

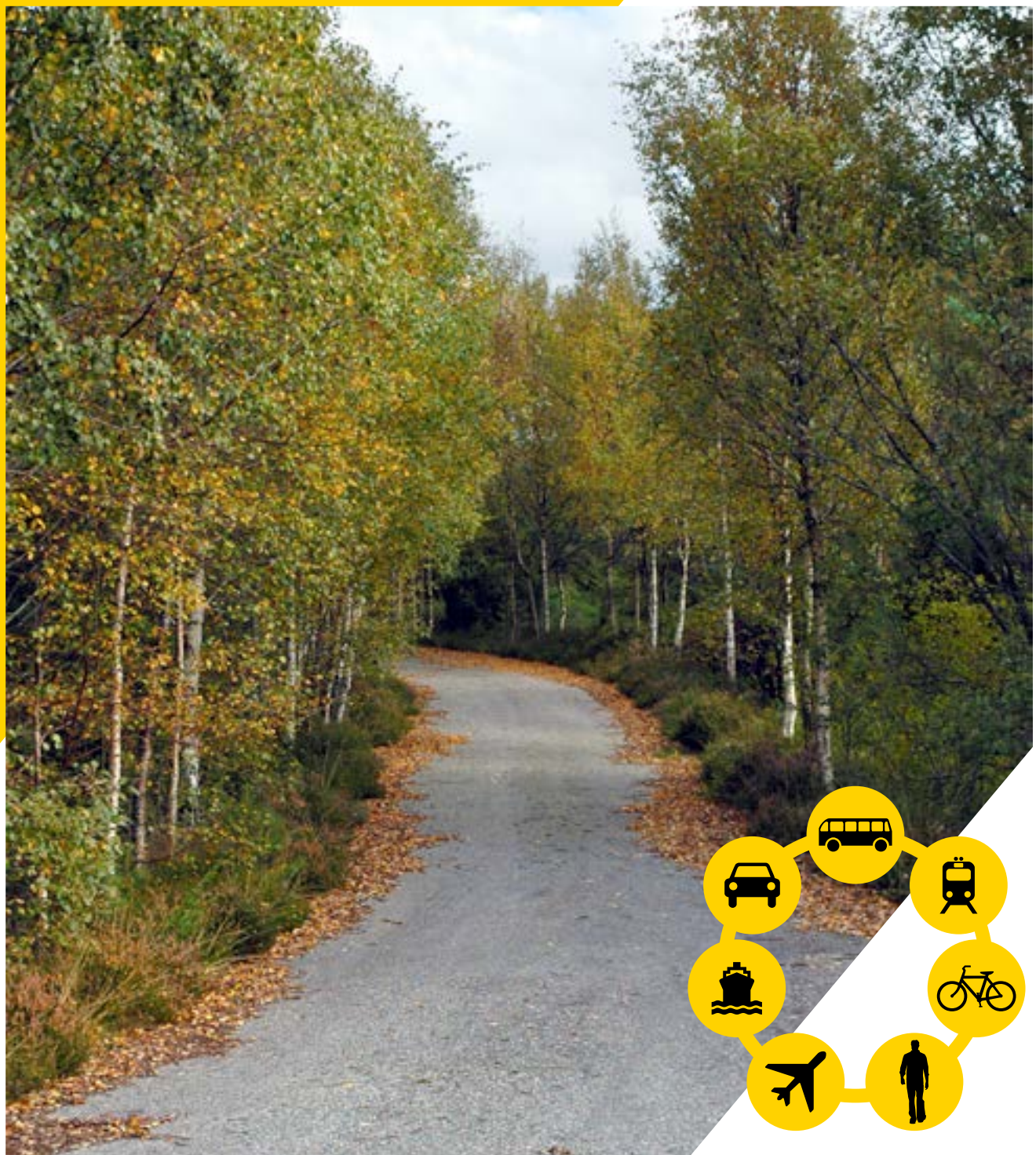
Handlingsprogram 2015–2017

Vedlegg til Regional transportplan Hordaland 2013–2024

Framlegg til fylkestinget 9. og 10. desember 2014



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE



Innhold

| | |
|---|-----------|
| DEL 1 UTGREIINGSOPPGÅVER | 5 |
| 1. Utgreiingsoppgåver under arbeid | 5 |
| 1.1 Deltema 4.1: Strekningsvise utbetringstiltak | 5 |
| 1.2 Utgreiingstiltak som er teke ut av handlingsprogrammet for perioden 2015–2017 | 12 |
| DEL 2 HANDLINGSPROGRAM FYLKESVEGNETTET 2015–2017 | 16 |
| 2. Status for perioden | 16 |
| 2.1 Oppsummering av handlingsprogramperioden 2013–2014 | 16 |
| 2.2 Utsetjingar og økonomiske overskridingar i perioden 2013–2014 | 16 |
| 2.3 Økonomiske rammer for perioden 2015–2017 | 17 |
| 2.4 Nytt momssystem | 17 |
| 3. Satsingsområde for perioden | 18 |
| 3.1 Styrking av tiltak for å ta vare på det eksisterande vegnettet | 18 |
| 3.2 Gjennomføring av allereie prioriterte prosjekt | 19 |
| 3.3 Strekningsvise utgreingar | 19 |
| 4. Handlingsprogram 2015–2017 | 20 |
| 4.1 Prioriteringar 2015–2017 | 20 |
| 4.2 Omtale av prioriterte prosjekt | 22 |
| 4.3 Programområde | 25 |
| 4.4 Standardhevingstiltak | 26 |
| 4.5 Skredsikringstiltak | 26 |
| 4.6 Refusjonar 2015–2017 | 26 |
| 5. Perioden 2018–2024 | 27 |
| 5.1 Bindingar 2018–2024 | 27 |
| 5.2 Aktuelle prosjekt for gjennomføring etter 2017 | 27 |
| 5.3 Aktuelle bompengeprosjekt | 33 |
| VEDLEGG 1: FORSKOTTERINGAR FYLKESVEGNETTET 2015–2017, mill. kroner. | 36 |
| VEDLEGG 2: PROSJEKTOMTALE AV PRIORITERTE PROSJEKT FOR PERIODEN 2015–2017 | 39 |

Regional transportplan sitt Handlingsprogram for 2015–2017

Første generasjon av Regional transportplan sitt handlingsprogram vart vedteke i desember 2012 og gjeld for perioden 2013–2017. No er me snart halvvegs i planperioden, fleire tiltak er gjennomførte og nokre tiltak er endra i høve til oppsett framdrift og kostnad. Det er difor behov for å oppdatere handlingsprogrammet med prosjektoptale og økonomiske rammes i høve til fylkesbudsjettet.

Handlingsprogrammet er delt i to delar. Den første delen er ei opplisting av tiltak for vidare utgreiingar og planlegging som er naudsynt for å gjennomføra planen. Den andre delen er ei

oversikt over prioritering og finansiering av fysiske tiltak knytt til fylkesvegnettet.

Dei økonomiske rammene har ikkje gjeve rom for nye prosjekt i løpet av planperioden. Denne reviderte utgåva av handlingsprogrammet omfattar difor berre omtale av allereie prioriterte prosjekt. Det vert lagt opp til ei meir omfattande rullering av Regional transportplan i samband med neste handlingsprogramperiode (2018–2021). Prosessen knytt til den rulleringa vil starta opp i 2015, og vil følgja plan- og bygningslova sine krav til medverknad og høyring.



Figur 1: Nytt kollektivfelt ved Lagunen opna i 2013, og er eitt av prosjekta som vart ferdigstilt i første del av handlingsprogramperioden. Foto: Morten Wanvik

DEL 1 UTGREIINGSOPPGÅVER

Utgreiingsoppgåvene er knytt opp mot deltema og strategiar i samsvar med omtale i den regionale planen. I dette reviderte handlingsprogrammet har ein delt utgreiingsoppgåvene inn i Utgreiingsoppgåver under arbeid og Utgreiingstiltak som er teke ut av handlingsprogrammet for perioden 2015–2017. Dei einstilte tiltaka er nærare omtala nedanfor.

1. Utgreiingsoppgåver under arbeid

1.1 Deltema 4.1: Strekningsvise utbetringstiltak

| Tiltak 4.1.1 | Strekningsvise utgreiingar for overordna fylkesvegnett |
|----------------------|--|
| Innhald | Det skal gjennomførast strekningsvise utgreiingar om standard for det overordna og høgtrafikkerte vegnettet. Utgreiinga skal konkludere med framlegg om aktuelle utbetningsstandardar, praktiske etappar og prosjektavgrensingar for gjennomføring. |
| Ansvar | Statens vegvesen. |
| Samarbeidspartnarar | Hordaland fylkeskommune. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Arbeidet med strekningsvis utgreiing er starta opp, første strekning er Trengereid–Ulvik (Fv 7 og Fv 572). Til saman skal 6 overordna strekningar utgreiast, og arbeidet er forventa ferdigstilt i løpet av 2015. Dei strekningsvise utgreiingane vil deretter bli lagt fram for fylkespolitiske organ. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 4.2: Drift og vedlikehald

| Tiltak 4.2.1 | Drifts- og vedlikehaldsstrategi – årleg rapportering |
|----------------------|--|
| Innhald | Status for drift og vedlikehald skal rapporterast årleg til fylkesutvalet, mellom anna som grunnlag for budsjettprosessen. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | Årleg. |
| Status hausten 2014 | I 2012 vart det nedsett ei arbeidsgruppe med deltaking frå entreprenørane, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Gruppa skal sikra at målsetjingane i drifts- og vedlikehaldsstrategien vert oppfylt. Grunna ressursituasjonen har arbeidet med drifts- og vedlikehaldsstrategien lagt nede i 2013 og første halvdel av 2014. Arbeidet vart starta opp at hausten 2014. Det vert no arbeidd med å lyse ut ny kontrakt for Stor-Bergen. Det pågår eit arbeid mellom HFK/Skyss og Svv for å sikre at den nye kontrakten også omfattar tilhøvet til reklamefinansiering av leskur og bymøblar. Fylkesutvalet vil få ei orientering kring status på arbeidet med drifts- og vedlikehaldsstrategien våren 2015. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 4.2.2 | Tiltak på fylkesvegar som ikkje inngår i overordna vegnett |
|----------------------|--|
| Innhald | Fylkesvegar som ikkje inngår i overordna vegnett skal kartleggjast med særleg fokus på å fjerna vektrestriksjonar og å stogga vedlikehaldsetterslep. Forfallsregistrering skal baserast på vegnummer. |
| Ansvar | Statens vegvesen. |
| Samarbeidspartnarar | Hordaland fylkeskommune. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Forfallsregistrering av fylkesvegnettet er gjennomført av Statens vegvesen i 2013 (SVV-rapport nr 183). Rapporten syner at det i Hordaland er registrert eit samla behov på om lag 6,5 mrd. kroner for å fjerna forfall og gjera tilhøyrande naudsynte oppgraderingar på fylkesvegnettet. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 4.4: Gang- og sykkelveggar

| Tiltak 4.4.1 | Gang- og sykkeltiltak i distrikta |
|----------------------|---|
| Innhald | Delta i planlegging og synleggjere behovet for kollektivtiltak, gang- og sykkeltiltak og miljøtiltak i Bergen og i dei ulike regionsentra. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen, aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | 2013. Knytt til NTP-handlingsprogram og statsbudsjett. |
| Status hausten 2014 | Tiltaket vert følgt opp gjennom fylkeskommunen si rolle i kommunale planprosessar, samt deltaking i Bergensprogrammet og utforming av framtidige belønningsavtalar / bymiljøavtalar. Gjennom desse prosessane vert det mellom anna lagt til rette for ulike kollektiv- og sykkeltiltak langs riksveg. Aktuelle tiltak vert også synleggjort i handsaminga av NTP-handlingsprogrammet, og i Skyss-rapporten «Knutepunkter i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov» (mai 2014). Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 4.4.2 | Gang- og sykkeltiltak kring skular og andre målpunkt |
|----------------------|---|
| Innhald | Sikre oppfølging av kommunale trafikksikringsplanar, særleg ved skular og andre målpunkt for barn og unge. |
| Ansvar | Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Aktuelle kommunar, politiet, trygg trafikk mfl. |
| Oppstart / framdrift | 2013. Kontinuerleg arbeid. |
| Status hausten 2014 | Kommunale TS-planar vert lagt til grunn for framlegg til prioritering av midlar til ulike TS-tiltak på fylkesvegnettet. Det vert lagt vekt på at dei midlar ein har til rådvelde vert nytta kring skular og andre målpunkt for barn og unge. Det er etablert ei ny tilskotsordning for mindre fysiske tiltak i kommunane til kommunal/fylkeskommunal veg. Det er også sett av eigne midlar til prosjektet Trafikksikker kommune. Dei to allereie etablerte tilskotsordningane heldt fram: Tilskot til lokale trafikksikringsarrangement og tilskot til kommunale trafikksikringsplanar. Behovet for trafikktryggleikstiltak er generelt langt større enn det ein har midlar til. Tiltaket er likevel vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 4.4.3 | Samordning av drift og vedlikehald av gang- og sykkelveggar |
|----------------------|--|
| Innhald | Rutinar for betre samordning av drift og vedlikehald av viktige gang- og sykkelstrekningar, uavhengig av vegeigar. |
| Ansvar | Statens vegvesen. |
| Samarbeidspartnarar | Hordaland fylkeskommune og kommunane. |
| Oppstart / framdrift | 2013 |
| Status hausten 2014 | Drift og vedlikehald av fylkeskommunale gang- og sykkelveggar vert utført gjennom driftskontraktar. I samsvar med Forvaltningsreforma vart ikkje ansvaret som kommunane hadde for drift og vedlikehald av gang og sykkelveggar langs dei «gamle» fylkesvegane overført til fylkeskommunen. Dette ansvaret ligg framleis hjå kommunane og er ikkje med i driftskontraktane for riks- og fylkesvegane. Statens vegvesen har gjort ei registrering av gang og sykkelveggar langs dei gamle fylkesvegane i Hordaland og samla lengde er ca 90 km. I fylkeskommunen sitt budsjett for drift og vedlikehald av vegnettet er det ikkje sett av midlar til dette føremålet. Slik Statens vegvesen ser det, er det ikkje rom for å ta på seg denne oppgåva dersom ikkje den økonomiske ramma aukar. Statens vegvesen kan ikkje sjå at det er andre måtar å få til gode overgangar eller overlapping i brøyting og kosting utan at dette inneber vesentlege kostnader for fylkeskommunen. Tiltaket skal vurderast på nytt og må sjåast i samanheng med oppfølging av drift- og vedlikehaldsstrategien for fylkesvegnettet. Etter planen skal det rapporterast til politisk nivå i fylkeskommunen om status for oppfølging av denne strategien våren 2015. Tiltaket er starta opp, men er ikkje i rute. |

Deltema 4.5: Ferjedrift

| Tiltak 4.5.1 | Servicenivå og krav til ferjedrifta |
|----------------------|---|
| Innhald | Før neste anbudsrunde skal det leggast fram ei utgreiing om konsekvensar av auka servicenivå og ein høgare standard på ferjemateriell (lågare snittalder) og med universell tilrettelegging. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune / Skyss. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen (landbasert infrastruktur). |
| Oppstart / framdrift | Ferdig innan utlysing av nye ferjeanbodspakkar. (Frå 2015 og framover.) |
| Status hausten 2014 | Utgreiingsarbeidet Prosjekt nye ferjeanbod er starta opp, prosjektplan og fyrste kostnadsoverslag er utarbeida. Ein tek sikte på ferdigstilling av prosjektet med hovudprinsipp for neste generasjons ferjeanbod gjennom politisk sak i januar 2015. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 4.5.2 | Miljøvenleg framdriftsteknologi for ferjer og snøggbåtar |
|----------------------|--|
| Innhald | Vidareføre utgreiing om meir miljøvenleg framdriftsteknologi som skal innarbeidast i neste anbudsrunde. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune / Skyss. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | Er i gang. Ferdig innan utlysing av nye ferjeanbodspakkar. |
| Status hausten 2014 | Forprosjektet om alternativ miljøvenleg framdriftsteknologi er gjennomført, og det er også sett på miljøløysing for det framtidige sambandet Kleppestø–Strandkaien. Fylkesutvalet har tidlegare vedteke at dette båtsambandet skal driftast med miljøfartøy. Det er ein føresetnad for elektrisk drift på sambandet at det vert lagt til rette for at det kan etablerast eit ladeanlegg på Kleppestø. Askøy kommune er i gong med eit planarbeid som omfattar ei større utbygging av Kleppestø, inkludert kaiområdet, dei neste åra. I denne utbyggingsperioden vil det vere store utfordringar knytt til etablering og drift av ladeanlegg på Kleppestø. Fylkesutvalet vedtok difor i sak 195/13 å lyse ut ein midlertidig kontrakt på sambandet med konvensjonelt fartøy. Arbeidet knytt til miljøfartøy på sambandet pågår, og anbod skal lysast ut så snart det let seg gjere i høve til utbyggingsprosessen. HFK held seg også løpande orientert om teknologiutviklinga på området, m.a. batteriferjeprojektet på Lavik–Oppedal som kjem i drift frå 01.01.2015. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 4.7: Skredsikring

| Tiltak 4.7.1 | Styrking av innsatsen knytt til skredsikring |
|----------------------|---|
| Innhald | Hordaland fylkeskommune skal arbeida aktivt politisk mot statlege organ for å sikre meir midlar til skredsikringstiltak. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg arbeid. |
| Status hausten 2014 | Det er registrert 216 skredpunkt på fylkesvegnettet vårt, med eit samla kostnadsestimat på 1.37 mrd. kr. (Det reelle behovet er større ettersom mange skredpunkt manglar kostnadsestimat.) Hordaland har over fleire år hatt eit gjennomføringsetterskot og underforbruk på skredsikringsmidlar, noko som i hovudsak skuldast kompliserte planprosessar. No er fylket derimot inne i ein periode med fleire store prosjekt, og utfordringa framover vert å prioritera slik at midlane vert nytta der behovet er aller størst. Hordaland fylkeskommune har ved fleire høve gjort Samferdsledepartementet oppmerksame på behovet for auka midlar til skredsikringstiltak, og Vestlandsrådet har sett fram krav om at heile det offentlege vegnettet må vere sikra mot skred innan 2030. Gjennom brev til Vegdirektoratet 27.05.2014 er det også peika på at Hordaland, grunna manglande kompensasjon for prisstiging i perioden, har fått 25 mill. kr for lite i statlege rassikringsmidlar for perioden 2010–2013. For perioden 2014–2017 er Hordaland tildelt 308 mill. kroner til skredsikring på fylkesvegnettet. I desember 2013 vedtok fylkestinget samrøystes sak om skredsikring på fylkesvegnettet, der behovet for auka midlar vart presisert: Fylkestinget meiner Hordaland sin del må aukast med 150–200 mill. kr for perioden. Tiltaket om å styrka innsatsen knytt til skredsikring er vurdert å vera i rute. |

