland

14 - : KOLLEKTIVTILTAK OG INNFAKTPARKERING

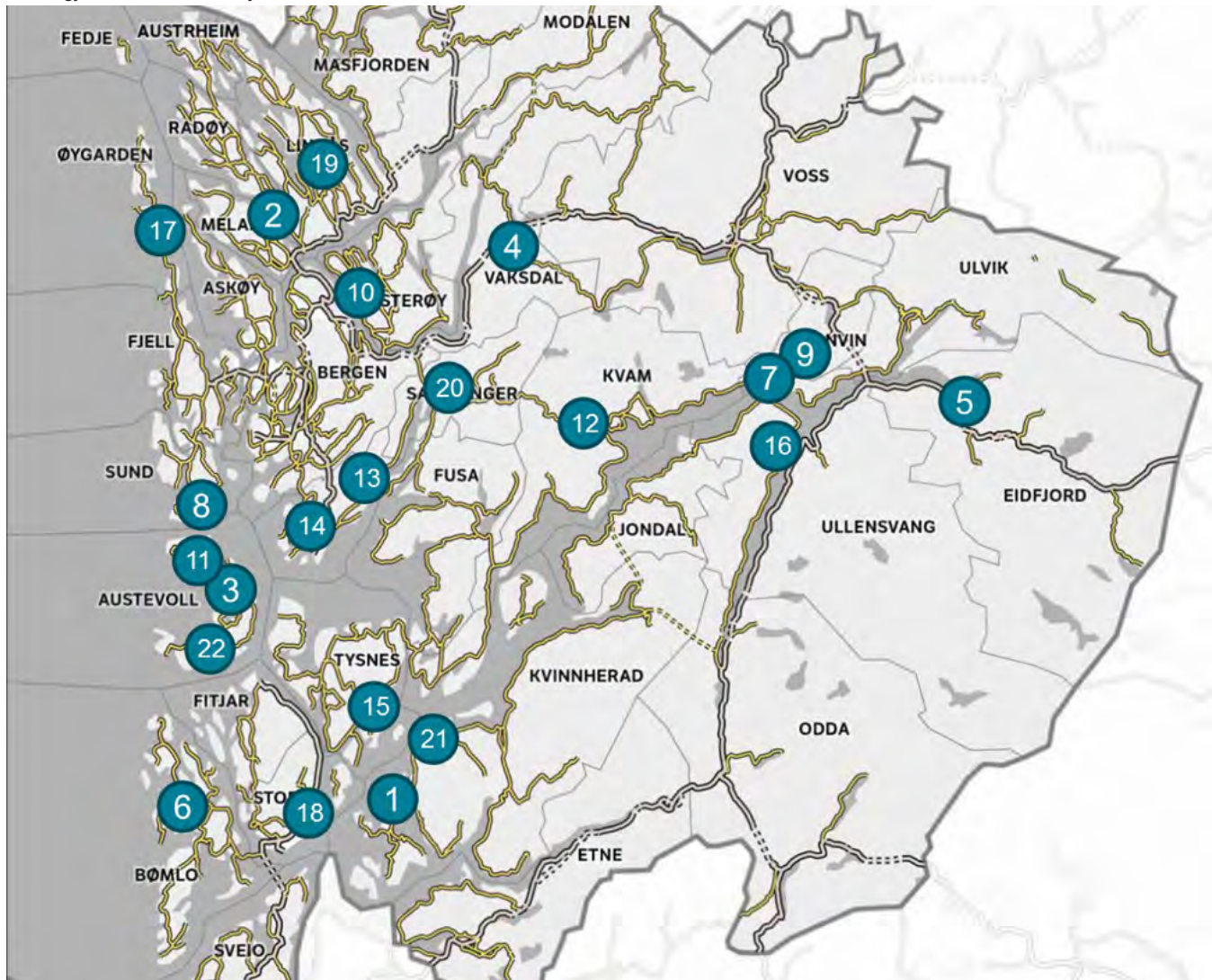
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Betre kollektivtilbodet på eksisterande fylkesvegnett.

Beskriving:

Hordaland fylkeskommune sett av om lag 20 mill. kr årleg til mindre kollektivtiltak og innfartsparkering på eksisterande fylkesvegnett. Det kan typisk vere prosjekt som gjev skuleborn og andre trygge venteforhold på haldeplassen, i tillegg til tiltak som gjev betre informasjon om rutetilbodet.



Stad/Strekning	Kommune	Type tiltak
1 Fv 43 Sunde	Kvinnherad	Terminal / innfartspark.
2 Fv 565 Hilland-Remme	Lindås	Snusløyfe for buss
3 Fv 546 Storebø terminal	Austevoll	Utgreiing av ny terminal
4 Fv 314 Dale sentrum	Vaksdal	Terminal
5 Eidfjord	Eidfjord	Knutepunkt buss
6 Svortland sentrum	Bømlo	Universell utf. knutepunkt
7 Fv 7 Kvanndal ferjekai	Granvin	Knutepunkt buss
8 Fv 199 Forland kai	Sund	Snusløyfe prosjektering
9 Fv 7 Folkedal aust	Granvin	Haldeplass
10 Fv 567 Valestrandsfossen	Osterøy	Haldeplass
11 Fv 153 Tarang aust	Austevoll	Haldeplassar
12 Fv 7 Steinsdalen - Norheim-sund	Kvam	Haldeplassar

Stad/Strekning	Kommune	Type tiltak
13 Fv 137 Bogevik sør	Os	Haldeplass
14 Fv 158 Tuen aust	Os	Haldeplass
15 Fv 79 Onarheim sør	Tysnes	Busstur
16 Fv 550 Grimo	Ullensvang	Busstur
17 Fv 227 Blomvåg gravplass	Øygarden	Haldeplass
18 Haldeplassar Sunnhordland	Div	Haldeplassar
19 Haldeplassar Nordhordland	Div	Haldeplassar
20 Fv 7 Bjørkheim	Samnanger	Haldeplass
21 Fv 49 Herøysund	Kvinnherad	Haldeplass
22 Fv 546 Selbjørn bru	Austevoll	Framkome
23 Oppfølging av handlingsprogram	Bergens-området	Innfartsparkering