Deltema 5.2: Infrastruktur for kollektivtrafikken

| Tiltak 5.2.1 | Utbetring av kollektivknutepunkt |
|----------------------|--|
| Innhald | Oppstart av arbeidet med ei breiare utgreiing av behov og aktuelle tiltak for dei viktigaste transportknutepunkta i fylket for å oppfylle måla om effektive knutepunkt og positiv sentrumsutvikling |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune / Skyss og aktuelle kommunar. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | 2013. Kontinuerleg. |
| Status hausten 2014 | Som grunnlag for arbeidet med kollektivstrategi for Hordaland vart det gjennomført ei kartlegging av oppgraderingsbehov av eit stort utval kollektivknutepunkt i fylket. Det er etablert ei tverrpolitisk arbeidsgruppe for utarbeiding av strategi for innfartsparkering, som etter planen skal ferdigstillast hausten 2014. TØI har i dette arbeidet gjennomført ei kartlegging av bruken på dei viktigaste innfartsparkeringsplassane i Bergensområdet. Hordaland fylkeskommune deltek også i eit nasjonalt prosjekt om kollektivknutepunkt, Transbytt, saman med andre fylkeskommunar og statlege etatar. Det vert vist til handlingsprogrammet for kollektivstrategi for Hordaland for meir informasjon om status for dette. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 5.2.2 | Utbetring av haldeplassar |
|----------------------|--|
| Innhald | Kartlegge behov for opprusting av viktige haldeplassar med stor trafikk. Haldeplassar med mindre trafikk, men som er trafikkfarlege eller har andre kritiske manglar, skal også vurderast. Krav til standard kan i slike tilfelle reduserast. |
| Ansvar | Statens vegvesen. |
| Samarbeidspartnarar | Hordaland fylkeskommune / Skyss og aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Dette arbeidet inngår som ein del av kollektivstrategien, som vart ferdigstilt i 2014. Aktuelle tiltak vert også synleggjort i Skyss-rapporten «Knutepunkter i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov» (mai 2014). Tiltaket er vurdert å vera i rute |

| Tiltak 5.2.3 | Planar for knutepunkt |
|----------------------|---|
| Innhald | Kartlegge behov for opprusting av viktige haldeplassar med stor trafikk. Haldeplassar med mindre trafikk, men som er trafikkfarlege eller har andre kritiske manglar, skal også vurderast. Krav til standard kan i slike tilfelle reduserast. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen og aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg, og i samband med aktuelle planprosessar. |
| Status hausten 2014 | Dette arbeidet inngår som ein del av den daglege drifta hjå HFK / Skyss. Tiltaket er meir utfyllande omtala i handlingsprogrammet til kollektivstrategi fir Hordaland. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 6.: Transport i Bergensområdet

| Tiltak 6.1.1 | Samordna areal- og transportplan |
|----------------------|--|
| Innhald | Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Ulike nasjonale, regionale og kommunale etatar. |
| Oppstart / framdrift | Planarbeidet er starta opp. |
| Status hausten 2014 | Planprogrammet er vedteke og det vert lagt til grunn at regional plan skal vedtakast i 2015. Planen skal omhandle tema som bustadområde, regionale næringsområde, effektive og miljøvenlege transportsystem, grønstruktur og regional samordning. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 6.1.3 | Regionpakke Bergen |
|----------------------|--|
| Innhald | Etablering av Regionpakke Bergen. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen og dei aktuelle kommunane. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Det er etablert ei politisk styringsgruppe og eit arbeidsutval knytt til Regionpakke Bergen. Regjeringsnotatet til KVU for Bergensområdet slår fast at det – på kort sikt – ikkje vert tilrådd å etablere ein regionpakke med felles organisering og finansiering. Fokus i arbeidet i 2014 har vore utarbeiding av ny fleirårig søknad til belønningsordninga og grunnlag for ein framtidig bymiljøavtale. Søknad til belønningsordninga er utarbeida og sendt til SD, jf. politiske vedtak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune hausten 2014. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 7.1: Riksvegnettet

| Tiltak 7.1.1 | Strekingsvise prioriteringar på riksvegnettet |
|----------------------|--|
| Innhald | For å synleggjera behovet for strekingsvise prioriteringar på riksvegnettet skal Hordaland fylkeskommune gjennom fylkespolitiske organ, Vestlandsrådet, Stamvegutvalet E16, Haukelivegen AS, IS Rv. 13 og IS rv. 7, delta aktivt i planlegging og handsaming av NTP med tilhøyrande budsjettprosessar. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg i NTP-arbeidet. |
| Status hausten 2014 | Gjennom høyringsprosessar deltek fylkeskommunen i utforming og handsaming av NTP med tilhøyrande handlingsprogram og budsjettarbeid. Tilsvarende omfattar dette Vestlandsrådet og ulike interesseorganisasjonar for vegstrekninga, der fylkeskommunen er representert. Fylkeskommunen deltek også aktivt i KVU-arbeidet med Rv 7 og strekninga Arna–Voss. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 7.1.2 | Kollektivtiltak, gang- og sykkeltiltak og miljøtiltak i Bergen og regionsentra |
|----------------------|--|
| Innhald | Delta i planlegging og synleggjere behovet for kollektivtiltak, gang- og sykkeltiltak og miljøtiltak i Bergen og i dei ulike regionsentra. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen, aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | 2013. Knytt til NTP-handlingsprogram og statsbudsjett. |
| Status hausten 2014 | Tiltaket vert følgt opp gjennom fylkeskommunen si rolle i kommunale planprosessar, samt deltaking i Bergensprogrammet og utforming av framtidige belønningsavtalar / bymiljøavtalar. Gjennom desse prosessane vert det mellom anna lagt til rette for ulike kollektiv- og sykkeltiltak langs riksveg. Aktuelle tiltak vert også synleggjort i handsaminga av NTP-handlingsprogrammet, og i Skyss-rapporten «Knutepunkter i Hordaland: Kartlegging av oppgraderingsbehov» (mai 2014). Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 7.2: Jernbane

| Tiltak 7.2.2 | Større utbetringstiltak langs Bergensbanen |
|----------------------|--|
| Innhald | Arbeide aktivt for at Ringeriksbanen vert prioritert i første fireårsperiode av handlingsprogrammet for NTP 2014–2023 og at Takvam–Trenegereid vert prioritert i siste del av handlingsprogramperioden (2018– 2023). |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Jernbaneverket, Forum Nye Bergensbanen. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg i NTP-arbeidet. |
| Status hausten 2014 | Det er i gjeldande NTP sett av 1,5 mrd. til oppstart (anleggsstart) av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode (2018–2023). NTP legg opp til at det skal startast planarbeid i første fireårsperiode, og Jernbaneverket arbeider med eit utgreiingsoppdrag med frist hausten 2014. Utgreiinga skal mellom anna gje grunnlag for beslutning i høve til vidare planprosess. Det er i statsbudsjettet sett av 230 mill. kr samla til planlegging av ulike større jernbaneprojekt, inkludert planprosessen kring Ringeriksbanen. Målet er framleis oppstart av Ringeriksbanen tidleg i andre periode av NTP-handlingsprogrammet (2018– 2019). Strekninga Takvam–Trenegereid er ikkje nemnt særskilt i NTP, men inngår i KVU for Voss–Arna som er utarbeida og levert Samferdsledepartementet våren 2014. Konseptvalsutgreiinga er hausten 2014 til KS1-handsaming. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

| Tiltak 7.2.3 | Gjennomføring av kollektivterminal i Voss trafikknutepunkt |
|----------------------|--|
| Innhald | Utbygging av jernbanestasjon, bussterminal, drosjehaldeplass, parkeringsanlegg (for bil og sykkel) og ny gondolbane til Hanguren. Tiltaket skal finansierast med ei 50/50 kostnadsdeling mellom stat og fylkeskommune. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune / Skyss. |
| Samarbeidspartnarar | Voss kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB, ROM eigedom. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg i NTP-arbeidet. |

| Tiltak 7.2.3 | Gjennomføring av kollektivterminal i Voss trafikknutepunkt |
|---------------------|--|
| Status hausten 2014 | Reguleringsplan vart godkjent februar 2013 og arbeidet med detaljprosjektering har no starta opp. Føremålet med reguleringsplanen er å legge til rette for samordna utbygging av jernbanestasjon, bussterminal, drosjehaldeplass, parkeringsanlegg (for bil og sykkel) og ny gondolbane til Hanguren, med mest mogleg saumlause overgangar mellom dei ulike transportformene. Eit sentralt element i planen er bygging av ny bussterminal med tilhøyrande drosjehaldeplass, oppstillingsplassar for turistbussar og område for kiss & ride. Andre viktige element er oppgradering / justering av riksvegen i det aktuelle området og nytt terminalbygg. Planprosessen har vore eit samarbeid mellom Voss kommune, Jernbaneverket, NSB/ROM Eiendom, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Finansieringa av planarbeidet har vorte delt likt mellom dei fem partane. Bussterminalen er føresett finansiert med halvparten statlege midlar og halvparten fylkeskommunale midlar. Fylkestinget har sett av 1,2 mill. kr til prosjektering i 2014. Siktemålet hjå fylkeskommunen er byggjearbeid kring årsskiftet 2015/2016. |

| Tiltak 7.2.4 | Togmateriell |
|----------------------|--|
| Innhald | Arbeide aktivt for at NSB set inn moderne togmateriell på Vossebanen og Arnalokalen, tilrettelagt med internettsamband og mobiltelefoni. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | NSB, Forum Nye Bergensbanen. |
| Oppstart / framdrift | Oppstart 2013. |
| Status hausten 2014 | Samferdselsadministrasjonen har faste dialogmøte med NSB der aktuelle problemstillingar kring ruteproduksjon, drift og materiell vert drøfta. I NSB sitt innspel til NTP 2014–2023 føreslo ein nytt togmateriell til Vossebana frå 2016. Bakgrunnen for forslaget er at noverande togmateriell ikkje er tidsmessig. Nye tog har under akselerasjon eit høgare straumforbruk enn dagens tog, og Jernbaneverket har i sitt Handlingsprogram 2014–2023 identifisert trong for infrastrukturtiltak knytt til nye tog på Vossebana. Tiltaka omfattar betra straumforsyning gjennom ny omformarstasjon i Arna, auka sporkapasitet på Voss og i Bergen samt plattformforlenging på einskilde stasjonar. I handlingsprogrammet til NTP er det ikkje funne plass til finansiering av desse tiltaka i første del av planperioden. Tiltaka er difor plassert i perioden 2018–23. NSB har teke initiativ til dialog med Jernbaneverket angående moglegheiter for å gjennomføra dagens togtilbod med nye tog med eksisterande straumforsyning. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

Deltema 7.4: Sjøtransport

| Tiltak 7.4.1 | Farleier |
|----------------------|--|
| Innhald | Synleggjera behovet for planlegging og prioritering av ny innseglingslei til Bergen. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Kystverket. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg i NTP-arbeidet. |
| Status hausten 2014 | Det er i Kystverket sitt handlingsprogram sett av 5 mill. kr til utdjuingstiltak kring Færøyfluene i første 4-årsperiode (2014–2017), og 19 mill. kr i siste 6-årsperiode (2018–2023). Det er sett av 5 mill. kr til utdjuingstiltak ved nordleg innsegling Askøy / Meland i første 4-årsperiode, og 155 mill. kr i siste 6-årsperiode. Reguleringsarbeid for nordleg innsegling til Bergen er igongsett. Det er dialog mellom Kystverket og Meland kommune for å avklåra om planen skal vera statleg eller kommunal. Arbeid med samfunnsøkonomisk analyse for tiltaket er igongsett. Tiltaket er vurdert å vera i rute. |

1.2 Utgreiingstiltak som er teke ut av handlingsprogrammet for perioden 2015–2017

Fleire av utgreiingstiltaka frå planprogramperioden 2013–2014 er teke ut av denne reviderte utgåva, anten fordi dei er gjennomførte, eller fordi dei er overført til Kollektivstrategi for Hordaland sitt handlingsprogram.

Gjennomførte tiltak

Fylgjande tiltak er gjennomført i perioden 2013–2014:

Deltema 4.3: Regionsentra som trafikale knutepunkt

| Tiltak 4.3.1 | Utvikling av regionsentra som trafikale knutepunkt |
|----------------------|--|
| Innhald | Oppstart av arbeid med ei breiare utgreiing av behov og aktuelle tiltak for dei viktigaste transportknutepunkta i fylket, for å oppfylla måla om effektive knutepunkt, positiv sentrumsutvikling og etablering av gode innfartsparkeringar. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Aktuelle kommunar, Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Det er ikkje starta opp eit eige utgreiingsarbeid for utvikling av regionsentra som trafikale knutepunkt. Tiltaket må sjåast i samanheng med tiltak 5.2.1 kollektivknutepunkt og tiltak 7.1.2 om kollektiv, gang- og sykkel og miljøtiltak, der det er gjort mykje arbeid på til dels parallelle tiltak. Regional plan for attraktive senter i Hordaland og dei strekningsvise utgreiingane på det overordna fylkesvegnettet vil også svara ut dette tiltaket. Utvikling av regionsentra som trafikale knutepunkt utgår difor som sjølvstendig tiltak. |

Deltema 4.7: Skredsikring

| Tiltak 4.7.2 | Betre kartlegging av skredfare |
|----------------------|--|
| Innhald | Framtidige rulleringar av skredsikringsplanen må gjere risikovurderingar med omsyn til klimaendringar og ekstremvær i tillegg til bruk av historiske skreddata. |
| Ansvar | Statens vegvesen. |
| Samarbeidspartnarar | Hordaland fylkeskommune. |
| Oppstart / framdrift | Kvart 4. år. |
| Status hausten 2014 | Skredsikringsplanen er erstatta av Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i region vest, og utarbeidinga av denne er ein del av arbeidet med ny Nasjonal Transportplan for perioden 2014–2023. Mandatet har vore å identifisere og rangere alle skredpunkt på riks- og fylkesvegnettet på grunnlag av ny prioriteringsmodell og kriteria som følgjer denne. Ny prioriteringsmodell er mellom anna utarbeida på bakgrunn av Statens vegvesen sitt etatsprosjekt "Klima og transport", og tek i større grad enn før omsyn til klimaendringar og ekstremvær. Tiltaket er vurdert som gjennomført. |

Deltema 4.6: Trafikksikring

| Tiltak 4.6.1 | Handlingsplan for trafikksikring 2010–2013 |
|----------------------|---|
| Innhald | Handlingsplan for trafikksikring 2010–2013 skal rullerast for perioden 2014–2017. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU), Statens vegvesen og aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |

Tabellen held fram på neste side

| Tiltak 4.6.1 | Handlingsplan for trafikksikring 2010–2013 |
|---------------------|---|
| Status hausten 2014 | <p>Handlingsplanen vart vedteke i fylkestinget mars 2014. Hovudfokus i ny plan er retta mot trafikksikringsarbeid i kommunane, møteulukker utanfor tettbygde strok og mjuke trafikantar i byområde.</p> <p>Det er etablert ei ny tilskotsordning; mindre fysiske tiltak i kommunane til kommunal/fylkeskommunal veg. Det er også sett av eigne midlar til prosjektet Trafikksikker kommune. Dei to allereie etablerte tilskotsordningane heldt fram: Tilskot til lokale trafikksikringsarrangement og tilskot til kommunale trafikksikringsplanar. Tiltaket er vurdert som gjennomført.</p> |

Deltema 5.1: Overordna rutestruktur mellom regionsentra og Bergen

| Tiltak 5.1.1 | Ny kollektivstrategi for Hordaland |
|----------------------|--|
| Innhald | Arbeidet med ny kollektivstrategi for Hordaland må ferdigstillast tidleg nok til at strategien kan leggjast til grunn for overordna rutestruktur i nye anbodspakkar. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune / Skyss. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen, aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | 2013. Ferdig i løpet av 2014, innan utlysing av nye anbodspakkar i 2015. |
| Status hausten 2014 | Arbeidet med kollektivstrategi for Hordaland er ferdigstilt gjennom politisk vedtak i Fylkestinget juni 2014. Tiltaket er vurdert som gjennomført. |

Deltema 6: Transport i Bergensområdet

| Tiltak 6.1.2 | Kollektivstrategi |
|----------------------|--|
| Innhald | Utarbeiding av Kollektivstrategi for Hordaland. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune / Skyss. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen og aktuelle kommunar. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Arbeidet med kollektivstrategi for Hordaland er ferdigstilt gjennom politisk vedtak i Fylkestinget juni 2014. Tiltaket er vurdert som gjennomført. |

Deltema 7.2: Jernbane

| Tiltak 7.2.1 | Finansiering av dobbeltspor Arna–Bergen |
|----------------------|--|
| Innhald | Sikre fullfinansiering av dobbeltspor Arna–Bergen med oppstart av prosjektet i 2013. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Jernbaneverket, Forum Nye Bergensbanen. |
| Oppstart / framdrift | Kontinuerleg i NTP-arbeidet. |
| Status hausten 2014 | Finansiering er sikra gjennom NTP, første fireårsperiode (2014–2017). Tiltaket er vurdert som gjennomført. |

Deltema 7.3: Luftfart

| Tiltak 7.3.1 | Bergen lufthavn Flesland – tilbringarteneste |
|----------------------|--|
| Innhald | Det skal arbeidast for at tilbringartenesta vert meir attraktiv. Bybanen byggjetrinn 3 til Flesland må gjennomførast i samsvar med vedteke Bergensprogram. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Avinor, Bergen kommune. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Arbeidet med bybanen byggjetrinn III er starta opp. Tiltaket er vurdert som gjennomført. |

Deltema 7.3: Sjøtransport

| Tiltak 7.4.2 | Fiskerihamner |
|----------------------|--|
| Innhald | Starte opp arbeidet med etablering av ny fiskerihamn på Bømlo S. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Kystverket, Bømlo kommune. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Kommunedelplan for fiskerihamn er vedteken og kommunen skal saman med Kystverket utarbeida reguleringsplan. Føremålet med planarbeidet er at Bømlo skal styrkast og utviklast som regional og nasjonal fiskerihamn med høg standard og god infrastruktur. Tiltaket er vurdert som gjennomført. |

Deltema 8.3: Nye finansieringsformer

| Tiltak 8.3.1 | Finansieringsform |
|----------------------|---|
| Innhald | Synleggjera moglegheiter for nye finansieringsformer. |
| Ansvar | Hordaland fylkeskommune. |
| Samarbeidspartnarar | Statens vegvesen. |
| Oppstart / framdrift | 2013. |
| Status hausten 2014 | Det vert rapportert på dette tiltaket under 6.1.3 Regionpakke Bergen, der finansiering av infrastrukturtiltak vert vurdert. Tiltaket finansieringsform utgår difor som sjølvstendig tiltak. |

Tiltak som er overført til Kollektivstrategi for Hordaland

Utarbeiding av kollektivstrategi for Hordaland er eitt av tiltaka i handlingsprogrammet. Difor er det også naturleg at kollektivtiltaka i RTP vert overført til kollektivstrategien og omtala i den tilhøyrande handlingsplanen. Reine infrastrukturtiltak vert ikkje overført. Fylgjande kollektivtiltak er overført frå RTP til kollektivstrategi for Hordaland sin handlingsplan:

Deltema 5.1: Overordna rutestruktur mellom regionsentra og Bergen

| Tiltak 5.1.2 | Samordna takst- og billetteringssystem |
|---------------------|---|
| Innhald | Hordaland fylkeskommune / Skyss vil ta initiativ til å utgreie moglegheit for betre samordning av takst- og billetteringssystem for kollektivtrafikksystema i fylket. |

Deltema 5.3: Skuleskyss og alternativ ruteproduksjon

| Tiltak 5.3.1 | Utgreiing om alternativ ruteproduksjon |
|---------------------|---|
| Innhald | I arbeidet med kollektivstrategi må alternativ ruteproduksjon, som til dømes tingsruter, vurderast. |

Deltema 5.4: Kollektivtilbod og reiseliv

| Tiltak 5.4.1 | Informasjon og marknadsføring |
|---------------------|---|
| Innhald | Aktivt arbeid for betre marknadsføring og informasjon om det eksisterande rutetilbodet. |

| Tiltak 5.4.2 | Rutetilbod i reiselivssamanheng |
|---------------------|--|
| Innhald | Det skal leggjast til rette for nye rutetilbod som kan vera interessante i reiselivssamanheng. Slike tilbod skal vurderast som sjølvfinansierande ruter. |

Deltema 7.2: Jernbane

| Tiltak 7.2.5 | Samordning buss–bane |
|---------------------|---|
| Innhald | Kollektivstrategi for Hordaland skal vurdere korresponderande buss- og togruter i særleg viktige knutepunkt som Arna og Voss. |

DEL 2 HANDLINGSPROGRAM FYLKESVEGNETTET 2015–2017

2. Status for perioden

Dette kapittelet gjev eit oversyn over status for perioden i høve til gjennomførte prosjekt og økonomiske rammer.

2.1 Oppsummering av handlingsprogramperioden 2013–2014

I løpet av første del av handlingsprogramperioden (2013–2014) har fleire prosjekt vorte ferdigstilt, både som prioriterte prosjekt innanfor og utanfor Bergensprogrammet, og gjennom dei ulike programområda. Her følgjer ei oversikt over gjennomførte prosjekt for perioden 2013–2014:

Ringveg vest og Bybanen er dei to store prosjekta innanfor Bergensprogrammet. For perioden 2013–2014 har ein fått gjennomslag på Ringveg vest, byggetrinn II, og opna Bybanen byggetrinn II, Nesttun–Lagunen, for normal drift. Ved Lagunen er det etablert kollektivfelt i Fanaveien, det er bygd ny Lagunen kollektivterminal samt etablert ny innfartsparkering. Det er også etablert kollektivfelt Osveien, fra Elvenesveien til Skjoldskiftet. Bergen busstasjon har vorte opprusta i høve til universell utforming og betre tilhøve for både bussar og passasjerar, og vart opna i 2013.

Utanfor Bergensprogrammet er det etablert kollektivfelt på Fv 563 Askøyvegen. Det er vidare gjennomført ulike tiltak ved Valestrand–Kringastemma, Osterøy, langs Fv 541 Stokkabekken–Rubbestadneset, Bømlø, langs Fv 70 Jensanesvegen, Stord, langs Fv 562 Bakervågflaten og Fv 562 Kleppestø–Ask, Askøy, og på strekninga Norheimsund–Vikøy, som del av Kvammapakken, Kvam. Det er også etablert rundkjøring ved amfi Os.

Innanfor dei ulike programområda har ein også gjennomført fleire viktige tiltak. I løpet av 2013 vart det etablert sikker sykkelparkering på Bergen busstasjon i samband med opprustinga, det vart opna ny gang- og sykkelveg i Fv 585 Birkelundsbakken og det vart opna ny gang- og sykkelbru over Fv 580 Fanaveien. Våren 2014 vart sykkelfelt/ sykkelveg med fortau i Fv 256 Lars Hillesgate opna. Strekinga ei viktig lenke i høve til å etablere eit samanhengande sykkeltilbod gjennom Bergen sentrum. Fv 183 Totlandsveien, Bergen, har vorte opprusta med gang- og sykkeltiltak og trafikksikringstiltak, og vart opna hausten 2014. Det er også gjennomført

gang- og sykkeltiltak på Fv 57 Konglevoll, Lindås, samt underskrive sykkelbyavtalar på Stord og i Bergen. Det er også etablert eit stort antall mindre men viktige trafikksikringstiltak fleire stader i fylket.

To store rassikringsprosjekt er ferdigstilt i perioden; Fv 572 Torgilsberg tunellen og Fv 7 Kattadalen. I tillegg er det også gjennomført rassikring på mindre prosjekt, og slutføring av nokre eldre rassikringsprosjekt. Ein har gjennomført sikring etter ras på Fv 7 i Tokagjelet i september 2013, og denne er venta fullført i løpet av november 2014.

Jondalstunellen vart opna hausten 2012, og behovet for kapasitetstiltak ved Jondal ferjekai har auka etter at tunnelen opna. Ein er i gong med enklare tiltak for å auka kapasiteten på ferjesambandet. På kort sikt vil ein mellom anna få utvida kapasitet for oppstillingsplassar. Det er utarbeida reguleringsplan for framtidige løysingar på ferjekaien. For inneverande periode vel ein å prioritere grunnverv og riving av bankbygg, opparbeiding av ny oppstillingsplass, køyreal, fortau og gangareal, betre kollektivløysingar, tekniske installasjonar, lys samt naudsynte støyttiltak på ferjekaien. Anleggsarbeidet vil truleg starta opp tidleg i 2015.

Hordaland er framleis landets største bompengedyrke, og fylgjande bompengeprojekt har fått fylkeskommunal løyving i 2013–2014: Kvammapakken, Bømløpakken, Haugalandspakken, Askøypakken, Stord vestsida, Askøypakken og Austevollsbrua.

2.2 Utsetjingar og økonomiske overskrindingar i perioden 2013–2014

Nokre prosjekt utanfor Bergen har fått forskyvingar i framdriftsplan. Difor er ein del kostnader forskyvde til slutten av handlingsplanperioden. Stord vestsida og Kvammapakken skulle i følgje handlingsprogrammet avsluttast i 2014, men er no forskyvde i tid med to år. I tillegg har renter på bompengelån i Kvammapakken vore betre enn føresette, difor er denne pakken styrka økonomisk. Andre prosjekt som er forskyvde

i tid er Storskaret–Arefjordpollen, Grindavoll–Lepsøy, Venjanaset–Strandvik og Uggdal–Uggdalseidet. Vidare forventar ein no større produksjon i Bømlopakken i åra 2015 og 2016.

Nokre prosjekt utanfor Bergen har fått auka kostnader som er politisk handsama i årlege budsjettsaker. Dette er Fv 48 Tunell bak Tysse (110 mill. kr), Fv 567 Hosanger sentrum (29 mill. kr), Fv 49 Uggdal–Uggdalseidet (10 mill. kr), Fv 122 Venjanaset–Strandvik (30 mill. kr), undergang Ringheimsvegen (15 mill. kr). Samla overskridingar på desse utgjør dermed 194 mill. kr.

Budsjetta for 2013–2015 viser også nokre prosjekt som ikkje er med handlingsprogrammet. Dette gjeld:

- Prosjekt som vart ferdige før 2013, med sluttløyving seinare (Jondalstunellen, Løfallstrand–Årsnes, Hauge–Lonevåg, Tofte–Ranavik, Utne–Herand, fotgjengarløysing Alver).
- Prosjekt som tidlegare var under programområde, men på grunn av av auka kostnader er ført opp som eige prosjekt (Ringheimsvegen).
- Nye prosjekt med vedtak om forskot, tilskot og der HFK er byggherre (til dømes Åsamyrvegen, Bordalsvegen og rundkøyring Florvåg).

Innafor bompengepakkar er det også fleire prosjekt som har fått auka kostnader. Dette får derimot ikkje konsekvensar for fylkesbudsjettet, men vil føre til at andre prosjekt i pakkene truleg ikkje vert gjennomført.

2.3 Økonomiske rammes for perioden 2015–2017

Vi har vore inne i ein periode med store investeringar på fylkesvegnettet. Dette gjev utfordringar for komande periode, både med omsyn til det store og aukande låneopptaket i fylkeskommunen og med omsyn til store bindingar på igongsette prosjekt.

Bindingane i perioden 2015–2017 er knytt til vidareføring og realisering av fylkeskommunale forpliktingar i

bompengeprojekt. Bindingane er også knytt til fullføring av vedtekne strekningsvise tiltak, samt til faste postar (programområda). I tillegg inneber gjeldande drifts- og vedlikehaldsstrategi bindingar med omsyn til sterkare satsing for å stoppe veksten i forfallet på vegnettet, sjå nærmare omtale i kapittel 3.

Dei økonomiske rammene frå forrige handlingsplan 2014–2017 var på om lag 600 mill. kroner (2014-kroner) i fylkeskommunale midlar per år. Denne investeringsramma utgjør 695 millionar 2014-kr etter dei nye momssatsane. Tabellane under syner høgare rammes for siste del av handlingsprogramperioden. Dette skuldast kostnadsauke, nye prosjekt og ulike forseinkingar. Ramma til drift/vedlikehald på om lag 400 mill. kroner per år (467 millionar 2014-kr etter dei nye momssatsane) vert vidareført.

Tabell 1B viser at det i budsjett- og økonomiplanen for perioden 2014–2017 er lagt opp til å bruka om lag 672 millionar kroner utover dei økonomiske rammene frå forrige handlingsplan 2014–2017. Midlane er fordelt til vedtekne prosjekt og det er difor ikkje rom for nye prosjekt i perioden.

2.4 Nytt moms-system

Frå og med 2013 vart momsreglande for vegsektoren endra ved at fritaket for offentleg veg vart oppheva. Leverandørane skal no fakturera full mva. både for varer og tenester. For Hordaland fylkeskommune skal dette ikkje ha nokon reell effekt, ettersom fylkeskommunen får refundert mva. gjennom ordninga med momskompensasjon. Men tala for veginvesteringar vert høgare. Statens vegvesen har rekna verknaden av endringa til ein auka kostnad på gjennomsnittleg 15,9% for veginvesteringar og 10% for vegvedlikehald.

Alle kostnadsanslag i RTP og handlingsprogrammet 2013–17 var i gamle mva. satsar. For å samanlikna rammene i handlingsprogrammet med løyvingar og forbruk etter 2013, er dei «gamle» anslaga auka med 15,9% for investeringar og 10% for drift/vedlikehald.

Tabell 1A: Rammes fylkesvegnettet 2014–2017, mill. kroner inklusive mva. (HFK løyving.)

| Øk. rammes handlingsprogram RTP 2014–17 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2014–17 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Investeringar | 695 | 716 | 738 | 760 | 2909 |
| Drift/vedlikehald | 467 | 481 | 495 | 510 | 1953 |
| Sum | 1162 | 1197 | 1233 | 1270 | 4862 |

Tabell 1B. Rammes fylkesvegnettet 2014–2017, mill. kroner inklusive mva. (HFK løyving.)

| Budsjett 2014–15 og øk.plan 2016–17 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2014–17 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Investeringar | 972 | 950 | 925 | 767 | 3614 |
| Drift/vedlikehald | 461 | 472 | 486 | 501 | 1920 |
| Sum | 1433 | 1422 | 1411 | 1268 | 5534 |

3. Satsingsområde for perioden

Prioriteringar i komande treårsperiode kan oppsummerast slik:

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

3.1 Styrking av tiltak for å ta vare på det eksisterande vegnettet.

Drifts- og vedlikehaldsstrategi for fylkesvegnettet i Hordaland vart vedteke i fylkestinget i oktober 2011. Målsetjinga er å stogge auken i forfallet innan 2017. Dette inneber eit behov for kraftig auke i løyvingar til vedlikehald.

I rapporten *Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?* (SVV-rapport nr 183) er det registrert eit samla behov på om lag 6,5 mrd. kroner for å fjerna forfall og gjera tilhøyrande naudsynte oppgraderingar på fylkesvegnettet i Hordaland. Av dette er om lag 2,5 mrd. kroner knytt til tunellar, om lag 1,5 mrd. kroner gjeld bruer og om lag 140 mill. kroner gjeld ferjekaier. Det er også store behov knytt til vegutstyr og miljøtiltak (om lag 1,2 mrd. kroner), vegoverbygging (om lag 610 mill. kroner) og drens- og avløpsanlegg (om lag 560 mill. kroner).



Figur 2: Kostnad ved å fjerna forfall på fylkesvegnettet i Hordaland, fordelt på ulike postar.

Dei siste åra har løyvingane til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet vore på om lag 400 mill. kroner per år. Ut frå Statens vegvesen sine berekningar tilseier behovet for å ta vare på vegkapitalen løyvingar på om lag 600 mill. kroner per år.

Det er lagt til grunn i drifts- og vedlikehaldsstrategien at ein skal stogga veksten i forfallet på fylkesvegnettet innan 2017. Dei viktigaste verkemidla i høve til å nå dette målet er dei



Figur 3: Fv 307 Reimegrend. Djupe hjulspor, sprekkar i asfalten, dårleg veggrunn. (SVV Vegbilete, 26. august 2014).

økonomiske rammene til drifts- og vedlikehaldsområdet. Til no er denne budsjettposten ikkje auka tilstrekkeleg i høve til å nå målet. Auka kostnader i høve til drift av vegnettet er også utfordrande, og har ført til at ein stadig mindre del av drifts- og vedlikehaldspotten har gått til vedlikehaldstiltak, ettersom denne har vorte ei salderingspost mot drifta. Innføring av budsjettposten «Standardhevingstiltak» vil truleg medverka til å snu utviklinga. Denne posten var på budsjettet for fyrste gong i 2013 med 40 mill. kr og er for 2014 inne med 76,3 mill. kr. I fylkesrådmannen sitt framlegg til budsjett for 2015 er det lagt inn 86 mill. kr. i standardhevingstiltak.

I økonomiplanperioden 2015–2018 vert det lagt opp til ei gradvis auke av den årlege ramma til standardhevingstiltak opp til 150 mill. kroner i 2018. I statsbudsjettet som nylig er lagt fram finst det også ein post om midlar til gjennomføring av tunellforskriften. Samla gjev dette forhåpningar om at vi fram mot 2017 er på god veg til å stogga veksten i forfallet på fylkesvegnettet.

Innretninga på handlingsprogrammet for perioden 2014–2017 vert sett som riktig og naudsynt etter at det i mange år har vore løyvd for lite midlar til drift og vedlikehald av vegnettet. Med opplegget som er foreslått for perioden med ein større pott til standardhevingsmidlar vil ein unngå at forfallet på vegnettet held fram, og prioritere trafikktryggleik, framkomst og regularitet på fylkesvegnettet i Hordaland. Prioriteringar i dette handlingsprogrammet har klare likskapstrekk med etatsframlegget til Nasjonal transportplan 2014–2017 og strategien for utviklinga av riksvegnettet. Samstundes peikar Regional transportplan på behovet for ei meir heilskapleg tilnærming til utviklinga av fylkesvegnettet. Dette gjeld både klassifiseringa av vegnettet etter funksjon som eit grunnlag for å prioritere knappe midlar i åra framover, og framlegget om å vurdere gjennomføring av tiltak på lengre strekningar og med bruk av ulike typar midlar (strekningssvise tiltak, programområdetiltak og standardhevingstiltak, samt eventuelle eksterne midlar).

3.2 Gjennomføring av allereie prioriterte prosjekt

Gjennomføring av allereie prioriterte prosjekt er høgt prioritert i handlingsprogramperioden 2015–2017. Dei prioriterte prosjekta for perioden er vist i handlingsprogramtabellen (tabell 2) i kapittel 4, og omtala i kapittel 4.2.

Fylkeskommunale midlar er for perioden bundne opp slik:

Bindingar:

Vedtekne prosjekt og refusjon av forskotteringar er bindingar for perioden 2015–17 og seinare.

Forskotteringar:

I Hordaland er det praksis for at kommunar og andre kan forskottere midlar til investeringar på fylkes- og riksveggar for å kome tidlegare i gang med prosjekt enn kva som ville vore mogleg med utgangspunkt i årlege fylkeskommunale og statlege investeringsrammer.

Omfanget av forskotteringar i Hordaland er stort, fylkeskommunen har pr 31.08.2014 om lag 650 mill. kr i gjeld og rest på vedtekne forskotteringar. For kommunar eller andre som forskotterer fylkeskommunale investeringar på vegnettet vil ein normalt måtte vente omlag 15 år før ein får refundert midlane, noko som vil vere ei utfordring i mange år framover. Ordninga er innretta på følgjande vis:

- Ordinære forskotteringsprosjekt: Prosjekt som ikkje er prioritert gjennomført i gjeldande handlingsprogram for fylkesvegnettet vil verta tilbakebetalt etter årleg vedteken plan for refusjonar. For desse prosjekta vil taket på maksimal forskotteringssum vere 15 mill. kroner.
- Prioriterte prosjekt: Forskottering av prosjekt som er prioritert i gjeldande handlingsprogram vil verta refundert i samsvar med finansieringsopplegget i handlingsprogrammet. Det vil ikkje vere noko tak på forskotteringssum for dei prioriterte prosjekta.

Det vert ikkje lagt opp til å endra dagens ordning med forskottering. Ordninga sin karakter tilseier at det er naudsynt med stor grad av fleksibilitet med omsyn til politisk handsaming av søknader. Dette inneber at ein framleis legg opp til fortløpande handsaming av ordinære forskotteringsøknader.

Nye prosjekt:

Nye prosjekt i handlingsprogrammet er avgrensa til strekningsvise tiltak i pågåande bompengeprojekt og oppstart av nye/utvida bompengeprojekt. På bakgrunn av punkta over er det ikkje rom for å starte opp nye enkeltståande strekningsvise investeringsprosjekt i perioden.

3.3 Strekningsvise utgreiingar

For å starte oppfølginga av den strategien som er lagt til grunn i RTP, vert det foreslått å gjennomføre strekningsvise

utgreiingar på (primært) det overordna vegnettet i handlingsprogramperioden. Dette har to hovudføremål:

- Nytte midlar innanfor programområda og standardhevingstiltak på heilskapleg vis – til tiltak som er i tråd med resultatane av strekningsvise utgreiingar.
- Kome i posisjon til å foreslå nye investeringstiltak på fylkesvegnettet for perioden 2018–2024.

Strekningsvise utgreiingar skal skildre status og utfordringar på det overordna fylkesvegnettet. For mesteparten av det overordna fylkesvegnettet vil utviklingsstrategien i hovudsak vera å oppnå ein samanhengande god vegstandard med vekt på god framkomst, trafikktryggleik og skredsikring. Utgreiingane skal konkludere med faglege råd om strekningsvise utbetringstiltak som grunnlag for arbeid med handlingsprogram og dei årlege plan- og byggeprogramma.

Arbeidet med strekningsvise utgreiingar av det overordna vegnettet har starta opp. Det er eit mål å verte ferdig med utgreiingane i 2015 for å bruke desse som eit grunnlag for rulling av RTP. (Sjå også tiltak 4.1 under utgreiingsoppgåver.)

Asfaltering / dekkelegging

I Hordaland er det 2898,9 km – avrunda til 2900 km – fylkesveg. Langs fylkesvegane er det i tillegg 204,6 km med gang- og sykkelveggar.

Standarden på fylkesvegane i Hordaland varierer mykje; frå gode fire- og to-feltsveggar i Bergensområdet til smale og svingete veggar både i Nordhordland, Voss, Hardanger og Sunnhordland. Alle fylkesvegane har asfaltdekke. Standarden på vegdekka i tettbygde strom med høg trafikk er per 2014 akseptabel, men i distrikta er det mange veggar med djupe hjulspor og oppsprukke asfaltdekke. Dei «gamle» fylkesvegane har lågast standard og her er det og mest trong for opprusting.