15 - TRAFIKKSIKRINGSTILTAK

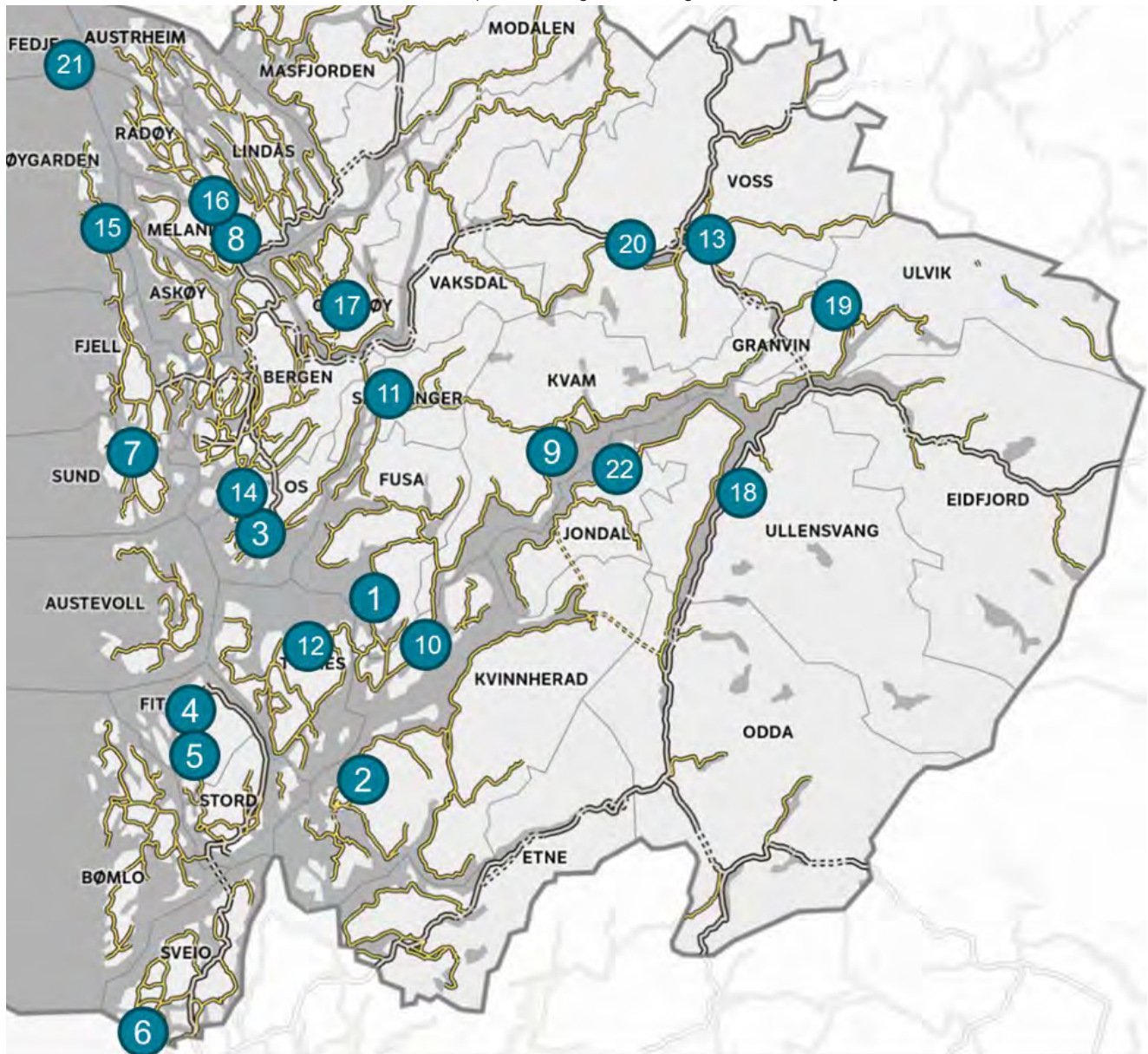
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Betre trafikksikringa på eksisterande fylkesvegnett.

Beskriving:

Hordaland fylkeskommune sett av 20,4 mill. kr årleg til mindre trafikksikringstiltak på eksisterande fylkesvegnett. Det kan vere relativt små tiltak som kan betre tilhøva på strekningar med høg frekvens for ulykker.



Stad/Strekning	Kommune	Type tiltak	Stad/Strekning	Kommune	Type tiltak
1 Fv 121 Femanger	Fusa	Vegljos i tunnel	12 Fv 49 Tveit	Tysnes	Kryssingspunkt
2 Fv 48 Langgått	Kvinnherad	Vegljos	13 Fv 307 Palmafoss	Voss	Kryssingspunkt
3 Fv 159 Skeisflaten	Os	Vegljos	14 Fv 163 Sperrevikvegen	Os	Kryssingspunkt
4 Fv 545 Årskog – Breivik	Fitjar	Vegljos /rekkverk	15 Fv 561 Fleire punkt	Øygarden	Kryssingspunkt
5 Fv 57 Øvrebyskule	Fitjar	Vegljos /rekkverk	16 Fv 565 Alversund-Lundsaldalen	Lindås/Radøy	Rekkverk
6 Fv 47 Ekrene	Sveio	Vegljos	17 Osterøy – fleire punkt	Osterøy	Rekkverk
7 Fv 555 Trengereid-Stemmeg.	Fjell	Fortau	18 Fv 102 Opedal skule	Ullensvang	Rekkverk
8 Fv 57 Isdalstø	Lindås	Fortau	19 Fv 572 Espeland-Ulvik	Ulvik	Rekkverk
9 Fv 49 Vikøy	Kvam	Fartsdemping	20 Fv 312 Bulken	Voss	Rekkverk
10 Fv 48 Gjermundshamn	Kvinnherad	Fartsdemping	21 Fv 423 Fedje	Fedje	Rekkverk
11 Fv 7 Reistadvika	Samnanger	Kryssingspunkt	22 Fv 550 Herand-Sollesnes	Jondal	Rekkverk