Det er stor trong for midlar til dekkelegging. I 2014 er det sett av 49,8 mill.kr til legging av ca. 82 km ny asfalt. Dette svarer til ca 2,8 % av vegnettet. Løyvinga i 2013 var også på 49 mill.kr. Dersom dei årlege løyvingane er på dette nivået vil det i gjennomsnitt ta ca. 35 år mellom kvar gong det vert lagt asfalt.

Behovet for årlege midlar til ny asfalt på fylkesvegane i Hordaland er ca 90 mill.kr. Dersom løyvingane er lågare enn dette, vil forfallet på vegnettet auke.

4. Handlingsprogram 2015–2017

Handlingsprogrammet for perioden 2015–2017 er utforma på bakgrunn av dei tidlegare omtalte satsingsområda:

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

4.1 Prioriteringar 2015–2017

Tabell 2 under syner prioritering av investeringstiltak på fylkesvegnettet i Hordaland i perioden 2015–2017. Totalt viser tabellen investeringar i perioden 2015–2017 på om lag 6,4 milliardar kroner (løpande), fordelt med om lag 2,6 mrd kroner i fylkeskommunale midlar og om lag 3,7 mrd kroner i anna finansiering. I tillegg er det vist forslag til årleg ramme til drift og vedlikehald med utgangspunkt i dagens rammer.

I statsbudsjettet for 2013 vart meirverdisatsen for vegsektoren auka til 25%, medan det tidlegare var gradert meirverdiavgift for ulike typar tiltak. Dette er ein viktig grunn til at det er vanskeleg å samanlikna tidlegare kostnadsoverslag med nyare overslag der momssatsen er høgare. Handlingsprogramtabellen til høgre er justert i høve til gjeldande meirverdiavgiftsreglar.

Tabell 2: Handlingsprogram 2015–2017. (Løpande kroner. Alle tal i 1000.)

| Prosjekt (1000 kr) | 2015 kr | | 2016 kr | | 2017 kr | | Budsjett og øk.plan 2015–17 | | |
|--|----------------|-----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------------------|-------------------|---------------|
| | Budsjett 2015 | FK mid-lar 2016 | Anna (*) 2016 | Øk.plan 2016 | FK mid-lar 2016 | Anna 2016 | Øk.plan 2015–17 | FK midlar 2015–17 | Anna 2015–17 |
| Bergensprogrammet: | | | | | | | | | |
| Bybanen. Byggjeste 2 | 5 000 | | 5 000 | | | | 5 000 | | 5 000 |
| Bybanen. Byggjeste 3 | 1 363 000 | | 1 363 000 | 286 000 | | 286 000 | 1 749 000 | | 1 749 000 |
| Sum Bybanen | 1 368 000 | | 1 368 000 | 286 000 | | 286 000 | 1 754 000 | | 1 754 000 |
| Skansetunellen | | | | | | | | | |
| Ringveg vest. Byggjeste 2 | 185 000 | 70 000 | 115 000 | 100 000 | 38 000 | 62 000 | 353 000 | 133 000 | 220 000 |
| Åsamyrvegen | 30 000 | 6 000 | 24 000 | | | | 30 000 | 6 000 | 24 000 |
| Fleslandsveien | 11 900 | 2 400 | 9 500 | | | | 11 900 | 2 400 | 9 500 |
| Programområde i Bergensprogrammet | 270 000 | 198 000 | 72 000 | 276 000 | 276 000 | 285 000 | 831 000 | 759 000 | 72 000 |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Prosjekt utanom Bergensprogramet: | | | | | | | | | | | | |
| Fv 546 Austevollbrua, ferjetilskot | 9 900 | 9 900 | 10 000 | 10 000 | 10 200 | 10 200 | 10 200 | 10 200 | 10 200 | 30 100 | 30 100 | |
| Fv 567 Hauge-Lonevåg | 1 500 | 1 500 | | | | | | | | 1 500 | 1 500 | |
| Fv 107 Jondalstunellen | 1 000 | 1 000 | | | | | | | | 1 000 | 1 000 | |
| Fv 7/fv 49 Kvammapakken | 70 000 | 40 000 | 30 000 | 100 000 | 30 000 | 70 000 | 73 000 | 13 000 | 60 000 | 243 000 | 83 000 | 160 000 |
| Fv 541/542 Bømlopakken | 230 000 | 47 000 | 183 000 | 240 000 | 47 000 | 193 000 | 250 000 | 50 000 | 200 000 | 720 000 | 144 000 | 576 000 |
| Fv 48 Tunell bak Tysse | 98 000 | 98 000 | | | | | | | | 98 000 | 98 000 | |
| Fv 209 Storskaret-Arefjord, Fjell | 50 000 | 50 000 | 100 000 | 100 000 | 100 000 | | | | | 150 000 | 150 000 | |
| Fv 158 Grindavoll-Lepsøy, Os | 30 000 | 30 000 | 36 000 | 36 000 | 36 000 | | | | | 66 000 | 66 000 | |
| Fv 122 Venjanaset-Strandvik | 38 000 | 35 700 | 2 300 | | | | | | | 38 000 | 35 700 | 2 300 |
| Fv 6 Haugalandspakken Fv6 Sveio-Buavåg | 20 000 | 6 000 | 14 000 | 5 000 | 1 100 | 3 900 | | | | 25 000 | 7 100 | 17 900 |
| Fv 546 Austevollbrua, ferjetilskot | 9 910 | | 9 910 | 10 020 | | 10 020 | 10 150 | | 10 150 | 39 870 | | 39 870 |
| Programområde | 75 000 | | 75 000 | 75 000 | | 75 000 | 75 000 | | 75 000 | 295 000 | | 295 000 |
| Refusjonar utanom Bergen | 50 000 | | 50 000 | 90 000 | | 90 000 | 90 000 | | 90 000 | 280 000 | | 280 000 |
| Standardhevingstiltak | 70 000 | | 70 000 | 90 000 | | 90 000 | 125 000 | | 125 000 | 335 000 | | 335 000 |
| Fv 567 Hosanger sentrum | 38 000 | 37 000 | 1 000 | | | | | | | 38 000 | 37 000 | 1 000 |
| Fv 49 Uggdal-Uggdalseid | 19 500 | 19 500 | | | | | | | | 19 500 | 19 500 | |
| Fv 545 Stord vestside | 15 500 | 1 500 | 14 000 | 35 500 | 6 900 | 28 600 | | | | 51 000 | 8 400 | 42 600 |
| Askøypakken | 44 000 | 6 000 | 38 000 | 236 000 | 62 000 | 174 000 | 351 000 | 64 000 | 287 000 | 631 000 | 132 000 | 499 000 |
| Kollektivterminal på Voss | 2 000 | 2 000 | 12 000 | 12 000 | | | | | | 14 000 | 14 000 | |
| Ungang Ringheimsvegen Voss | 20 000 | 20 000 | | | | | | | | 20 000 | 20 000 | |
| Rundkøyring Askøy - fin. tilskot frå eksterne | 12 000 | 2 000 | 10 000 | | | | | | | 12 000 | 2 000 | 10 000 |
| Programområde utanom Bergen | 93 000 | 92 000 | 1 000 | 95 000 | 95 000 | 98 000 | 98 000 | 98 000 | 98 000 | 286 000 | 285 000 | 1 000 |
| Standardhevingstiltak | 86 000 | 81 000 | 5 000 | 104 000 | 104 000 | 120 000 | 120 000 | 120 000 | 120 000 | 310 000 | 305 000 | 5 000 |
| Post for rebudsjettering | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 30 000 | 30 000 | |
| Rassikringstiltak: | | | | | | | | | | | | |
| Fv 572 Eddagjelet/Torgilsberget, Ulvik | 1 000 | 100 | 900 | | | | | | | 1 000 | 100 | 900 |
| Fv 7 Haukanesberget, Granvin | 104 000 | 16 000 | 88 000 | 5 000 | 700 | 4 300 | | | | 109 000 | 16 700 | 92 300 |
| Fv 7 Lussandberget, Granvin | 150 000 | 23 000 | 127 000 | 138 000 | 21 000 | 117 000 | 5 000 | 700 | 4 300 | 293 000 | 44 700 | 248 300 |
| Diverse tiltak | 3 800 | 600 | 3 200 | 4 000 | 600 | 3 400 | 4 000 | 600 | 3 400 | 11 800 | 1 800 | 10 000 |
| Sum fylkesveg ekskl. bybane | 1 644 100 | 906 200 | 737 900 | 1 506 500 | 850 300 | 656 200 | 1 274 200 | 676 500 | 597 700 | 4 424 800 | 2 433 000 | 1 991 800 |
| Refusjonar fylkesvegprosjekt | 44 000 | 44 000 | 75 000 | 75 000 | 75 000 | | 90 000 | 90 000 | 90 000 | 209 000 | 209 000 | |
| Sum investeringar fylkesveg og bybane | 3 056 100 | 950 200 | 2 105 900 | 1 867 500 | 925 300 | 942 200 | 1 464 200 | 766 500 | 697 700 | 6 387 800 | 2 642 000 | 3 745 800 |
| Drift og vedlikehald | 477 368 | 477 368 | 486 000 | 486 000 | 486 000 | 492 000 | 492 000 | 492 000 | 492 000 | 1 455 368 | 1 455 368 | |
| Sum investeringar, drift og vedl. fylkesveg | 3 533 468 | 1 427 568 | 2 105 900 | 2 353 500 | 1 411 300 | 942 200 | 1 956 200 | 1 258 500 | 697 700 | 7 843 168 | 4 097 368 | 3 745 800 |

4.2 Omtale av prioriterte prosjekt

Dette kapittelet gjev ei kort skildring av prioriterte prosjekt for perioden 2015–2017. Ei meir utfyllande prosjektoptale med kart over dei ulike tiltaka er vist i vedlegg 2.

Bybanen

Tredje byggetrinn frå Rådal til Flesland omfattar utbygging av 7 km banetrasé. Av dette vil om lag 2,85 km vera i tunell. Det vil også verta etablert gang- og sykkelveg. Kostnadsanslag for byggetrinn 3 er sett til totalt 3,6 mrd. kr (2013-kr), inkludert depot / verkstad til om lag 900 mill. kroner. Prosjektet vil gje svært god framføring og regularitet mellom Bergen sentrum og Flesland. Bybanen Utbygging planlegg slutføring av anlegget i 2016.

Ringveg vest

Føremålet med prosjektet er å gje betre framkomst mellom Bergen vest og Sandsli/Kokstadområdet. Samstundes vil ein betre tilhøva for fotgjengarar og syklistar og redusere miljøproblema.

2. byggetrinn omfattar:

- Ny firefeltsveg i tunell mellom Sandeide og Liavatnet, ca. 4,1 km med to løp.
- Rampetunellar mot Sandeide med tilkopling til hovudtunellane, ca 0,7 km.
- Slutføring av krysset på Sandeid.
- Nytt toplanskryss med tilkopling til vestre innfartsåre ved Liavatnet.
- Oppgradering av tryggleiksstyret i Lyderhorntunellane.

Kostnadsoverslag for 2. byggetrinn var på ca 1.5 mrd. 2008-kr. Det er venta at dei totale kostnadane vert om lag 200 mill. kr. lågare enn dette.

Ringveg vest er eit av prosjekta i Bergensprogrammet og kostnadene vert i hovudsak dekkja med bompengar. Ferdigstilling av anlegget er planlagt sommaren / hausten 2015. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Skansentunellen / Bymiljøtunellen

Skansentunellen er eit prosjekt som skal avlaste Bergen sentrum for biltrafikk. Det ligg føre ein eldre kommunedelplan for prosjektet, men løysingar og traséval i denne planen vert ikkje sett som aktuelle i dag.

Prosjektet har endra namn til Bymiljøtunellen og skal avlaste sentrumskjerna for trafikk for å betre tilhøva for fotgjengarar, syklistar, kollektivtrafikk og nyttetraffikk. Samstundes skal miljølempane reduserast med færre trafikklukker og mindre støy- og luftforureining. Det er sett i gong eit arbeid som skal liggja til grunn for oppstart av eit formelt planarbeid for Bymiljøtunellen.

Kvammapakken

Kvammapakken er eit bompengeprojekt for å utbetre og trafikksikre delar av vegnettet i Kvam herad. Pakken omfattar

tiltak på fylkesvegnettet i Kvam herad (fv 7 og fv 49), samt eitt tiltak i Granvin. Det er lagt til grunn at utbygginga skal gjennomførast i løpet av åtte år eller raskare dersom økonomien tillet dette. Bompengerevlinga starta hausten 2010 og bompengeperioden er 19 år. Tiltaka ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Revidert bompengesøknad for Kvammapakken vart godkjent i fylkestinget 10. desember 2008. Samla kostnadsramme for prosjekta i Kvammapakken er sett til 440 mill. 2009-kroner. Om lag 90 % av finansieringa skjer gjennom bompengerevling, og resterande 10 % gjennom fylkeskommunale midlar. Bompengefinansieringa er vedteken i St.prp. nr. 77 (2008–2009).

Det syner seg at dei fleste prosjekta som mangla reguleringsplan i 2008 kostar vesentleg meir enn kostnadsoverslag i St. prp. Samstundes har premissane for bompengeselskapet vore betre enn føreset, med lågare lånerenter enn forventa. Utrekningar som er gjort syner at pakken no har over 83 mill. kr (2014-kr inkl. mva) meir enn budsjettet. Dette er likevel ikkje nok til å fullfinansiere alle prosjekta i pakken. Det manglar i overkant av 100 mill. kr.

Foreløpig er Børvenestunellen og strekninga Vikøy–Norheimsund ferdig bygd. Det er gjort nokre mindre tiltak på Laupsa og i Granvin. Det pågår arbeid på Lingaparsellen. Strekninga Nes–Norheimsund er ferdig planlagt, og det pågår prosjektering og grunneverv. Handlingsprogrammet legg no opp til at siste byggeår er 2017.

Bømlopakken

Bømlopakken er eit bompengeprojekt der føremålet er å utbetre og trafikksikre delar av vegnettet i Bømlo kommune. Pakken omfattar større vegtiltak på det overordna fylkesvegnettet Fv 542 og Fv 541, samt større og mindre tiltak langs fylkesveg 11, 12, 14, 18, 19 og 23 og den delen av Fv 541 som ikkje er rekna som overordna fylkesveg.

Revidert bompengesøknad for Bømlopakken vart godkjent i fylkestinget 18. mars 2009. Saka vart deretter lagt fram i St.prp. nr. 78 (2008–2009) «Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland», og bompengepakken vart endeleg godkjent av Stortinget 16. juni 2009. Samla kostnadsramme for prosjekta i Bømlopakken er sett til 1003 mill. kr (2009 kr). Om lag 65 % (642 mill kroner) av finansieringa vert sikra gjennom bompengerevling, medan fylkeskommunale midlar utgjer om lag 15 % (141 mill kroner). I tillegg utgjer lokale midlar (kompensasjonsmidlar og kommunale tilskot) om lag 20 %.

Bompengerevlinga starta opp den 2. mai 2013. Bompengane vart krevd inn på bomstasjonen på Spissøy (fv 542) og på ferja Langevåg–Buavåg. Innkrevjingsperioden er 15 år.

Det er lagt opp til ein årlig gjennomsnittleg produksjon på ein stad mellom 60–80 mill kr. Største delen av dei fylkeskommunale midlane er lagt inn mot slutten av perioden.

Tabell 3: Finansieringskjelde Bømlopakken.

| Finansieringskjelde Bømlopakken | I mill. 2009 kr. |
|--------------------------------------|------------------|
| Statlege midlar | 20 |
| Fylkeskommunale midlar | 141 |
| Lokale tilskot – Bømlø kommune | 51 |
| Lokale tilskot – kompensasjonsmidlar | 149 |
| Bompengar | 642 |
| Sum | 1 003 |

Tunell bak Tysse (Samnanger kommune)

Føremålet med prosjektet er å avlaste Tysse sentrum for gjennomgangstrafikken og utbetre og trafikksikre vegen. I tillegg er det eit mål å betre tilhøva for gåande og syklande mellom den komande tunellen og Frølandsvatnet. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Prosjektet vart endeleg godkjent i fylkestinget 13. mars 2012, på bakgrunn av nytt kostnadsoverslag på om lag 430 mill 2011-kroner. Denne summen inkluderer bygging av gang- og sykkelveg langs Frølandsvatnet, eit delprosjekt som har kome til i etterkant av at prosjektet vart prioritert gjennom Handlingsprogram 2010–2013(19) for fylkesvegnettet.

Kostnadane på prosjektet har auka. Med prisstigning og auke i meirverdiavgift er det forventa ein kostnadsauke på 110 mill. kr på ramma på 430 mill. kr. Undervegs i prosjektet vart det klart at dei geotekniske undersøkingane i planarbeidet ikkje var tilstrekkelige. Det ein rekna med i kostnadsoverslaget at skulle vera steinmassar til å legge fundament for gang- og sykkelvegen, hadde for dårleg kvalitet. Massane kunne ikkje nyttast og i staden måtte ein finne areal til å lagre og nagle desse. Dermed måtte prosjektet i staden kjøpe inn steinmassar til vegfundament. Entreprenøren har som følgje av dette fått store ekstrakostnader.

Prosjektet vert finansiert av fylkesvegmidlar. Lokale krefter har forskottert 100 mill. kroner som vert nytta i starten av byggeperioden. Fylkeskommunale midlar vert føresett nytta hovudsakeleg i 2014 og 2015. Det vert sett av 275 mill. kr i 2014 og 98 mill. kr. i 2015. Det er vidare lagt opp til refusjon av forskotterte midlar frå 2016 (25 mill kroner per år i fire år). Prosjektet er noko forseinka, ferdigstilling og opning av tunnelen er planlagt til sommaren 2015.

Askøypakken

Askøypakken er eit bompengeprojekt for å utbetre og trafikksikre delar av vegnettet i Askøy kommune. Pakken omfattar tiltak på ulike delar av fylkesvegnettet i kommunen, med hovudvekt på fv 562 og 563 (i hovudsak overordna vegnett). Det er i tillegg lagt opp til å styrke vilkåra for kollektivtrafikken gjennom framkomsttiltak og oppgradering av knutepunkt mellom buss og båt på Kleppstø.

Stortinget godkjende bompengepakken Askøypakken den 5. desember 2013 med ei total ramme på 1540 mill. kr (2013 kr). Fylkestinget hadde på førehand godkjent ei fylkeskommunal løyving på 200 mill. 2012-kr, etter dåverande

meirverdiavgiftsreglar. Etter endring i regelverket av meirverdiavgift (oppheving av vegfritaket) er Hordaland fylkeskommune si løyving 420 mill. kr, der ekstra mva. utgjer 210 mill. kr, og fylkeskommunal løyving utgjer 210 mill. 2013-kr. Mva og løyving utgjer 27,2 % av totale kostnader i Askøypakken.