16 - GANG- OG SYKKELTILTAK

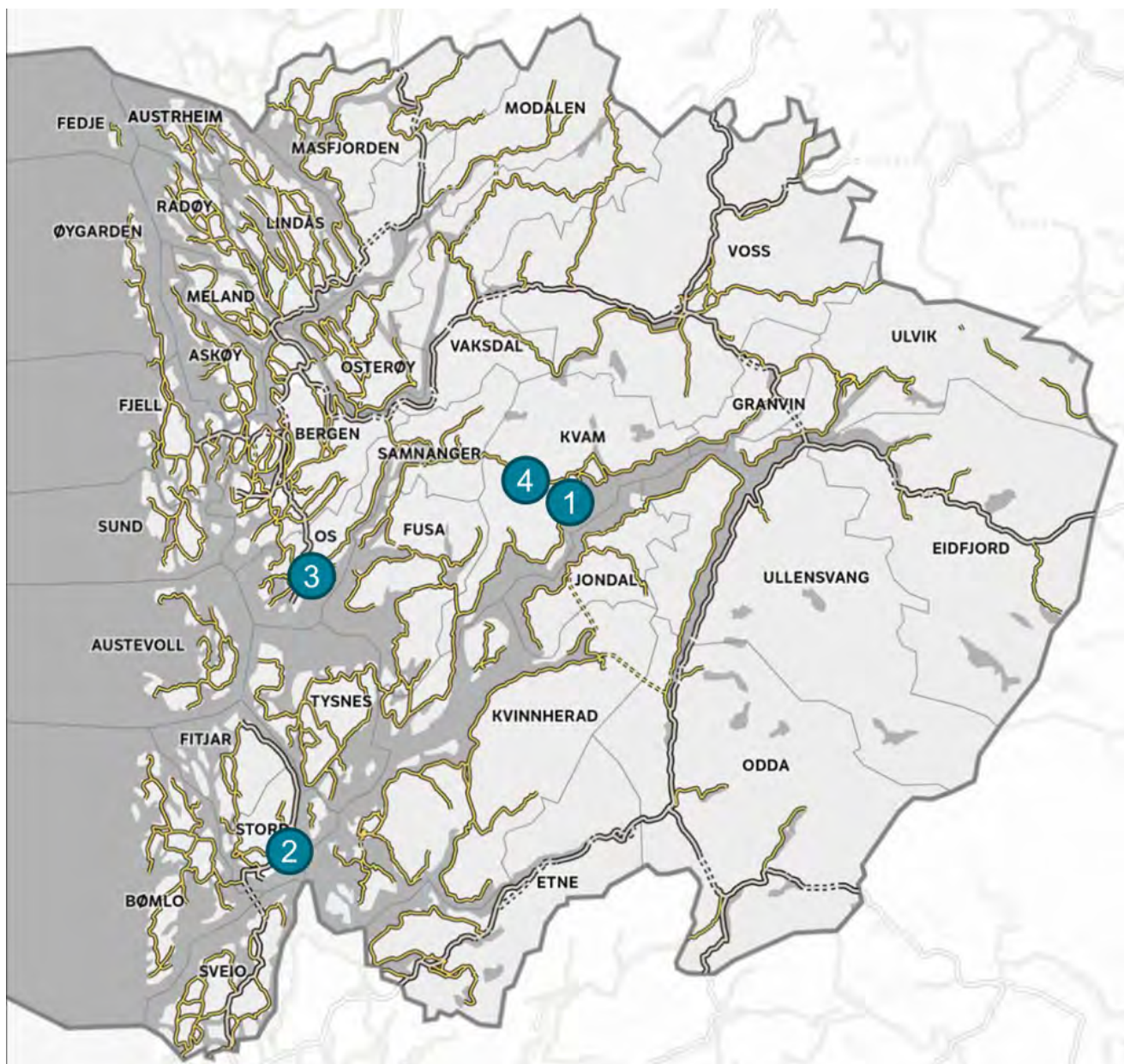
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

Betere tilbudet til gående og syklende langs eksisterende fylkesvegnett.

Beskriving:

Det vert sett av om lag 20 mill. kr årleg til gang- og sykkeltiltak på fylkesvegnettet i Hordaland. Tiltak som fremjar meir gange og sykling i regionsentra vert prioritert.



Stad/Strekning	Kommune	Type tiltak
1 Fv 49 Odland – Lidarende	Kvam	Gang- og sykkelveg
2 Fv 61 Skrivarvegen del II	Stord	Fortau
3 Fv 137 Hegglandsdalsvegen	Os	Gang- og sykkelveg
4 Fv 7 Kvamskogen	Kvam	Gang- og sykkelveg

17 - MILJØ- OG SERVICETILTAK

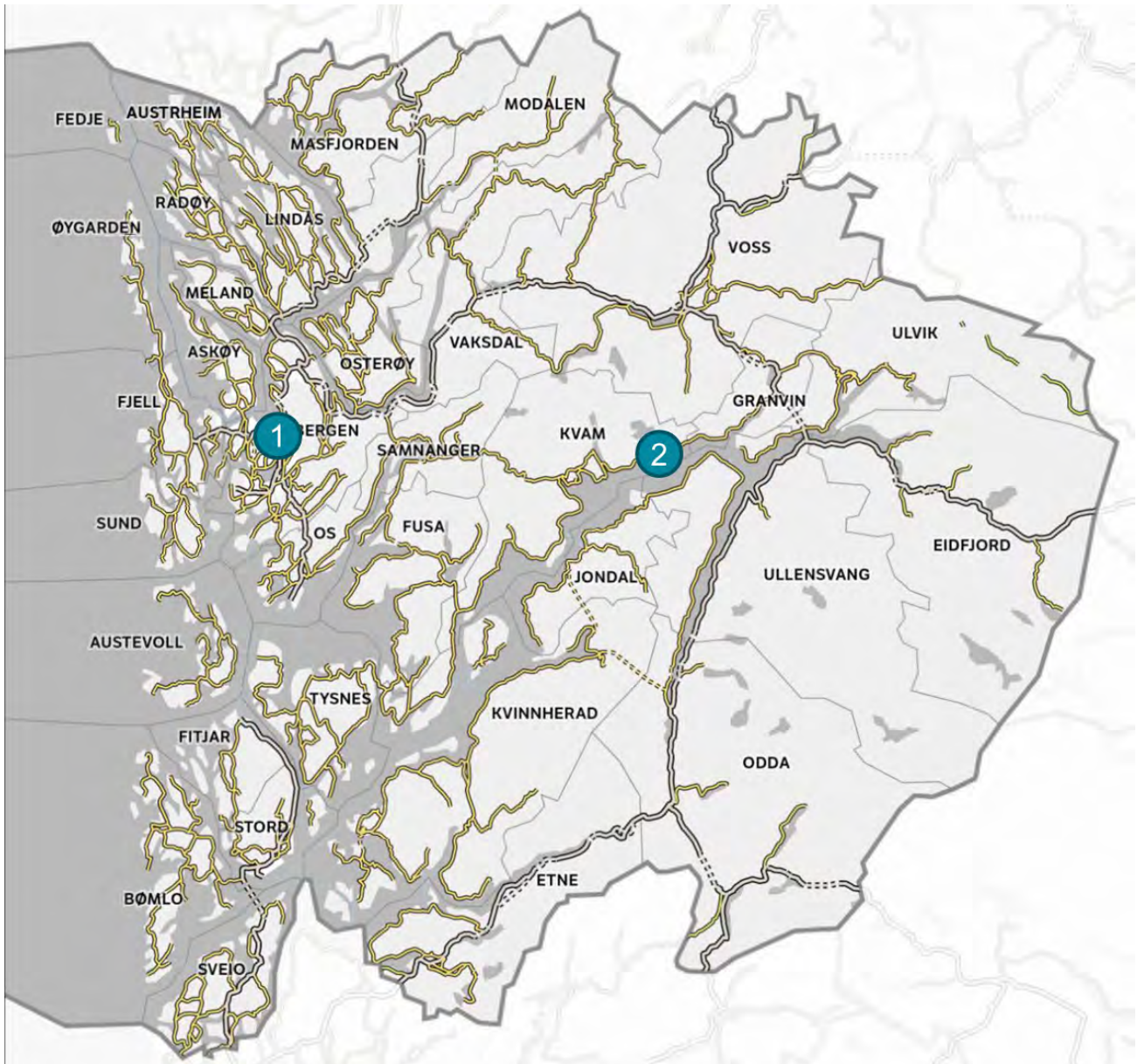
Tiltakshavar: Statens vegvesen

Føremål:

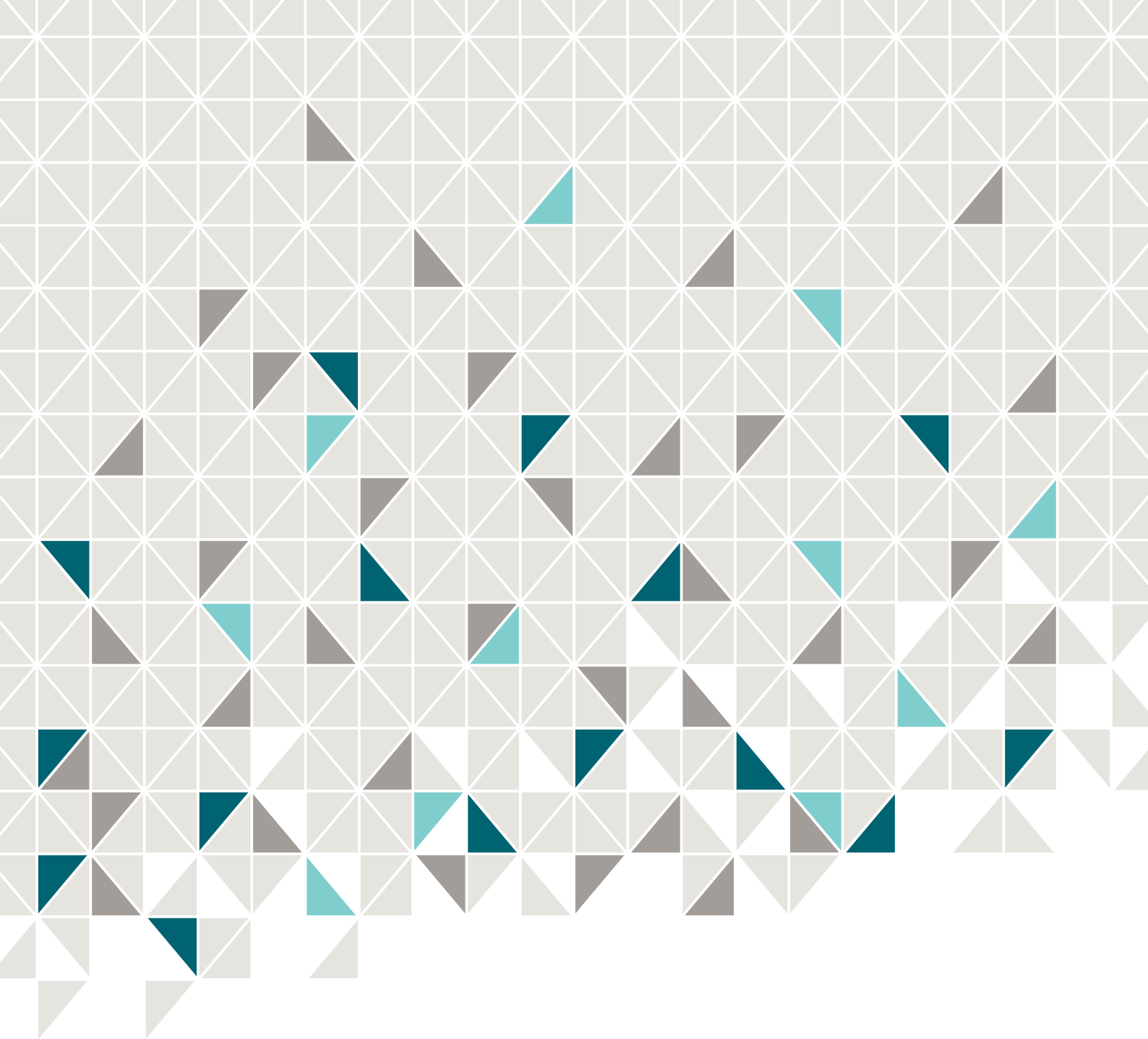
Opprusting av dei mest kritisk skadde bruene og kaiene på fylkesvegnettet i Hordaland.

Beskriving:

Det vert sett av om lag 6 mill. kr årleg til miljø- og servicetiltak. Midlane må fyrst og fremst gå til dei lovpålagte oppgåvene innanfor støy og vassforvaltning. Av servicetiltak er det rasteplassar og toalett langs fylkesveger og særskilt trafikkerte vegar i turistsesongar som vert prioritert.



Stad/tiltak	Kommune
1 Oppfølging av vassforskrifta	Bergen
2 Fv 7 Rasteplass Ålvik	Kvam
3 Miljørekneskap pilotprosjekt store prosjekt	Diverse



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.