Før godkjenninga i Stortinget, hadde Askøy kommune søkt om, og fått godkjent av fylkestinget, fire ulike forskotteringar i Askøypakken: Fv 563 Bakarvågflaten med 30 mill. kr, Fv 562 Strusshamnkruset med 5 mill. kr, Fv 562 Fromreide–Kjerrgarden med 65 mill. kr og Fv 216 Skansen (Kleppe) med 14 mill. kr. Totalt utgjer desse 114 mill. kr, og pr. 2013 hadde Askøy kommune betalt inn 17,5 mill. kr. I sak 8/14 vedtok fylkestinget å betala attende desse midlane, og at forskotteringane vert avvika. Det kan dermed bli aktuelt at Hordaland fylkeskommune løyver sine midlar tidlegare enn føresett. Innkrevjing av bompengar vert starta hausten 2014.

Storskaret–Arefjordpollen (Fjell kommune)

Føremålet er å avlaste Straume senter og lokalvegnettet for tungtrafikk samt betre forholda for mjuke trafikantar. Tiltaket omfattar bygging av 1 km ny veg frå Rv 555 ved Arefjordpollen til fv 209 ved Storskaret. Det er også planlagt å bygge samanhengande gang- og sykkelveg. Prosjektet vart prioritert gjennom handlingsprogram 2010–2013(19) for fylkesvegnettet, med planlagt oppstart i 2012. Planlegginga (oppdatering av eldre reguleringsplan) har vore forseinka.

Tidlegare kostnadsoverslag på 60 mill. kroner (2008-kroner) var tufta på den opphavlege reguleringsplanen og er oppdatert i høve til ny informasjon og nye krav. Etter nytt anslag gjennomført i 2011 er kostnad oppjustert til 162 mill kroner. Hordaland fylkeskommune bad i 2012 Statens vegvesen om å gjennomføre nytt anslag med sikte på å få ned kostnadene. Førebels kutta vegvesenet prosjektet ned til 135 mill. kroner, og det er dialog med kommunen, Skyss og Statens vegvesen for å få redusert omfanget av prosjektet ytterlegare. Ein prosjekterer no etter reguleringsplan men med ei enklare midlertidig kryssløysing til rv 555. Dette fordi krysset likevel må rivast og erstattast med eit nytt når arbeidet med Sotrasambandet kjem i gong.

Prosjektering skal verte ferdig i 2014. Forventa oppstart er våren 2015. I handlingsprogrammet vert det føresett ei totalramme til prosjektet på 152 mill. kr, med gjennomføring primært i 2015 og 2016.

Grindavoll–Lepsøy (Os kommune)

Føremålet er å trafikksikre vegen (skuleveg) og gje betre framkomst for næringstransport. Tiltaket er å utbetre eksisterande veg til to felt og samstundes bygge gang- og sykkelveg. Strekninga er ca 3,5 km. Prosjektet vart prioritert gjennom handlingsprogram 2010–2013(19) for fylkesvegnettet, med planlagt oppstart i 2012.

Reguleringsplan for Grindavollen til Blindasundet vart vedteken hausten 2013. I 2014 vert denne strekninga prosjektert samstundes med prosjektering av punktvis utbetring på Lepsøya.

Utbetring av strekninga er ikkje kostnadsberekna, men det er sett av 66 mill. kr i 2014, 30 mill. kr i 2015 og dei resterande 36 mill. kr i 2016. Ramma skal være styrande for kva som skal gjerast. Strekninga må truleg byggast ut stegvis då ramma ikkje dekkjer utbygging av heile strekninga. Ein må også leggje til rette for enklare løysingar. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Venjanaset–Strandvik (Fusa kommune)

Føremålet med prosjektet er trafikkisikring og å betra trafikale tilhøve gjennom utbetring av eksisterande veg med etablering av ny gang- og sykkelveg. Parsellen er 2,3 km lang og er siste del av opprustinga av strekninga Venjanaset–Strandvik (med unntak av 300 meter ved Jordmorsvingen). Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Fylkestinget godkjente i 2007 ei forskottering frå Fusa kommune, Fusa kraftlag og Frank Mohn Fusa på 15 mill. kroner til dette tiltaket. Tiltaket vart prioritert med oppstart i 2013 gjennom fylkestinget si handsaming i mars 2010 (sak 1/10) av plan- og byggeprogram for 2010 med tiltaksplan for perioden 2011–2013. Det har vore sterkt lokalt engasjement for prosjektet, med forskotteringar på totalt 51 mill. kroner.

Tiltaket er lyst ut og bygging starta i 2014.

Grunnundersøkingar viste at prosjektet vert dyrare enn tidlegare tenkt. Det vart difor løyvd totalt 66 mill. kr inkl. mva. Bygging skjer i 2014 og 2015. Etter gjennomføring av dette tiltaket har ein fått god standard på heile strekninga Venjanaset–Strandvik, ei strekning på om lag 11 km.

Stord vestsida

Føremålet er å ruste opp Fv 545 mellom Fitjar og Sagvåg ved å utvide vegen og bygge gang- og sykkelveg frå Vik til Fitjar sentrum, samt utvide vegen ved kommunegrensa til tofeltsveg og utbetre brua i Sagvåg sentrum.

Fylkestinget slutta seg til utviding av bompengeneinkrevjinga på ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg til finansiering av opprusting av E39 på austsida av Stord i oktober 2011. Prop. 149 S (2011–2012) Finansiering av fv 545 i Fitjar og Stord kommunar i Hordaland, vart godkjent 21. september 2012. Med dette vart det lagt opp til å utvide bompengeneinkrevjinga med omlag to år, dvs. 40 mill. kroner, for å finansiere opprusting av fv 545 mellom Sagvåg og Fitjar (overordna vegnett). I finansieringsgrunnlaget ligg det også inne 10 mill. kroner i forskotterte midlar frå Midtfjellet Vindmøllepark og 7,5 mill. kroner i fylkeskommunale midlar, slik at totalramma for prosjektet er 57,5 mill. kroner.

Delprosjektet Fitjar–Rimbareid er bygd. Det står att noko arbeid i Fitjar sentrum. Resten av tiltaka er forseinka då det vart klart at det måtte utarbeidast nye reguleringsplanar for kommunegrensa og delstrekninga Rimbareid–Vik. Alle prosjekta er no prosjektert og ein startar bygging av Sagvåg bru i 2014. Det er ikkje midlar nok til å fullføre meir enn Sagvåg bru og delar av strekninga Rimbareid–Vik. Difor har kommunane sendt ny søknad om å forlengje innkrevjingstida med ytterlegare to år. Fylkestinget vedtok å søke om dette i PS 29/2014. I søknaden er det inkludert eit tiltak i Sagvåg sentrum. Ved ei

godkjenning av søknaden vil finansieringsramma auke til om lag 114,5 mill. kr.

Fv 6 Sveio–Buavåg, Sveio (Hauglandspakken)

Fv 6 Sveio–Buavåg ligg inne i Hauglandspakken. Tiltaket inneber utbetring av vegstrekning mellom Sveio og Buavåg. Sveio kommune har stått for utarbeiding av reguleringsplan for prosjektet. Nytt kostnadsanslag viser at tiltaket kjem på 29 mill. kr totalt. I Hauglandspakken er det semje om å sette av 21 mill. kr i bompengar til tiltaket, medan Hordaland fylkeskommune set av 8 mill. kr til tiltaket.

Ettersom det har teke tid med å få fram godkjent reguleringsplan har prosjektet blitt stadig utsett. Oppstart er estimert til hausten 2014 og ferdigstilling i november 2015. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Hosanger sentrum (Osterøy kommune)

Føremålet med prosjektet er å avlaste Hosanger sentrum for gjennomgangstrafikk og å utbetre og trafikkisikre vegen. Tiltaket er prioritert gjennom plan- og byggeprogram (programområdet "Mindre utbetringar/til rådvelde") i 2011 og 2012 (endeleg handsaming i fylkestinget 13. mars 2012). Prosjektet vart flytta opp som strekningsvis prosjekt i handlingsprogrammet for 2013/2014–2017 på grunn av storleiken.

I utgangspunktet hadde prosjektet ei ramme på 16 mill. kr. Kompliserte geotekniske undersøkingar har forseinka prosjektet. Grunnundersøkingane i 2013 viste dessutan at det er behov for meir fyllmassar enn føresett. Det er også naudsynt å skifte ut ei gamal bru som ikkje har kapasitet nok til å leie vatn i periodar med mykje nedbør. Nytt kostnadsoverslag syner at dei totale kostnadane vert på 45,3 mill. kr (inkludert auke i meirverdiavgift). Osterøy industrilag bidreg med eit tilskot på 1 mill. kr. Arbeidet startar i 2014 og skal ferdigstilt i 2015.

Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Uggdal–Uggdalseidet (Tysnes)

Føremålet med tiltaket er å trafikkisikre skulevegen. Tiltaket gjeld bygging av ny gang- og sykkelveg på ei strekning på til saman 2 km. Samstundes vil ein føreta nokre utbetringar på vegen. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Tiltaket er prioritert med oppstart i 2013 gjennom fylkestinget si handsaming i mars 2010 (sak 1/10) og i plan- og byggeprogram for 2010 med tiltaksplan for perioden 2011–2013. Kostnadstala er tidlegare sett til 18 mill. kr. (23 mill. kr inkl. ny meirverdiavgift.)

Kostnadstala er tidlegare sett til 18 mill. kr. Arbeidet fekk forseinka oppstart som følgje av at det var behov for planjusteringar og prosjektering. Nytt anslag av totalkostnader i prosjektet syner at tiltaket vil koste 34 mill. kr totalt. Anleggsarbeidet starta i 2014. I handlingsprogrammet vert det lagt inn 19,5 mill. kr i 2015 til å ferdigstille arbeidet.

Austevollsbrua (innsparte ferjetilskot)

Austevollsbrua vart ferdigstilt i 2007. I samband med Stortinget si handsaming av St.prp. nr. 30 (2004–2005) vart det gjort vedtak om at prosjektet i ein femtenårsperiode skulle

tilførast ein årleg sum på vel 9 mill. kroner i innsparte ferje-subsidiar. Delar av tilskotet vert prisjustert med 2,5 % pr. år.

4.3 Programområde

På same måte som tidlegare vert det sett av ei ramme til ulike programområde for gjennomføring i dei einskilde åra i handlingsprogramperioden. Dette gjeld tiltak innanfor kollektiv, gang- og sykkel, trafikkisikring, miljøtiltak og mindre vegutbetringar. Tiltak som vert prioritert under programområde er mindre utbetringar på eksisterande vegnett som vil betre tilhøva for kollektivreisande og gåande og syklande. Mindre trafikkisikringstiltak skal hindre dei alvorlegaste ulukkene som møteulukker, utforkøyringsulukker og ulukker med påkørsel av gåande og syklande. Aktuelle tiltak kan vera fartsregulerande tiltak, signalregulerte gangfelt, forsterka midtoppmerking, siderekker, vegbelysning og kryssutbetringar. Vanlege miljøtiltak har i perioden vore rasteplassar, støyttiltak og tiltak for å hindre påkørsel av vilt. I perioden 2015–2017 må lovpålagte tiltak i vannforvaltningsplanar også prioriterast. Konkrete tiltak vert prioritert i dei årlege plan- og byggeprogramma.

Bergen

I Bergen (Bergensprogrammet) er det sett ei årleg ramme til programområda i tråd med Prop. 143 S (2012–2013) Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m. Fordeling av årleg ramme på dei ulike programområda i Bergen lyt ein kome attende til gjennom prosessar med dei involverte etatar i Bergensprogrammet og deretter gjennom handlingsprogram for Bergensprogrammet (2014–2017) og gjennom dei årlege budsjetta som handsamast i Bergen bystyre og fylkestinget. Det er viktig å merke seg at programområda i Bergensprogrammet er å rekne som ei salderingspost dersom dei to store prosjekta i bompengepakka, Bybanen og Ringveg vest, vert dyrare. Økonomien i Bergensprogrammet gjev lite rom for å starta nye prosjekt innanfor programområda, utover dei som allereie er starta eller på annan måte har politiske vedtak knytta til seg.

Tabell 4: Fordeling mellom programområda i Bergensområdet i samsvar med fordeling i handlingsprogram 2014–17.

| Programområde Bergensprogrammet | Løyving, faste 1000-kroner (inkl. ny mva.) | Prosentvis |
|---------------------------------|--|--------------|
| Miljø- og sentrumstiltak | 82 000 | 8 % |
| Gang-/sykkeltiltak | 338 000 | 32 % |
| Trafikkisikringstiltak | 120 000 | 11 % |
| Kollektivtiltak | 308 000 | 30 % |
| Planlegging og kommunikasjon | 172 000 | 16 % |
| Andre tiltak (Sandslikrysset) | 24 000 | 2 % |
| Total | 1 044 000 | 100 % |

Handlingsprogram for Bergensprogrammet (2014–2017), følger opp dei politiske føringar som ligg i bompengesøknad og Prop. 143S (2012–2013). Særlig innan programområda er det ein vesentlig vekst i disponible midlar, i høve til førre periode. Det er likevel slik at oppstart av fleire store, og økonomisk krevjande, prosjekter, gjev lite handlingsrom for nye tiltak.

Handlingsprogrammet, slik det no er lagt opp, har ein utstrakt satsing på viktige område som gang-/sykkel og kollektiv. Gang- og sykkeltiltak er prioritert høgast. Dette er basert på eit ynskje om ytterlegare satsing frå førre periode, samt at store kostnadskrevjande prosjekt bind relativt store midlar. Kollektivtiltaka har også høg prioritet. Prioriteringa tilseier at det er mindre til andre tiltak.

Planmidlane har ein relativt stor del av programområda, då det er eit stort behov for planavklaringar for gang/sykkel- og kollektivprosjekt, samt at planlegging av vidare bybanesatsing er kostnadskrevjande. Posten «Andre tiltak» knyt seg til Bystyret sitt vedtak i saka om bompengesøknaden, og eit konkret tiltak i Sandslikrysset.

Identifisering av nye tiltak, og periodisering av desse i handlingsprogrammet, er utfordrande. Ynskjet om, og behovet for, tiltak innanfor ulike programområde er stort, og det økonomiske handlingsrommet er lite. Kostbare prosjekt bind opp midlar over fleire år, og det har difor vore naudsynt å flytta nokre prosjekt ut i tid, slik at sluttføringa kan overførast til neste periode (2018–2021). Dette gjev samstundes framtidige bindingar.

Hordaland utanom Bergen

For resten av fylket utanom Bergen er det på same måte sett av ei årleg ramme til programområda. Fylkestinget vedtok i mars 2010 (sak 1/10) plan- og byggeprogram for 2010 med tiltaksplan for perioden 2011–2013. Her la ein inn aktuelle prosjekt for heile handlingsprogramperioden. I ettertid er fleire av desse tiltaka løfta opp som strekningsvise tiltak i nytt handlingsprogram. Dette gjeld til dømes utbetring av vegen gjennom Hosanger sentrum på Osterøy og undergang under jernbanen på Ringheimsvegen på Voss.

Gjennomføring av handlingsprogram for radiosamband i tunellar, jf. vedtak i fylkesutvalet 13. oktober 2011, bør vurderast gjennom bruk av midlar innanfor programområda i perioden. Utgangspunktet er at dei tunellane som har naudnett skal få DAB. Statens vegvesen er i gong med å utforma eit grunnlag for utlysing av DAB i tunellane som har naudnett. Kostnadane knytt til fylkesvegane vil ein kunna dekkja av Standardhevingsmidlane til tunellar i 2015 og 2016. Det vert lagt opp til å starte på fylkesvegane seinhaustes 2015 og å halde fram i 2016. Det er knapt med midlar til dette tiltaket og det må difor gjennomførast over fleire år.

For perioden 2015–2017 vert det lagt opp til å i større grad enn i dag å sjå gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet i samanheng, uavhengig av kva post midlar vert henta frå. Dette inneber at ein legg opp til å prioritere midlar innanfor programområda saman med strekningsvise tiltak og

standardhevingstiltak (sjå under), på bakgrunn av planlagde strekningsvise utgreiingar.

Tabell 5: Fordeling mellom programområda utanom Bergen i samsvar med fordeling i handlingsprogram 2014–17.

| Programområde Hordaland utanom Bergen | Løyving, 1000 kr (inkl. ny mva.) | Prosentvis |
|---------------------------------------|----------------------------------|--------------|
| Miljøtiltak | 23 180 | 7 % |
| Gang-/sykkelveg | 40 565 | 12 % |
| Trafikksikring | 69 540 | 20 % |
| Kollektivtiltak | 69 540 | 20 % |
| Planlegging | 69 540 | 20 % |
| Mindre utbetringar/til rådvelde | 46 360 | 14 % |
| Innløysing av hus | 23 180 | 7 % |
| Total | 341 905 | 100 % |

Det er ingen bindingar i handlingsprogrammet om fordeling av midlane til dei enkelte programområda. Det er i dei årlege plan- og byggeprogramma detaljeringa skjer, men i slutten av perioden bør ein styrke løyvingar spesielt til kollektiv og gang- og sykkel for å kompensere for mindreforbruk i starten av perioden.

Lokal medfinansiering til prosjekt gjennom kommunale eller private tilskot, eller innsparingar knytt til samordna utbygging av infrastruktur, skal generelt telle positivt i årleg prioritering av tiltak innanfor programområda.

4.4 Standardhevingstiltak

Det er oppretta ein eigen budsjettpost til standardheving av fylkesvegnettet. Bakgrunnen for at denne posten vart oppretta var det store behovet for å styrke tiltak av typen tyngre vedlikehald for å forsøke å stoppe ytterlegare forfall på vegnettet i Hordaland. Budsjettposten Standardhevingstiltak var på budsjettet for fyrste gong i 2013 med 40 mill. kr og er for 2014 inne med 76,3 mill. kr. I fylkesrådmannen sitt framlegg til budsjett for 2015 er det lagt inn 86 mill. kr. i standardhevingstiltak.

Drifts- og vedlikehaldsstrategi 2012–2021 for fylkesvegnettet i Hordaland vart vedteke i fylkestinget i oktober 2011. Ei av målsettingane i strategien er å stoppe veksten i forfallet innan 2017. I 2014 utgjør drifts- og vedlikehaldsbudsjettet for fylkesvegane om lag 460,9 mill. kroner. Statens vegvesen sin berekningsmodell MOTIV syner at behovet for drifts- og vedlikehaldsmidlar til fylkesvegnettet i Hordaland årleg er på om lag 680 mill.kr. I 2014 er det berre sett av vel 100 mill.kr til vedlikehald. Ettersom det ikkje er rom for å auke driftsbudsjettet til fylkeskommunen, vert det lagt opp til å nytte delar av investeringsbudsjettet til tyngre vedlikehald med investeringskarakter for å auke innsatsen på området. I handlingsprogrammet er det lagt opp til å auke denne

posten kvart år, opp til 125 mill. kroner i 2017. Med eit slikt opplegg vil ein oppfylle den nemnde målsettinga i drifts- og vedlikehaldsstrategien.

På bakgrunn av det skisserte opplegget og omfanget til denne posten i åra framover, er det behov for å utarbeide ei innretting på prioritering, bruk og rapportering av midlane som synleggjer i kva grad ein når målet om å styrke vedlikehaldet av vegane. Både tidlegare rapport om forfallet på vegnettet, utarbeida av Statens vegvesen (jfr rapport 183, frå SVV februar 2013), og framtidige strekningsvise utgreiingar vil vere viktig bakgrunnsmateriale for ei systematisk oppfølging av dette temaet.

Det er sett i gong ei rutevise gjennomgang av dei overordna fylkesvegane for å kartlegge behovet for investeringstiltak og opprustingstiltak. Resultata av denne gjennomgangen vil vere med å danne grunnlaget for prioritering av tiltak. Behovet for tiltak er stort. Ovannemnde rapport viser at det er behov for over 6 mrd. kr for å ta att forfallet. Det er for tunellar, bruer og kaier at behovet for opprustingstiltak er størst.

4.5 Skredsikringstiltak

Prosjekta som ligg inne under skredsikringstiltak er dei som allereie er prioritert for gjennomføring av fylkestinget. (Sak 65/13.)

Gjennom realisering og oppstart av to store tunellprosjekt på Fv 7 vil Haukanesberget etter planen vera ferdig hausten 2015. Dermed vil gjennomføringsetterskotet vera fjerna i 2015.

Fylkestinget vedtok i juni 2014 oppstart av Fv 7 Lussandberget. Grunna klage på tildelingsvedtak har Statens vegvesen valt å gjennomføra ny utlysing av entreprisen hausten 2014, og reknar med oppstart tidleg i 2015.

Fv 7 Tokagjelet: Her gjekk eit stort ras i september 2013.

Sikring og ny tunellportal m.m. etter dette er estimert til vel 26 mill. kr. Beløpet reduserer midlane til andre skredsikringstiltak.

Fv 551 Fureberget bru: SVV arbeider no med reguleringsplan. Ulike løysingar for sikring har vore vurdert. Tiltaket står øvst på lista etter ovannemnde prosjekt, men må venta på finansiering, mest sannsynleg etter 2018.

Prosjekta Fv 344 Oddaneset–Merkeneset er utsett til etter 2017, på grunn av kostnadsauke og omprioritering.

4.6 Refusjonar 2015–2017

I perioden 2015–17 står det prioriterte prosjektet Fv 48 Tyssetunellen mv. med refusjon av totalt 50 mill kroner i 2016–17, og dei resterande 50 mill. kr i 2018–19.

Det prioriterte prosjektet Bakarvågen på Fv 563 i Askøy stod oppført med refusjon av 30 mill. kroner i forskottering i åra 2016–17, men i fylkestingssak 8/14 vart det vedteke å refundera rekvirerte midlar for forskotteringsprosjekta i Askøypakken. I tillegg var det vedteke at ordninga med

forskottering frå Askøy kommune til prosjekt i Askøypakken vert avslutta. Refusjonen på 30 mill. kroner som var lagt inn i 2016–2017 er dermed ikkje aktuell.

Rassikringsprosjektet Fv 572 Eddagjelet/Torgilsberget var planlagt med ei forskottering frå Ulvik herad på 30 mill. kr, med refusjon i 2015. Denne forskottinga har ikkje vorte rekvirert då ein hadde ledige rassikringsmidlar under byggeperioden.

5. Perioden 2018–2024

Handlingsprogrammet for fylkesvegnettet gjeld for perioden 2015–2017. På same måte som tidlegare ynskjer ein samstundes å synleggjera nokre ytre rammer og moglege prosjekt for resten av planperioden.

Med omsyn til den økonomiske ramma legg ein opp til ei vidareføring av nivået frå den forrige handlingsprogramperioden. Dette gjev fylgjande ramme for resten av planperioden (fylkeskommunale midlar):

Tabell 6:

Økonomisk ramme 2018–2024 (inkl mva, 2018-kr).

| Mill. 2018-kroner | Per år | 2018–2024 |
|-------------------|--------|-----------|
| Investeringar | 783 | 5 479 |
| Drift/vedlikehald | 557 | 3 900 |
| Sum | 1 340 | 9 379 |

5.1 Bindingar 2018–2024

Tabell 7 viser framlegg til bindingar fordelt på år utover handlingsprogramperioden. Den økonomiske ramma som ligg til grunn vert fastsett gjennom årleg rullering av økonomiplanen. Det vil bli justeringar av dei årlege løyvingane når ein nærmar seg slutten av perioden. I tillegg til dei bindingane som er vist, vil det kunne kome ytterlegare bindingar gjennom nye bompengeprojekt som vert vedteke i løpet av perioden. Bindingane som er vist i tabell 7 er difor usikre tal.

Tabell 7: Bindingar 2018–2024. Løpande kroner.

| Prosjekt | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Sum |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Bergensprogrammet | 293 | 302 | 311 | 272 | 330 | 339 | 349 | 2245 |
| Bømlopakken | 110 | 20 | 10 | 10 | - | - | - | 150 |
| Askøypakken | 92 | 42 | 42 | 32 | - | - | - | 208 |
| Austevollsbrua | 10 | 10 | 10 | 10 | 11 | 11 | - | 62 |
| Programområde utanfor Bergen | 101 | 104 | 107 | 110 | 114 | 117 | 120 | 773 |
| Standardhevingstiltak | 150 | 155 | 160 | 165 | 170 | 170 | 180 | 1 150 |
| Refusjonar | 76 | 85 | 72 | 50 | 50 | 50 | 50 | 433 |
| Sum | 832 | 718 | 712 | 698 | 675 | 687 | 699 | 5 021 |

Fullstendig oversikt over refusjonar i perioden 2015–2017 er vist i vedlegg 1. Lista viser samla refusjonar på 44 mill. kroner i 2015, 75 mill. kroner i 2016 og 90 mill. kroner i 2017. I 2014 vart det refundert 70,6 mill. kr. Total refusjon for perioden 2014–17 vert dermed 279,6 mill. kr. Forskottingane vert refundert innafør budsjetttrammene etter alder, der anna ikkje er vedteke eller følgjer av avtalen.

5.2 Aktuelle prosjekt for gjennomføring etter 2017

I perioden etter 2017 vert det lagt opp til å prioritere bruk av midlar på fylkesvegnettet i samsvar med mål og strategiar som er foreslått i Regional transportplan. Dette inneber ei særskilt satsing på dei vegstrekningane som er definert som overordna vegnett på bakgrunn av strekningsvise gjennomgangar.

Storparten av midlane er allereie bundne opp, slik det er vist i tabell 7. Dei fleste nye tiltaka i perioden etter 2017 vil difor kome gjennom prioriterte bompengeprojekt. Nye strekningsvise prosjekt er avgrensa til tilgjengelege midlar innanfor strekningsvise tiltak, samt bruk av midlar innanfor programområda og posten standardhevingstiltak.

Aktuelle vegprosjekt i alle kommunane i Hordaland er omtala nedanfor. Det vert understreka at dette er meir eller mindre aktuelle einskildprosjekt, og at framtidig prioritering gjennom årlege rulleringar av handlingsprogrammet vil måtte sjåast i samheng med nemnde strekningsvise utgreiingar. Utvalde prosjekt som vert lista opp i den kommunevise gjennomgangen kan vere aktuelle som del av ei større strekningsvis utbetring, i tråd med strategien som er foreslått i Regional transportplan.

Prosjekta som er omtala gjev ikkje eit heilskapleg bilete av alle utfordringane på fylkesvegane i dei einskilte kommunane.

Askøy kommune

Askøypakken inneheld dei mest aktuelle prosjekta i denne kommunen. Fylkeskommunale løyvingar til pakken vil i hovudsak kome i perioden 2018–2024, jf. tabell 7. Det vert elles vist til eige prosjektark om bompengepakken. Sjå også eigen omtale av Tverrsambandet.

Austevoll kommune

Fv 153 Ny bru over Torangsvåg med tilstøytande veg er høgt prioritert i kommunen. Dagens bru er smal og er vanskeleg å trafikkere med større køyretøy. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for ny bru med tilstøytande veg, til saman 1500 meter. Det er i planen føresett gang- og sykkelveg eller fortau på heile parsellen. Den nye brua er 95 meter lang og vil opna for større fartøy inn i vågen enn dagens bru. Samla kostnad var i 2008 rekna til 38 mill. kr. Ein må rekne med ein vesentleg høgare kostnad i dag. Tiltaket ligg på det øvrige vegnettet, men bør vurderast realisert i perioden 2018–2024.

Fv 546 frå rundkøyringa ved Eidsbøen til Fiskarfagskulen (Bjellandsvegen og Haukanes). Dette partiet på 3,7 km har ein svært låg standard og kommunen har fått utarbeidd eit forprosjekt i to alternativ. Forprosjektet konkluderer med at ein bør gå vidare med planlegging av eit alternativ med ein 280 meter lang tunell. Dette alternativet vil korte inn strekninga med 550 meter og kostnadsoverslaget er på 122 mill. 2011–kr. Tiltaket ligg på det øvrige vegnettet.

På Fv 546 er det også eit planframlegg om fortau frå Selbjørn bru og fram til Fagerbakke med vidareføring til Salthelle og nasjonal fiskerihamn. Det føreligg godkjent reguleringsplan. Kommunen arbeider med å få finansiert tiltaket og ønskjer å få fylkeskommunen med. Tiltaket som er under planlegging på Bjellandsvegen er omfattande og realisme for gjennomføring må sjåast i samheng med tilgjengelege midlar. Det vert ikkje sett som realistisk å prioritere tiltaket i perioden 2018–2024.

Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytta til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrense Rogaland vil kunne vere avgjerande for vidare prioriteringar av fylkesvegar i kommunen. Mellom anna vil påkopling med bru frå Austevoll til Reksteren i Tysnes kommune vurderast.

Austrheim kommune

Eksisterande fylkesvegar i Austrheim har til dels låg standard med behov for punktvis utbetring. Vidare opprusting av vegnettet vil vera ein del av Nordhordlandspakken. Kommunen ynskjer bidrag til gang- og sykkelveg langs Fv 565 Kilstraumen–Mastrevik. Det vert ikkje sett som realistisk å prioritere tiltaket i perioden 2018–2024. Mindre TS-tiltak ligg inne i framlegg til Norhordlandspakken.

Bergen kommune

Bybanen, byggesteg 4 og 5

Det er ei målsetting å vidareføre bybaneutbygginga, i første rekkje frå Bergen sentrum til Åsane og deretter frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen. Planarbeid for fjerde byggesteg til Åsane er starta opp, og i planlegginga legg ein til grunn ambisjonane om kontinuerleg utbygging. Det har vore

forseinkingar i høve til traseval. Vidare utbygging av Bybanen mot nord og vest er avhengig av statleg medfinansiering.

Fv 557 Ringveg vest –3. byggetrinn

Føremålet er å gje betre framkomst mellom Dolvik og Flyplassvegen. Det vil gje ei betre og meir trafikksikker kopling mellom Flyplassvegen og Ringveg vest. Rundkøyring vert erstatta med eit planskilt kryss og byggetrinnet omfattar ein kombinasjon av tunell og veg i dagen. Total veglengde er ca. 2300 m. Kostnadsoverslag 800 mill.kr. (2011-kr.) Det føreligg godkjent reguleringsplan. Eventuell realisering er avhengig av statleg medfinansiering.

Bymiljøtunellen

Bymiljøtunellen skal avlaste sentrumskjerna for trafikk for å betre tilhøva for fotgjengarar, syklistar, kollektivtrafikk og nyttetraffikk. Samstundes skal miljølempane reduserast med færre trafikkulukker og mindre støy- og luftforureining. Det er sett i gong eit arbeid som skal vere grunnlag for oppstart av eit formelt planarbeid for Bymiljøtunellen.

Programområda

I tillegg er det sett av årlege midlar til tiltak innanfor programområda som vert prioritert gjennom årlege budsjettvedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Bymiljøavtale

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune søker om belønningmidlar for perioden 2015–2018. Søknaden skal handsamast lokalpolitisk seint hausten 2014 og legg til grunn at Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, i løpet av avtaleperioden 2015–2018, vert revidert i tråd med rammeverket for heilskapelege bymiljøavtaler. Sentrale tema / strategiar i utviklinga av ein bymiljøavtale for Bergensområdet er:

- auka bruk av miljøvenlege transportformer
- reduksjon av gjennomgangstrafikk og sårbarheit i sentrum
- meir berekraftig areal- og transportplanlegging
- reduksjon i miljøbelastninga frå trafikk

Tidspunkt for etablering av ein bymiljøavtale vil mellom anna avhenge av tidspunkt for å avklare finansiering og vidare utbygging av Bybanen. Ved etablering av ein bymiljøavtale vil takst- og rabattopplegg, samt utforming av bompengeringen i byområdet Bergen, revurderast. Noverande Bergensprogram for transport, byutvikling og miljø vil inngå i / transformerast i ein framtidig bymiljøavtale. Den geografiske avgrensinga for bypakka er ikkje endeleg avklart, eller handsama lokalpolitisk. Prosess for å avklare organisering, innhald og avgrensing er starta på høgt politisk og administrativt nivå. Riksvegprosjekt som er med i handlingsprogramperioden for NTP, 2014–2023, vert føresett teke med i bymiljøavtalen.

Bømlo kommune

Dei mest aktuelle prosjekta i denne kommunen inngår i Bømlopakken. Største delen av delprosjekta i Bømlopakken er no ferdigstilt. Etter gjeldande framdriftsplan er det i perioden 2018–2022 fem delprosjekt som framleis er i ei

byggefase; Fv 541 Sakseid–Hestaneset, Fv 541 Ekornsæter–Sakseid, Fv 12 Sakseid–Grønnevik, Fv 542 Notland–Mosterhamn og Fv 23 Tormodsæter–Gilje. Det er planlagt at siste delprosjekt vert ferdig utbygd seint 2021 / tidleg 2022. Kommunen startar no opp arbeid med reguleringsplan for Sortland sentrum. Eventuell behov for utbetring av Fv 542 vil inngå i planen.

Det fylkeskommunale bidraget til Bømløpakken er på totalt 141 mill.kr. (2009 kr) Størstedelen av det fylkeskommunale bidraget vert trappa opp i denne perioden.

Eidfjord kommune

Fv 103 til Simadalen er einaste fylkesveg i Eidfjord kommune, og høyrer til det øvrige fylkesvegnettet. Denne vegen er svært skredutsett og skredsikringstiltak har vore vurdert. Gjennom Fylkestingsvedtak desember 2013 vart andre tiltak prioritert på grunn av låg ÅDT på denne strekninga, svært kostnads-krevjande tiltak (tunell estimert til 300 mill. 2011-kr) samt store skredutfordringar på dei meir trafikkerte vegane våre. Det er også kome nye retningslinjer frå Vegdirektoratet, (mai 2014) der det går fram at ein skal ta meir omsyn til trafikk-mengde enn tidlegare. Det vert ikkje sett som realistisk å få gjennomført prosjektet i perioden 2018–2024.

Etne kommune

Fv 48 Etne–Skånevik. Kommunestyret har vedteke å gå vidare med ei alternativ løysing for O-alternativet med opprusting av eksisterande Fv 48 over Håland. Denne løysinga gjer det også mogleg å ruste opp vegen i etappar. Kommunen har forskottert 15 mill. kr til fortau langs Fv 34 i Skånevik. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Vurdering av prosjektet ut frå behov og føremålstenleg bruk av tilgjengelege midlar, tilseier at det er mest aktuelt å gå inn for punktvis utbetring av eksisterande veg med utgangspunkt i gjennomført utgreiing, jf. over. Dette kan prioriterast i handlingsplanperioden over programområda.

Fylkeskommunen har tidlegare løyvd planleggingsmidlar til prosjektet fv 520 ny veg mellom Sauda og Etne. Prosjektet inkluderer mellom anna ein tunell på om lag 11 km og er eit stort og kostnads-krevjande tiltak. Prosjektet vert sett som lite aktuelt for gjennomføring, mellom anna fordi det heller ikkje er høgt prioritert i Rogaland fylkeskommune.

Etne kommune er ein av to kommunar i Hordaland som er med i Haugalandspakken. Etter at Stordalen vart teke ut av Haugalandspakken ligg ikkje Etne inne med større konkrete prosjekt. Det er likevel aktuelt å tildele midlar over programområda, men så langt er tiltak på riksvegen peika på som mest aktuelt.

Fedje kommune

Mindre tiltak vil verta vurdert innarbeidd under programområda i perioden. Vegnettet på Fedje er del av det øvrige fylkesvegnettet, men lenka til fastlandet er på det overordna fylkesvegnettet. Eventuelle mindre TS-tiltak er aktuelt å innarbeide i Nordhordlandspakken.

Fitjar kommune

I tillegg til opprustinga av fv 545 som er prioritert i perioden 2012–2016, peikar kommunen på behov for opprusting og forsterking av fv 75 på vestsida av Storavatnet og fv 72 (Dåfjordvegen) fram til Sælevik. Tiltaka ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytta til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrense Rogaland vil kunne vere avgjerrande for vidare prioriteringar av fylkesvegar i kommunen.

Fjell kommune

Det er i gjeldande NTP sett av 2 milliardar til nytt Sotrasamband. Utbygginga er naudsynt for å leggja til rette for den raske utviklinga i folketal og næringsliv på Sotra. Prosjektet vil føra til betre framkome og betre tilhøve for kollektivtrafikk, syklistar og gåande. Prosjektet har ei samla veglengde på 9 kilometer og omfattar bygging av firefelts veg frå kryss med fylkesveg 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fylkesveg 561 på Kolltveit på Sotra. Ny firefeltsbru er også en del av prosjektet. Dagens bru vil inngå i vegsystemet for lokaltrafikk. Kostnadene for prosjektet er anslått til 7 milliardar kroner. Det er lagt til grunn eit finansieringsopplegg med to milliarder kroner i statlege midlar og fem milliardar kroner i bompengemidlar.

Vidare utbygging av fv 561 til Ågotnes og fv 555 forbi Fjell gard og vidare sørover er omtalt som eigne prosjekt i samband med realiseringa av Sotrasamband. Tiltaka ligg på overordna fylkesvegnett. Det er fleire vedtekte reguleringsplanar i Fjell kommune som ikkje har ein finansieringsplan, til dømes Fv 209 Grunnvågen–Follnes (G/S), Fv 209 Storskaret–Brattholm og Fv 206 Døssjø–Bildøbakken. Prioritering av tiltaka må vurderast for perioden 2018–2024. Ekstern medfinansiering er ein føresetnad.

Fusa kommune

Fv 48 Mundheimdalen–Holdhus: Dette partiet har parsellvis ein lågare standard enn resten av fv 48. Det er ønskjeleg med ei opprusting til tofelts standard. Det er forventning om meir trafikk på denne strekninga etter endringar i transportkorridorar (tunell bak Tysse). Eit forprosjekt vart ferdig i løpet av 2014. Dette gjev eit bilete av behova på strekninga og vil vere beslutningsgrunnlag for vidare planarbeid og prioriteringar. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Granvin herad

Fv 7 frå Granvin sentrum til grensa mot Kvam ligg på overordna vegnett og er ein viktig fylkesveg. Sjølv om delar av dei dårlegaste partia vert utbetra gjennom skredsikringsplanen, så er det framleis mange parti som treng opprusting/utviding. Det er gjort eit forprosjekt på strekninga frå Granvin til Ålhus for å få eit bilde over behova på strekninga. Det er store tunellprosjekt som er dei optimale løysingane på strekninga. Kostnadane er av ein slik storleik at det er lite realistisk å prioritere tiltaka utan betydeleg ekstern finansiering. I perioden 2015–2018 må ein vurdere lengre strekningsvise utbetringar i form av opprustinga av eksisterande veg, med finansiering over programområder.