Vedlegg 2 - Fordeling av midlar til trafikksikringstiltak

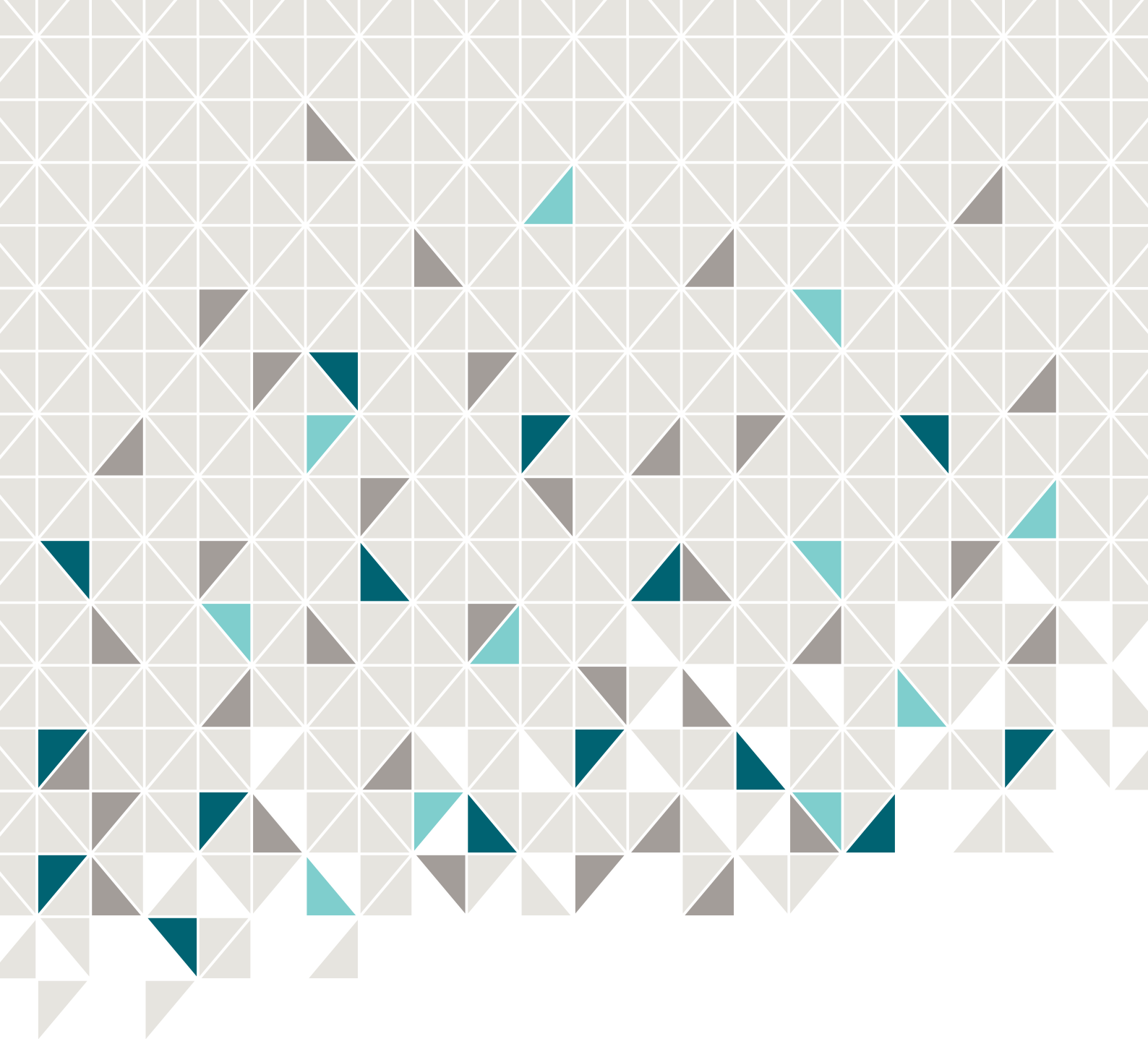
Vedlegg til Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029
til Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Trafikksikring

Trafikksikring prosjekt informasjon			
Stad / strekning	Fv. nr.	Kommune	Type tiltak
Vegljos:			
Femanger	121	Fusa	Ljos for gåande i tunnel
Langått	48	Kvinnherad	Veglys, om lag 0,3 km
Skeisflaten		Os	Vegbelysning
Årskog-Breivik	545	Fitjar	Veglys og rekkverk
Øvrebygda skule	57	Fitjar	Veglys og rekkverk
Ekrene	47	Sveio	Nytt veglys/sikring av kryssingspunkt
Litlabøvegen	67	Stord	Vegbelysning
Fortau/gang- og sykkelveg:			
Trengereid - Stemmegarden	555	Fjell	Fortau
Isdalstø	57	Lindås	Fortau
Storebø	546	Austevoll	GS-veg/fortau
Brattholmen	233	Fjell	Fortau ved skulen
Haga		Stord	Fortau
Fitjar sentrum		Fitjar	Fortau
Sveio sentrum		Sveio	Fortau
Fartsregulering og sikring av kryssingspunkt:			
Vikøy	49	Kvam	Utbedre eksisterende fartsdemping
Gjermundshamn	48	Kvinnherad	Utbedre eksisterende fartsdemping
Reistadvika	7	Samnanger	Utbedre/fjerne kryssingspunkt
Tveit	49	Tysnes	Utbedre sikring
Palmafoss	307	Voss	Sikre kryssing av Tjukkebygdsvegen ved Kiwi
Sperrevikvegen v/Nordstraumen	163	Os	Fartsdempande tiltak og kryssingspunkt
Knappen, Sæle, Osundet bru sør og nord, Tjeldstø	561	Øygarden	Oppgradering av 5 kryssingspunkt
Seim	402	Lindås	Fartsdempande tiltak
Skjold-Hellesund	229	Øygarden	Siktutbedring, rekkverk, utbedring av linjeføring
Hosteland	570	Masfjorden	Sikring av kryssingspunkter
Sagvåg		Stord	Nytt gangfelt
Rekkverk og sideterrang:			
Alversund - Lundsdaalen	565	Lindås / Radøy	Strakstiltak etter TS-inspeksjon / rekkverk
Osterøy - utvalde punkt	360, 365, 567, m.fl.	Osterøy	Utbetre rekkverk
Opedal skule	102	Ullensvang	Rekkverk
Espeland-Ulvik	572	Ulvik	Rekkverk
Bulken	312	Voss	Utbedring av rekkverk
Fedje v/gamlebutikken og v/sjukeheimen	423	Fedje	Rekkverk og fylling
Herand-Sollesnes	550	Jondal	Rekkverk
Øvrige TS-tiltak 2020-2030			
Trafikksikring			

Tabell 2-1 - Midlar til trafikksikringstiltak, tal i heile tusen

	RTP planperiode 2019-2022				Sum 2019-2022	Sum 2023-2026	Sum 2027-2030	RTP 12 års planperiode Totalt 2019-2030
	2019	2020	2021	2022				
	4 950	2 000			6 950	0	0	6 950
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
	4 600	2 300			6 900	0	0	6 900
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
	4 600	4 200			8 800	0	0	8 800
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
	6 250				6 250	0	0	6 250
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
					0	0	0	0
		11 900	20 400	20 400	52 700	81 600	81 600	215 900
	20 400	20 400	20 400	20 400	81 600	81 600	81 600	244 800