Jondal kommune

Fv 107/ fv 550 Jondal ferjekai. Behovet for utbetring/utviding i samband med Jondal ferjekai har auka etter at Jondalstunellen opna. Reguleringsplanen, vedteken des 2013, gjeld utviding av Jondal ferjeleie med forlenging av ferjekaien, ombygging til standard ferjebrau og utviding av oppstillingsplassen ved ferjeleiet. Truleg vel ein å prioritera opparbeiding av ny oppstillingsplass, køyreareal, fortau og gangareal, tekniske installasjonar, lys samt naudsynte støytiltak på ferjekaien. Kostnader for nytt servicebygg, som kommunen prioriterer høgt, må vurderast nærare. Kostnader for forlenging av ferjekai m/installasjonar, støttekonstruksjon for sjøfylling og kommunal kai, er totalt kostnadsrekna til 24 mill.kr. Dette er ikkje finansiert, og det må også sjåast i samband med framtidig driftsopplegg for ferjene. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Kvam herad

Fv 49 Vikøy–Mundheim. Det ligg føre ein gamal reguleringsplan på deler av strekninga. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet. På sikt bør denne strekninga rustast opp og den må vurderast i dei strekningsvise utgreiingane.

Tørvikbygd ferjekai. Kvam herad har utforma eit planframlegg som føreset ombygging av oppstillingsplass og eksisterande ferjekai. Etter ei vurdering har Hordaland fylkeskommune kome fram til at ein er usikker på omfanget av tiltaket, og saman med kommunen er det semje om å legge planframlegget på vent. Dette heng saman med at behova på denne sida av ferjesambandet vart vurdert som mindre enn behova på Jondalssida. Det vil fortløpande verta vurdert avbøtande tiltak dersom dette syner seg nødvendig. På lengre sikt vil trafikkutviklinga på ferjesambandet verta avgjerande i høve til korvidt det er behov for ny ferjekai.

Gang- og sykkelvegssystem fv 7 på Kvamskogen. Kommunen har i kommunedelplan sett krav til gang- og sykkelveg frå NAF-stasjonen til ungdomsheimen. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet. Reguleringsplan er forventa godkjent i 2014. Finansieringa av strekninga eller deler av denne er planlagt gjort i Kvammapakken.

Fv 7 Hardangertunellen (Kvamskogtunellen). Det er utarbeidd eit forprosjekt for ein tunell under Kvamskogen. Tunellen som vert 12 km går frå Neteland i Steinsdalen til Høysæter i Samnanger. Tunellen vil korte inn fv 7 med 8 km og spare 400 høgdemeter. Eit usikkert kostnadsestimat er 1000 mill. kroner. Hardangertunellen er eit stort og ambisiøst prosjekt som ligg fram i tid og som er avhengig av annan finansiering for å kunne realiserast. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet. Dette tiltaket må også sjåast mot aust–vest–utgreiinga som pågår for riksveg.

Fv 7 Håfjellstunellen (Fykkesund–Øystese). I Kvammapakken er det innarbeidd ei opprusting av fv 7 frå Skarpasvingen (Laupsa) til Øystese. Kvam herad har vedteke at det skal utarbeidast ein plan for ei tunelløysing på strekninga Fykkesund–Øystese som alternativ til opprustinga av eksisterande veg. Kostnad for tunellen er ikkje utarbeidd, men vil liggje over

kostnaden med opprusting. Finansiering av ei tunelløysing kan vanskeleg innarbeidast i den vedtekte Kvammapakken. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Fv7 Øystese aust–Skarpasvingen. Reguleringsplan er vedteken for deler av strekninga. Ei løysing for Skarpasvingen er ikkje vedteken. Vegen er svært smalt og manglar tilstrekkeleg tilbod til gåande og syklande. Trafikken stoppar ofte opp her når vegen vert nytta som omkøyringsveg ved stenging av E16. Tiltaket er tenkt finansiert gjennom Kvammapakken.

Kvinnherad kommune

Fjelbergsambandet. Det er utarbeidd ein kommunedelplan for å knyte saman Fjelbergøy og Borgundøy med ei bruløysing. Den tilrådde traseen har ein svært høg kostnad (137 mill. 2007-kr.) På grunn av arkeologiske funn i traseen må ei motsegn frå riksantikvaren opphevast før endeleg vedtak. Tiltaket sitt omfang og realisme med omsyn til gjennomføring må sjåast i samband med tilgjengelege midlar. Det vert ikkje sett som realistisk å prioritere tiltaket i perioden 2018–2024. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Ferjekai Varaldsøy. Det er teke initiativ til å få utarbeidd ein kommunedelplan for eit nytt ferjeleie på Varaldsøy. Bakgrunnen er at dagens ferjekai berre er tillaten for mindre ferjer og at ei flytting av kaien vil gje eit kortare samband både til Gjermundshamn og Årsnes.

På det eksisterande vegnettet er det trong for vidare opprusting av vegen mellom Løfallstrand og Austrepollen. Det same gjeld vegen frå Austrepollen til Nordrepollen, sjølv om den får ei viss opprusting og skredsikring som del av Jondalstunellprosjektet. Vegen vidare frå Nordrepollen til Gjetingsdalen er også svært skredutsett. Med unntak av sistnemnte parsell ligg tiltaka på det overordna fylkesvegnettet.



Figur 4: Fv 551 Furebergfossen bru.
Foto: Kailnge Melkeraaen / Haugesunds avis.

Furebergfossen bru. Det vert utarbeidd reguleringsplanframlegg for å betre dagens situasjon ved den ras- og flaumutsette brua som er i dårleg forfatning. Det vert planlagt ei ny bru med arkitektonisk særeigen utforming og oppstillingsplass for turistar, då vegen har karakter av turistveg forbi fossen.

Grunnundersøkingar i fjorden er utført, men det har vore naudsynt å vurdere bruplassering på nytt for å finne den beste og tryggaste løysinga. Ved høg vassføring sprutar stein og vatn over brua og vegen er stengd ved fleire høve grunna dette. Tiltaket ligg på det overordna vegnettet og er prioritert for gjennomføring i perioden 2018–2021.

Lindås kommune

Det vert arbeidd med å få planlagt ei oppgradering av fv 57 frå Skodvin skule–Vågseid kombinert med samanhengande gang- og sykkelveg. Det er også stor trafikk og mangelfullt tilbod for mjuke trafikantar på fv. 57 Lindås til Austrheim grense.

Ny veg frå Hagelsundet bru til Isdalstø er høgt prioritert i Nordhordlandspakken. Kommunen er planstyremakt og prosjektet er kostnadsestimert til ca. 400 mill.kr. Ei realisering av dette prosjektet er avhengig av delvis bompengefinansiering. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Fleire av dei eksisterande fylkesvegane i Lindås har særskild dårleg standard i høve til trafikkmengda, mellom anna Fv 404 Alversund–Fosse–Lygra–Feste. Det vil vere aktuelt med punktvis utbetring av dei vegstrekningane der behovet er størst. Spesielt vert Kvamsbrekka løfta fram som ein delstrekning med store trafikale utfordringar i dag. Strekninga frå Seim–Lygra er det og store behov for utbetringar. Det er ikkje naudsynt med reguleringsplan der. Tiltaka ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Nytt Alversundsamband. Alversund bru på fv 565 sto ferdig i 1958 og er i dag ein flaskehals på denne ruta. Brua er lysregulert med berre ei køyrebane. Planar og overslag er ikkje utarbeidd, men kommunedelplan er starta opp. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet. Tiltaket er omfattande og realisme for gjennomføring må sjåast i samheng med tilgjengelege midlar. Det vert ikkje sett som realistisk å få gjennomført prosjektet i perioden 2018–2024 utan ekstern finansiering.

Masfjorden kommune

Opprusting av parsellar på fv 570 Austfjordvegen. Denne vegen er svingete, smal og ulukkesutsett med store standardsprang. Det har over fleire år vore sett av planmidlar til utbetringstiltak på strekninga som ligg på det overordna vegnettet, og det er aktuelt med punktvis utbetring i perioden 2018–2024. Prosjektet ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Bru over Masfjorden. Etablering av fast samband frå Sandnes/Masfjordnes–Duesundøy. Kommunen har arbeidd med tilrettelegging for dette prosjektet i lengre tid og har på eige initiativ gjennomført seismiske grunnundersøkingar. Prosjektet vil ha størst verdi for det interne sambandet i kommunen, men vil også betre omkøyringsmoglegheit i regionen ved stengingar på E39. Det er sett i gong arbeid med kommunedelplan for prosjektet. Kostnadane vert truleg av ein slik storleik at tiltaket vanskeleg kan lata seg gjennomføre utan ekstern medfinansiering. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Meland kommune

Fv245 Krossnessundet bru til Moldekleiv inkludert Fossekrysset er eit tiltak som ligg i forslag til Nordhordlandspakken. Dette er opprusting av veg og gang- og sykkelveg. Tiltaket ligg i hovudsak på det øvrige fylkesvegnettet. Fv 546 Sandskaret–Holme er tiltak for å ruste opp vegen inkl. gang- og sykkelveg. Prosjektet er med i framlegg til Nordhordlandspakken.

Andre tiltak som er i Nordhordlandspakken er trafikksikring av Frekhaugkrysset og Park&rideterminale på Flatøy. Sjå eigen omtale av bompengepakken, tabell 8. Sjå også eigen omtale av Tverrsambandet.

Modalen kommune

Kommunen prioriterer deler av fv 569, Mo–Slottet, samt opprusting av Høgabergtunellen. Tunellen er ein av dei lågaste med ei høgde på 3,40. Tunellen ligg på det øvrige fylkesvegnettet. Prioritering av tiltaket er ikkje aktuelt i perioden 2018–2024 utan ekstern finansiering.

Odda kommune

I denne kommunen er det svært lite fylkesvegar, men den delen av fv 550 som ligg i Odda har behov for ei vidare opprusting på grunn av den store lokal- og gjennomgangstrafikken. Kommunen peikar på strekninga ved Egne Hjem og ved Edna. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Fv 550 Oddapakken. Planarbeidet for omlegging av riks- og fylkesvegnettet i Odda sentrum er i gong. Kommunen jobbar saman med konsulent for å finne fram til ulike løysingar for det totale transportsystemet i Odda sentrum. Kommunen har gjort prinsippval, men plan er ikkje ferdigstilt. For øvrige planprosessar i Oddapakken er det utarbeid framlegg til reguleringsplan for Odda–Tyssedal. Framlegg til kommunedelplan for Odda–Jøsendal er forventa hausten 2014 .

Os kommune

Vidareføring av den nye fylkesvegen frå ny E39 til Lysefjorden (Åsen–Helleskaret) er høgast prioritert i kommunen. Dersom denne parsellen kan byggjast samstundes med E39 Svegatjørn–Rådal vil ein kunne utnytta overskotsmasse frå E39. Med ei samstundes utbygging vil prosjektet kunne realiserast for 32 mill. kroner. Bygging uavhengig av E39-prosjektet er kalkulert til 44 mill. kroner. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet. Etter planlagt framdrift for prosjektet på E39 er det utfordrande å få til ei samstundes utbygging av vegen mellom Åsen og Helleskaret. Det er ikkje funne rom for prosjektet i perioden 2014–2017, og det er ikkje avgjort om tiltaket er av ein slik karakter at det er naturleg med prioritering innanfor knappe midlar etter 2017.

Osterøy kommune

Fv 566 Vesetgjelet. Framlegg til reguleringsplan er utarbeida. Parsellen har i dag dårleg lineføring og fleire farlege avkøyrslar. Etter ein silingsprosess av aktuelle alternativ er det tilrådd å gå vidare med eit alternativ som er 2 km langt og kostnadsrekna til 110 mill. 2011-kr. På grunn av dårleg fjell og lite overdekking har ein valt ei dagline for prosjektet. Prosjektet er høgt prioritert av Osterøy kommune som vurderer ulike

finansieringsopplegg. Prosjektet ligg på overordna vegnett og kan vere aktuelt for prioritering i perioden 2018–24.

Fv 360 Bruvikvegen. Det er utarbeidd eit forprosjekt for ny veg på strekninga, som er 6,1 km lang, med kostnadsoverslag 237 mill. 2007-kr. Det vert sett som mest aktuelt å vurdere punktvis utbetring. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Fv 567 Loftås–Hauge. Det føreligg ein godkjent reguleringsplan for å bygge gang- og sykkelveg på strekninga mellom Loftås–Hauge. Sidan fleire grendaskular vart lagt ned i 2013 er dette no ein strekning der det går mange skuleelevar og det manglar godt nok tilbod.

Radøy kommune

Fv 565 Marås–Soltveit er innarbeidd i framlegg til Nordhordlandspakken med 338 mill. (2013-kr). Dette prosjektet vil etablere fv 565 saman med fv 57 som ei "rundkøyring" i Nordhordland med rimeleg god standard. Ei fullgod kopling av Manger til fv 565 vil kunne innarbeidast i Tverrsambandet (sjå eigen omtale). Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Fv 565 Alverstraumen–Sæbø skule er eit gang- og sykkelprosjekt i framlegg til Nordhordlandspakke. Vegen skal utbetrast og det skal planleggast kollektivtiltak i Manger.

Samnanger kommune

Når tunnelen bak Tysse står ferdig vil hovudvegnettet i kommunen ha ein rimeleg god standard. Det vil vere trong for opprusting av det øvrige fylkesvegnettet, men det ligg ikkje føre konkrete planar for dette.

Stord kommune

Lokalisering av ferjekai. Det mest aktuelle planprosjektet på Stord er plasseringa av ei ferjekai til avløyning for Skjersholmane. Planarbeidet vart starta i regi av Statens vegvesen medan sambandet var statleg ansvar (riksvegferjesamband), og det er Hordaland fylkeskommune som er tiltakshavar etter 2010. Dei ulike alternativa som er utgreidd er grovt kostnadsrekna til mellom 200 og 400 mill. kroner. Førebels er Stord kommune sitt synspunkt på lokalisering ikkje avklart. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet. Fylkesutvalet i Hordaland vedtok i juni 2014 å starte opp eit arbeid med Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytta til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrense Rogaland, og lokalisering av ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad vert vurdert i denne studien. Ei eventuell realisering av prosjektet vil truleg vere avhengig av ekstern finansiering.

Fastlandsamband Huglo, frå Tysnes til Huglo. Stord kommune har teke initiativet til å utarbeide ein plan for eit fast samband frå Huglo til Tysnes. Dette prosjektet er lite aktuelt før det vert vedteke å byggje bru over Langenuen. Med eit fast samband til Tysnes utan bru over Langenuen vil ein framleis måtte nytte ferje for å kome til resten av Stord kommune. I moglegheitsstudien for fylkesvegsamband med tilknytning til ny E39 (sjå ovanfor), vil også fastlandssamband til Huglo bli

vurdert. Ferjesambandet mellom Tysnes og Huglo ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

I samarbeid med Stord kommune og Statens vegvesen er det utarbeidd ein moglegheitsstudie for nytt kollektivknutepunkt i Leirvik. Studien tilrår ei flytting av terminalfunksjonen for buss til Osenkvartalet.

Stordpakken. Det kan bli aktuelt med ein framtidig Stordpakke. Sjå omtale av bompengepakkar.

Sund kommune

Fastlandssamband for Lerøy og Bjelkarøy. Sund kommune har vedteke ein plan for å knyte saman desse to øyane. Kostnadsoverslaget som inkluderer opprusting av ferjekaier og opprusting av eksisterande veg er på knapt 200 mill. 2011-kr. Det er vidare planarbeid i gang for eit fastlandsamband til Bergen. Planprogrammet inneheld både tunell- og bruløysinngar og val av alternativ er ikkje avgjort. Kostnadsoverslag frå 180 til 345 mill. 2011-kr. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet. Fastlandssamband for Lerøy–Bjelkarøy er eit stort prosjekt utan tilsvarande regional betydning. Det vert ikkje sett som realistisk å gjennomføre prosjektet innanfor dei rammene som er presentert i planarbeidet så langt.

På grunn av dagens fylkesveg 555 som går kloss i drikkevasskjelda Kørelen, ønskjer Sund kommune å sjå realisering av parsellen Hammersland–Eide uavhengig av resten av fv 555. Prosjektet er kostnadsrekna til 150 mill. 2011-kr. Dersom realisering av Sotrasambandet skulle bli utsett vil det vere naturleg å vurdere realisering av dette prosjektet i perioden 2018–24. For utbygging av fv 555 Fjell gr–Austefjorden, sjå omtale av Sotrasambandet. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet.

Fv 555 vart opprusta til 2-feltsveg, med avkøyringssanering og ny gangveg i 2010–2011 på strekket Eide–Vorland (vel 3 km). Ei vidareføring av dette arbeidet er no planlagt frå Vorland til Forland (vel 3.5 km). Kommunen ynskjer å utføre dette arbeidet samstundes med planlagt utbetring av VA-anlegg.

Fv 201 frå Eide til Spildepollen har låg standard. Her ynskjer også kommunen å utvide vegen og bygge fortau samstundes med utbetring av VA-anlegg. Aktuell periode for gjennomføring må vurderast i rullering av RTP.

Sveio kommune

Fv 47 Fagerheim–Ekrene. Sveio er ein av to kommunar i Hordaland som er med i Haugalandspakken. Det største prosjektet i Sveio kommune er strekninga Fagerheim–Ekrene på Fv 47. Strekninga ligg på overordna vegnett, på grensa mellom Rogaland og Hordaland. Realisering av dette tiltaket ligg truleg etter 2017.

No er prosjektet Fv 6 Sveio–Buavåg prioritert gjennomført gjennom Hauglandspakken. Prosjektet er ei utbetring av eksisterande veg. Kommunen starter arbeidet med å planlegge ei vidareføring frå Grimstvedt–Sveio sentrum.

Det høgast prioriterte prosjektet i Sveio kommune er etablering av gang- og sykkelveg langs fv 541 Ekrene–Vikse skule. Dersom dette tiltaket ikkje vert gjennomført med midlar frå programområda i perioden 2014–2017, bør det vere aktuelt for gjennomføring frå 2018.

Tysnes kommune

Fv 49 mellom Flatråker og Søreide har parsellvis ein svært låg standard og det hadde vore ønskjeleg med ei opprusting på dette partiet. Planar og kostnadsoverslag er ikkje utarbeidd. Tiltaket ligg på det overordna fylkesvegnettet. Det vil også vere aktuelt med punktvis utbetring av andre fylkesvegstrekningar i kommunen gjennom midlar frå programområda.

Ny E39 over Tysnes vil føre til at behovet for å ruste opp eksisterande vegar nok vil auke. Kommunen har løfta spørsmålet om eventuell bompengepakke. Det føreligg ikkje noko vedtak i kommunen om at arbeidet med ein slik pakke skal startast. Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytta til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrense Rogaland vil kunne vere avgjerande for vidare prioriteringar av fylkesvegar i kommunen.