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

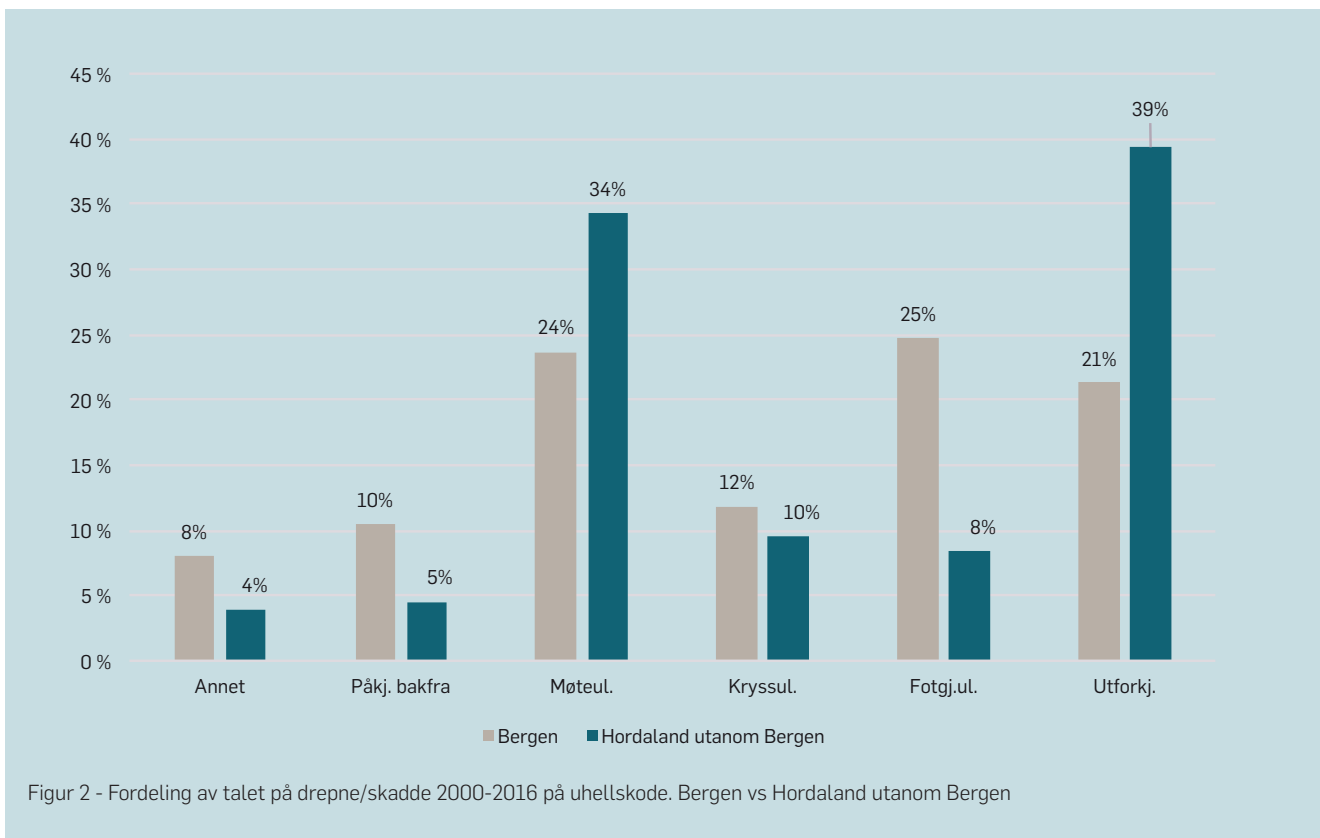
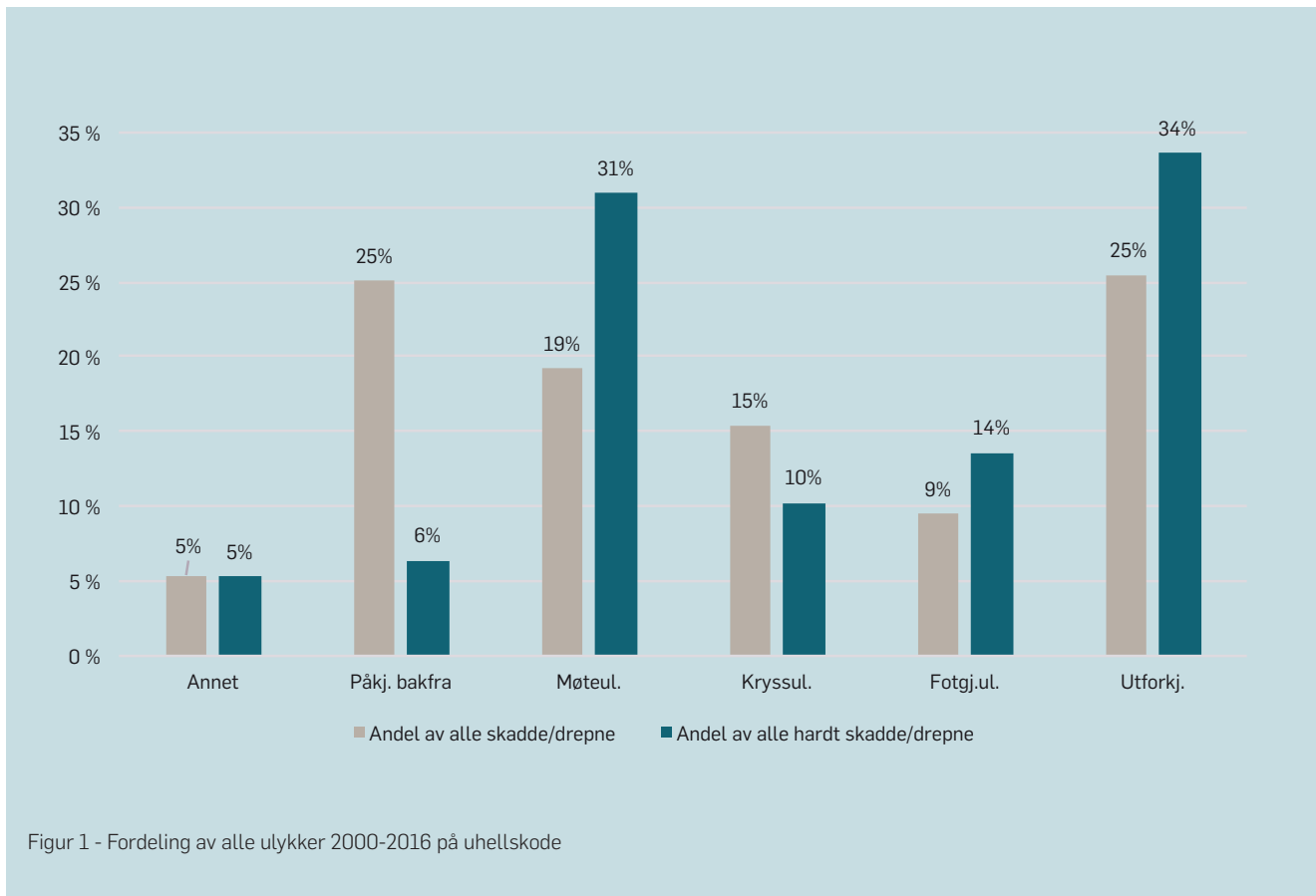
Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

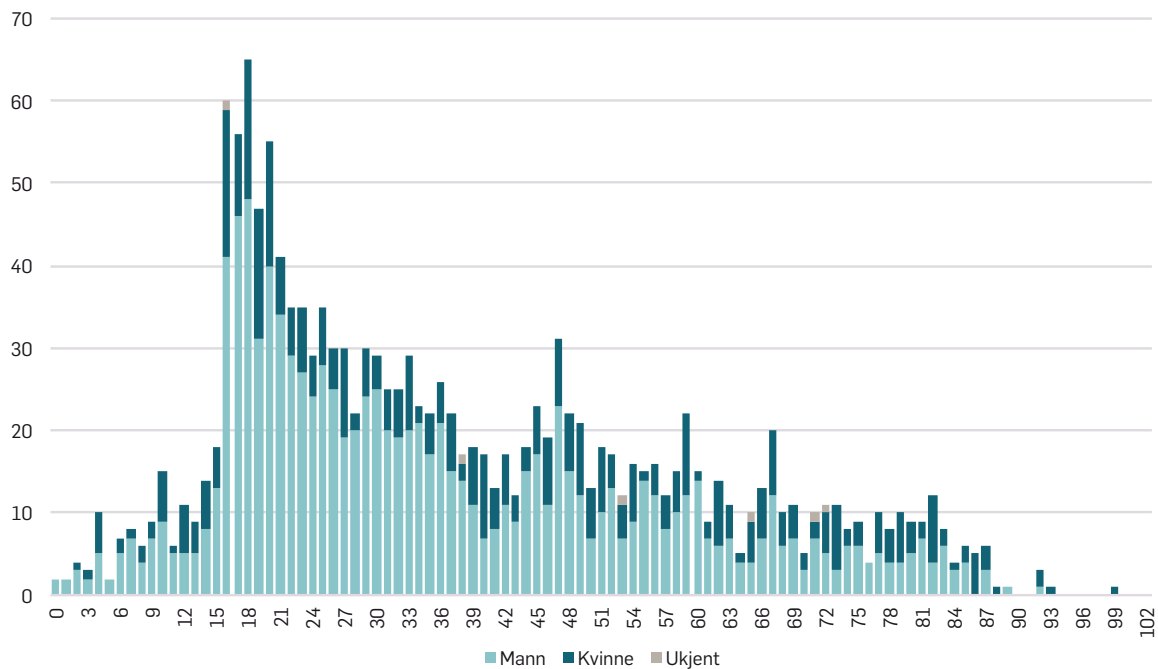




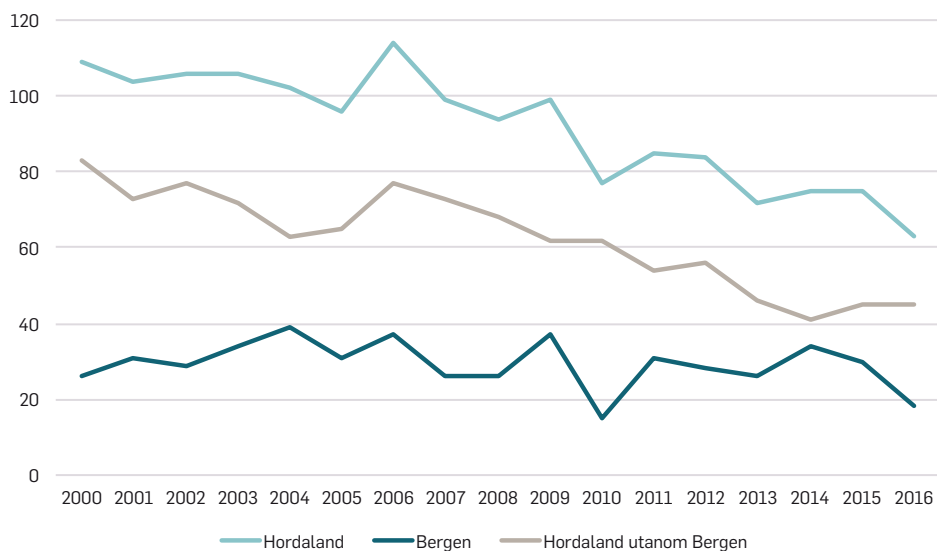
Vedlegg 3 - Oversikt over ulykkesstatistikken 2000-2016

Vedlegg til Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029
til Regional transportplan Hordaland 2018-2029

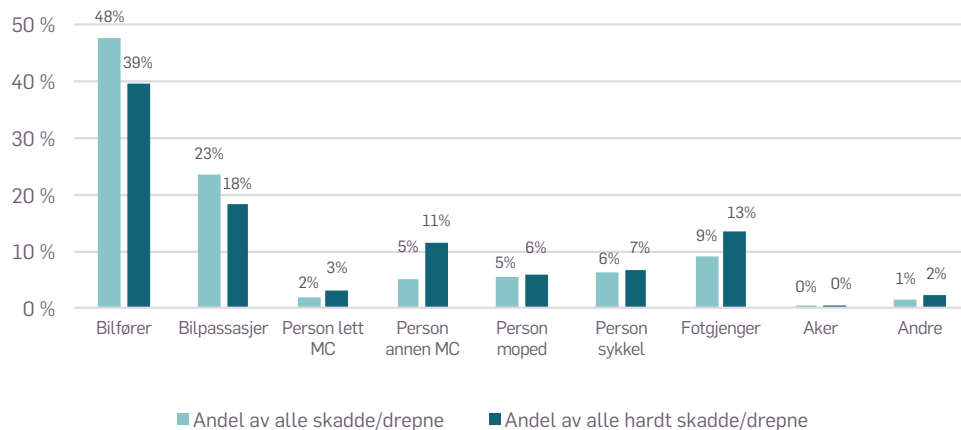




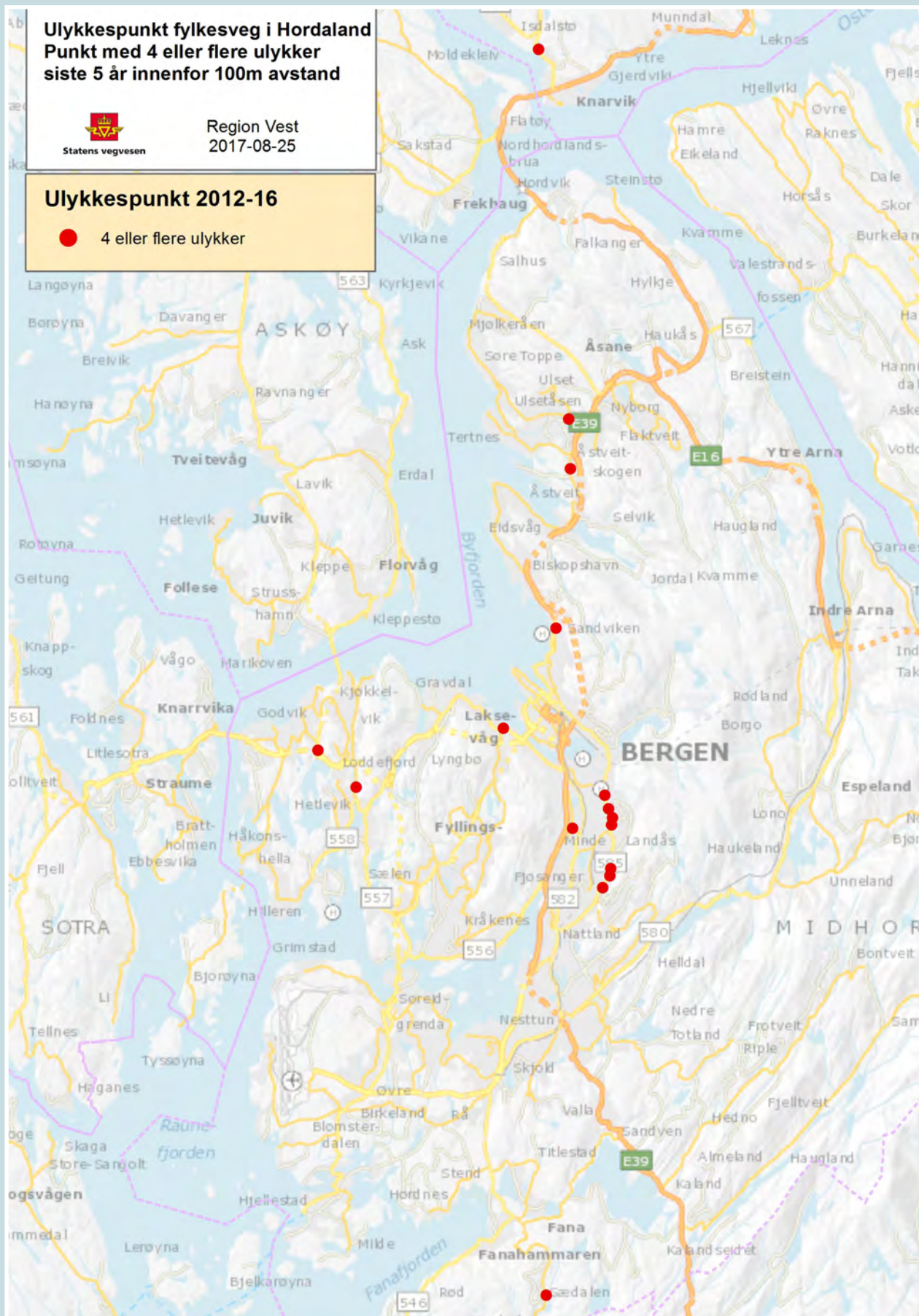
Figur 3 - Sum drepne/hardt skadde 2000-2016 fordelt på alder og kjønn



Figur 4 - Utvikling i talet på drepne/hardt skadde 2000-2016



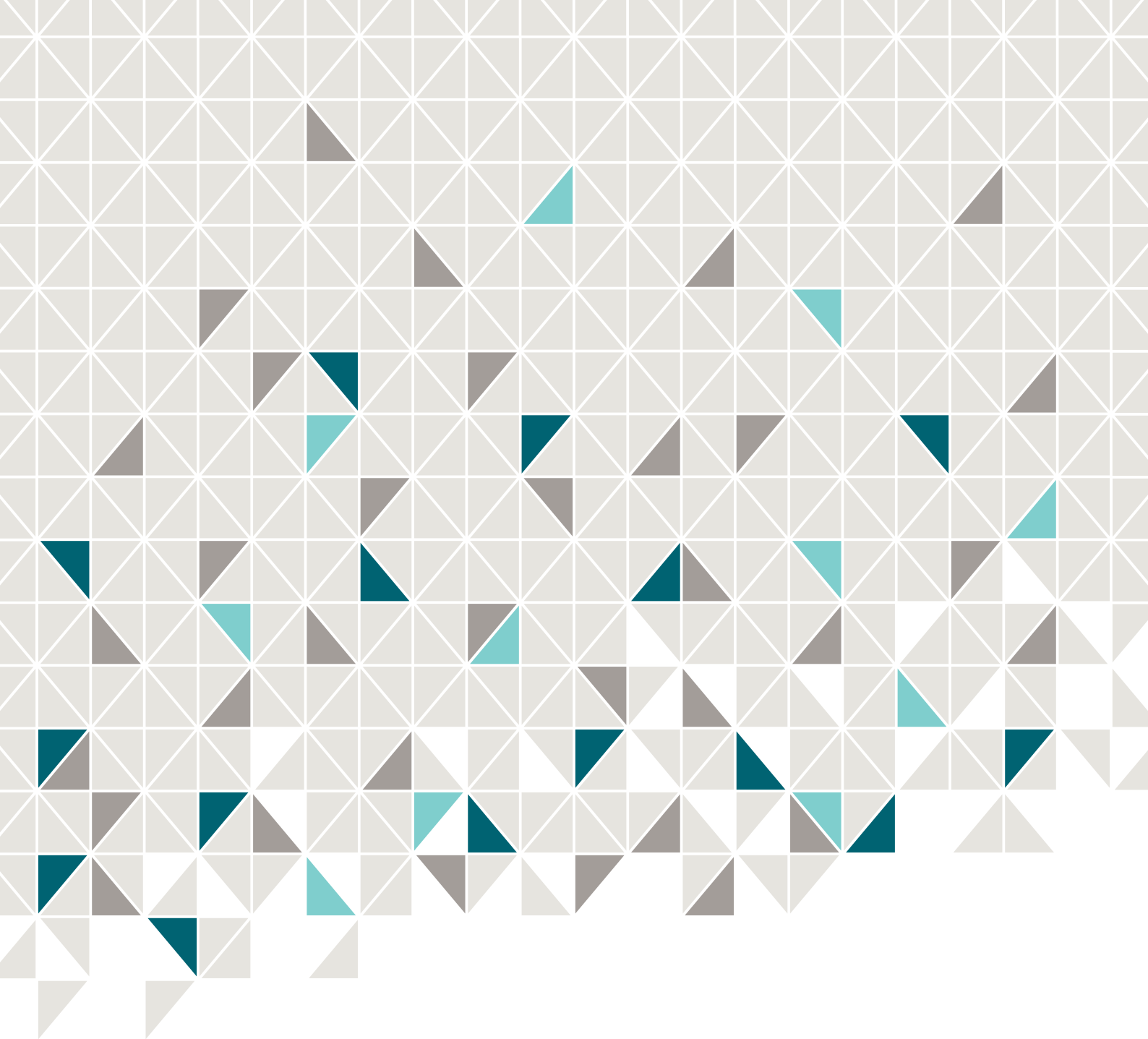
Figur 5 - Sum ulykker 2000-2016 i Hordaland fordelt på trafikantgruppe



Figur 6 - Ulykkespunkt 2012-2016 (4 ulykker)



Figur 7 - Ulykkespunkt 2012-2016 (3 og 4 ulykker)



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