Ullensvang herad

På fv 550 mellom Odda og Utne står det framleis att eit parti som har markert dårlegare standard enn resten av strekninga, Kråkevik–Syreflot. Det er utarbeid framlegg til reguleringsplan for strekninga basert på tunelløysing pluss ei dagline. Kostnadsoverslag 237 mill. 2011-kr. Fv 550 ligg på det øvrige vegnettet, men vil vere viktig med omsyn til transportberedskap. Tiltaket er omfattande og realisme for gjennomføring må sjåast i samanheng med tilgjengelege midlar. Det vert ikkje sett som realistisk å prioritere tiltaket i perioden 2018–2024 utan at tiltaket eventuelt vert prioritert med skredsikringsmidlar. Enklare tiltak som kan gjennomførast med midlar frå programområda innan perioden må vurderast.

Ulvik herad

Vidare skredsikring av fv 300 til Osa (øvrige fylkesvegnett) og omlegging av fv 301 ved Hjeltnes (overordna fylkesvegnett) er høgt prioritert av Ulvik herad og må vurderast i samband med ny skredsikringsplan for perioden 2018–2021.

Vaksdal kommune

Fv 569 mellom Dalseid og Eidslandet har låg standard. Vegen har historisk verdi, og er delvis omfatta av forvaltningsplan for verna objekt som gjer det vanskeleg å ruste opp dagens veg til akseptabel standard. Vaksdal kommune ynskjer opprusting av vegen og ny Høgabergtunell. Det føreligg ein eldre reguleringsplan for tunellen, men denne må oppdaterast. Det er gjennomført mindre utbetringstiltak på strekninga i 2012 og 2013. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Sambandet Tysse i Osterøy til Kallestadsundet i Vaksdal er høgt prioritert i Vaksdal kommune, men er lågare prioritert i Osterøy. Det er utarbeidd kommunedelplan for prosjektet. Kostnad er over 300 mill. kr. Prosjektet ligg på det øvrige fylkesvegnettet og er ikkje vurdert til å ha stor regional

betydning. Tiltaket er lite aktuelt for prioritering i perioden 2018–2024.

Voss kommune

Fv 315 Bavallsvegen. Det er utarbeidd reguleringsplanar for øvre og nedre parsellar på Bavallsvegen. For øvre del vart det stilt rekkefølgekrav knytt til vidare utbygging av Bavallsområdet. Tiltaket vart ferdigstilt i 2011. Reguleringsplan for nedre del av Bavallsvegen vart godkjent i 2013, men tiltaket mangler finansiering, prosjektet har ein kostnad på 62 mill. 2012-kr. Prosjekta vil føra den aukande trafikken til skianlegga i Bavallen utanom dagens alternativ som har låg standard og går gjennom bustadområde. Denne vegen ligg på det øvrige fylkesvegnettet, men den aukande trafikken på vegen tilseier at deler av den kan vere aktuell for prioritering i perioden 2018–2024. Bavallsvegen har øvste prioritet i Voss kommune.

Fv.310 Bordalsvegen. Kommunen prioriterer også utbetring av fv 310 Bordalsvegen (øvrige fylkesvegnett) der det i samband med utbygging av eit bustadfelt ligg føre eit rekkefølgekrav i nedre del av vegen kobla mot utbetring av veg, avkøyrsler og etablering av fortau. Tiltaket har gjennom fylkestingsak 12/12 ei godkjent forskottering og eit tilskot. Voss kommune er byggherre. Kostnadsberekning av tiltaket totalt er på 24 mill. 2014 kr.

Øygarden kommune

Fv 229 frå kryss Sæle til Hellesøy er eit parti som har låg standard som kan bli aktuell som del av spleiselag med kommunen. Godkjend reguleringsplan føreligg. Lengda på parsellane er 3120 meter og kostnadsoverslaget er på 77 mill. 2011-kr.

Vegvesenet har utgreia moglegheitene for å lysregulere Nautnes bru. Øygarden kommune held på med ein reguleringsplan for ny veg mellom Sture og Nautnes. Ein ny veg vil gjere tiltaket på Nautnes bru unødvendig og difor ikkje aktuelt å prioritere.

5.3 Aktuelle bompengeprojekt

Det er planar eller ambisjonar om ei rekkje tiltak med bompengefinansiering som kan verta aktuelle i perioden 2018–2024. Nokre av desse har lang historie og har kome langt i planlegginga, andre er heilt i startfasen. Felles for dei er at dei ikkje er vedteke/godkjente for oppstart, og at det ikkje vert sett som realistisk med oppstart i perioden 2015–2017.

Nordhordlandspakken

Etter initiativ frå Regionrådet for Nordhordland har kommunane i Nordhordland saman med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune danna Nordhordlandspakken AS med siktemål å forsere utbygging av vegnettet i Nordhordland og nordre del av Bergen. Selskapet har utarbeidd ei prosjektliste med ei samla investering på omlag 1,3 milliard kroner (2013 prisnivå). Det er føresett fylkeskommunal medfinansiering på 230 mill. kroner i perioden 2018–2023. Tabellen

nedanfor er ei prosjektlister for Nordhordlandspakken pr. oktober 2014. Utfallet av handsaming av bompengesøknaden kan gje endringar i prosjektlistera.

Kommunane handsamar hausten 2014 bompengesøknaden frå selskapet. Det er lagt til grunn at innkrevjinga kan starta opp i 2018. E39 Nyborgtunellen og Fv57 Knarviksldal er planlagt innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon

av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløyising for desse prosjekta.

Sotrasambandet

Sotrasambandet er eit nytt 4-felts fastlandssamband mellom Sotra og Bergen. Det skal utviklast eit fastlandssamband som sikrar langsiktige gode og trygge kommunikasjons-tilhøve for alle trafikantgrupper og som legg grunnlag for

Tabell 8: Prosjektlister Nordhordlandspakken

| Prioritet | Vegnr. | Kommune | Prosjektnavn | Tiltak | Kostnad (mill. 2013 kr) | Finansiering | | |
|---|----------|------------|--|--------------------------------------|-------------------------------|----------------|------------|------------|
| | | | | | | Bom- pengar | Stat | HFK |
| 1 | Fv.565 | Radøy | Marås-Soltveit | Ny veg | 338 | 247 | | 91 |
| 2 | Fv. 245 | Meland | Fosse-Moldekleiv | Vegutbetring inkl. g/s-veg | 78 | 57 | | 21 |
| 3 | Fv.564 | Meland | Frekhaug-krysset | Punktutbetring, trafikksikring | 15 | 11 | | 4 |
| 4 | E39 | Lindås | Knarvik sentrum | 4-felts veg og ny rundkøyring i aust | 99 | 99 | - | - |
| 5 | E39 | Alle | Kollektivtiltak E39 (Bergen, Meland, Lindås) | Kollektivtiltak, park&ride | 100 | 70 | 15 | 15 |
| 6 | Fv.565 | Austrheim | Ramme tiltak Austrheim | Vegutbetring trafikksikring | 10 | 7 | | 3 |
| 7 | Fv. 570 | Masfjorden | Ramme tiltak Masfjorden | Vegutbetring trafikksikring | 30 | 22 | | 8 |
| 8 | Fv.423 | Fedje | Ramme tiltak Fedje | Vegutbetring trafikksikring | 2 | 1,5 | | 0,5 |
| 9 | Fv.569 | Modalen | Ramme tiltak Modalen | Vegutbetring trafikksikring | 2 | 1,5 | | 0,5 |
| 10 | Fv. 564 | Meland | Trafikksikring Fosse-krysset | Trafikksikring | 10 | 7 | | 3 |
| 11 | Fv. 409 | Radøy | Kollektivtiltak Radøy (skystasjon Manger) | Kollektivtiltak, tettstadsutvikling | 5 | 4 | | 1 |
| 12 | Fv.57 | Lindås | Vatne-krysset | Trafikksikring | 20 | 15 | | 5 |
| 13 | E39 | Lindås | Molvik-krysset | Trafikksikring | 20 | 20 | | - |
| 14 | Fv.565 | Radøy | Grense Radøy/Lindås-Sæbø skule | Vegutbetring inkl. g/s-veg | 66 | 48 | | 18 |
| 15 | E39 | Lindås | Vikane-Eikangervågen | Vegutbetring inkl. g/s-veg | 100 | 60 | 40 | - |
| 16 | Fv . 564 | Meland | Sandskaret-Holme, inkl. kryss Holme | Vegutbetring inkl. g/s-veg | 74 | 54 | | 20 |
| 17 | Fv. 565 | Lindås | Hilland-grense Radøy | Vegutbetring inkl. g/s-veg | 46 | 34 | | 12 |
| 18 | Alle | Alle | Andre tiltak (hele regionen) | | 100 | 73 | | 27 |
| 19 | E39 | Lindås | Mundalsberget | Vegutbetring inkl. g/s-veg | 180 | 90 | 90 | - |
| SUM Nordhordlandspakken, ekskl. Nyborgtunell | | | | | 1 295 | 920 | 145 | 230 |

vidare vekst og regional utvikling. Kommunedelplanen for sambandet på strekninga frå Kolltveit i Fjell kommune til Storavatnet i Bergen kommune vart vedteken i september 2012. Reguleringsplanen er under utarbeiding. Ein legg opp til politisk handsaming av prinsippspørsmål knytt til finansieringsopplegget i 2015, dvs. i samband med framlegging av reguleringsplan til 1.gangs handsaming. Den endelege bompengesøknaden for Sotrasambandet vert handsama av kommunane og fylkeskommunen i 2015/16. Med byggstart i 2017 kan brua stå klar i 2021. Kostnaden er anslått til 7 mrd. kroner.

Som ein del av bompengesøknaden legg ein opp til å skildra korleis ein seinare tek sikte på å utvide bompengoordninga med nye prosjekt etter kvart som planar og finansiering for desse vert avklarte. Dette er tenkt gjort ved å utarbeide eigne kapittel i bompengesøknaden som omhandlar transportsystemet i vest (Sotra) og aust (Bergen).

Tverrsambandet (Radøy, Øygarden, Askøy og Meland). Prosjektet vil knyte saman Øygarden med Askøy (med ferje) og Askøy med Meland med ein undersjøisk tunell og vidare til ny hovudveg på Radøy med ein undersjøisk tunell (eventuelt med bru over Bognøy). Samla lengde om lag 17 km med ein kostnad på 1,4–1,7 mrd. 2012 kroner.

Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askøy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk frå Sotra, Askøy og Laksevåg/Fana til Nordhordland.

Eit interkommunalt selskap Sambandet Vest AS arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

Oddapakken

Odda kommune har teke initiativ til eit planarbeid for ein Oddapakke. Planen omfattar omlegging/skredsikring av rv 13 frå Jøsendal til Tyssedal og fv 550 frå Odda sentrum til Folgefonntunellen. Riksvegdelene må samkøyrast med NTP 2014–23. Eventuelle tiltak på fv 550 vil vere ein del av framtidig RTP-arbeid. Det kan bli aktuelt å vurdere bompengar som ein del av finansieringa.

Stordpakken

Stord kommune har vedteke å starte arbeidet med ein Stordpakke for å betre infrastrukturen i området Leirvik–Heiane. Innhaldet i pakken er ikkje definert, men vil truleg vere konsentrert rundt E39 med tilstøytande vegnett. Planen er på eit tidleg stadium og bompengar er føresett som ein del av finansieringa.

Bru over Masfjorden

Etablering av fast samband frå Sandnes/Masfjordnes–Duesundøy. Kommunen har arbeidd med tilrettelegging for dette prosjektet i lengre tid og har på eige initiativ gjennomført seismiske grunnundersøkingar. Prosjektet vil ha størst verdi for det interne sambandet i kommunen, men vil også betre omkøyringsmoglegheiter i regionen ved stengingar på E39. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.

Vegdirektoratet si bruavdeling har utarbeidd skisser for alternative bruløysingar med kostnadsoverslag. Kostnadane for sjølve bruprojektet vil vere i storleiksorden 730 mill. kroner, og av- og påkøyrslene til brua vil etter vegvesenet sine vurderingar utgjere om lag 30 mill. kroner.

Bompengar vil kunne vere eit vesentleg finansieringselement, og Masfjorden kommune vil arbeida vidare med prosjektet for å få det nærare konkretisert til ei seinare rullering av Regional transportplan.

Kvinnheradpakken

Kvinnherad kommune har utarbeida ei prosjektliste som summerer seg til omlag 1,5 mrd. kr. Kommunen vurderer om delar av ein Kvinnheradpakke kan bompengefinansierast gjennom forlenga bompengerevning i eksisterande bompengoordninga i kommunen.

Tysnes

Tysnes kommune vurderer om det kan vera aktuelt å krevja inn bompengar på sambanda Våge–Halhjem og Jektevik–Hodnanes til opprusting av vegnettet på Tysnes.

E39 Bergen–Stord

Det skal byggast nye bruer over Langenuen og Bjørnafjorden. Prosjektet vert planlagt etter statleg plan i staden for etter kommunedelplan. Seinare vert det avgjort om det også skal nyttast statleg plan på neste plannivå (reguleringsplan).

Anleggsstart vert truleg i 2018 og utbygginga vil ta minst 5 år. Fylkeskommunen har samstundes sett i gong eit arbeid med Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytta til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrense Rogaland. Det er ikkje avgjort om E39 Bergen–Stord og eventuelle tverrsamband skal bompengefinansierast.

VEDLEGG 1: FORSKOTTERINGAR FYLKESVEGNETTET 2015–2017, mill. kroner.

| Forskottert av | Fv | Prosjekt | Vedtektne forskot pr 31.08.14 | Innbetalt (utført) 31.08.14 | Rest å rekvirera | Refundert pr 31.08.14 | Gjeld pr 31.08.14 | Forpliktelse 31.08.14 | Ref. 2015 | Ref. 2016 | Ref. 2017 | Refusjon etter 2017 |
|-------------------------|-----|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
| Askøy | | | | | | | | | | | | |
| Askøy kommune | 562 | Haugland, Fauskanger, Juvik | 5 500 | 5 500 | - | 500 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | | | - |
| Askøy kommune | 562 | Fauskanger | 3 000 | - | 3 000 | - | - | 3 000 | | | | 3 000 |
| Block Watne AS | 212 | Follese skole, trafikk sikring | 15 000 | - | 15 000 | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| Askøy kommune | 212 | Hettevik | 15 000 | - | 15 000 | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| Askøy kommune | 223 | Mjøkeviksvarden-Skansen (Herdla bru) | 2 900 | - | 2 900 | - | - | 2 900 | | | | 2 900 |
| Austevoll | | | | | | | | | | | | |
| Austevoll kommune | 546 | Ny veg på Hundvåkøy | 1 000 | 1 000 | - | - | 1 000 | 1 000 | | | | 1 000 |
| Austrheim | | | | | | | | | | | | |
| Austrheim kommune | 565 | Årås - Heiane | 2 000 | 2 000 | - | - | 2 000 | 2 000 | 2 000 | | | - |
| Austrheim kommune | 565 | Veg til Vardetangen | 1 800 | 1 800 | - | - | 1 800 | 1 800 | | | | 1 800 |
| Bergen | | | | | | | | | | | | |
| Bergen Kommune | 188 | Sædalsvegen | 87 500 | 87 500 | - | 44 600 | 42 900 | 42 900 | 15 000 | 15 000 | 12 900 | - |
| Orion prosjekt AS | 197 | Håkonshellaegen | 6 000 | 6 000 | - | - | 6 000 | 6 000 | | | | 6 000 |
| Coop Åsane Eiendom AS | 267 | 4-feltsveg | 15 000 | - | 15 000 | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| | | Åsamyrane-Nyborgkrysset | | | | | | | | | | |
| Bømlo | | | | | | | | | | | | |
| Bømlo kommune | 14 | Stavland | 774 | 774 | - | - | 774 | 774 | | | | 774 |
| Bømlo kommune | 18 | Laurhammarkjosen - Urangsvåg | 1 200 | 1 200 | - | - | 1 200 | 1 200 | | | | 1 200 |
| Etne | | | | | | | | | | | | |
| Etne kommune | 34 | Skånevik kai - Idrettsanlegget | 15 000 | 15 000 | - | - | 15 000 | 15 000 | | | | 15 000 |
| Fitjar | | | | | | | | | | | | |
| Midtjellet Vindkraft AS | 545 | Rimbareid - Fitjar sentrum | 10 000 | 10 000 | - | - | 10 000 | 10 000 | | | | 10 000 |
| Fjell | | | | | | | | | | | | |
| Fjell kommune | 559 | Fjell - Ulveset | 14 000 | 14 000 | - | 5 000 | 9 000 | 9 000 | 5 000 | | | 4 000 |
| Fjell kommune | 561 | Kryss Fjæreidevegen | 5 000 | 5 000 | - | - | 5 000 | 5 000 | | | | 5 000 |
| Fjell kommune | 209 | Foldnes - Våge | 6 000 | 6 000 | - | 2 000 | 4 000 | 4 000 | 2 000 | 2 000 | | - |

| Forskottert av | Fv | Prosjekt | Vedtekne forskot pr 31.08.14 | Innbetalt (utført) 31.08.14 | Rest å rekvirera | Refundert pr 31.08.14 | Gjeld pr 31.08.14 | Forplikelse 31.08.14 | Ref. 2015 | Ref. 2016 | Ref. 2017 | Refusjon etter 2017 |
|----------------------------------|---------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|-------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
| Fusa | | | | | | | | | | | | |
| Fusa kommune/Fusa kraft m.fl. | 122 | Fusa - Strandvik I | 15 000 | 15 000 | - | 2 000 | 13 000 | 13 000 | 3 000 | | 10 000 | - |
| Fusa kommune/Fusa kraftlag | 122 | Fusa - Strandvik II | 3 000 | 3 000 | - | - | 3 000 | 3 000 | | | 600 | 2 400 |
| Fusa kommune/F Mohn Fusa | 122 | Fusa - Strandvik III | 3 000 | 3 000 | - | - | 3 000 | 3 000 | | | | 3 000 |
| Fusa kommune/F Mohn Fusa | 125 | Holmefjord - Holsund | 1 400 | 1 400 | - | - | 1 400 | 1 400 | | | | 1 400 |
| Frank Mohn Fusa AS | 552 | Gang-/sykkelveg Venjaneset | 3 500 | 3 500 | - | - | 3 500 | 3 500 | | | | 3 500 |
| Fusa Kraftlag/Frank Mohn Fusa AS | 48 | Moshovdatunellen | 70 000 | 70 000 | - | - | 70 000 | 70 000 | 5 000 | | | 65 000 |
| Fusa Kraftlag m. fl. | 122 | Fusa - Kryss veg Skjørnsand kai | 15 000 | 15 000 | - | - | 15 000 | 15 000 | | | | 15 000 |
| Fusa Kraftlag m. fl. | 122 | Skjørnsand - Skåte | 15 000 | - | 15 000 | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| Kvinherad | | | | | | | | | | | | |
| Kvinherad kommune | 48 | G&s-veg Sandvoll | 5 000 | 5 000 | - | - | 5 000 | 5 000 | | | | 5 000 |
| Kvinherad kommune | 48 | Erslandsmarka | 5 000 | 5 000 | - | - | 5 000 | 5 000 | | | | 5 000 |
| Kvinherad kommune | 551 | Austrepollen - Løfallstrand | 1 500 | 1 500 | - | - | 1 500 | 1 500 | | | | 1 500 |
| Fusa Kraft,F Mohn Fusa | 551 | Austrepollen - Løfallstrand | 4 000 | 4 000 | - | - | 4 000 | 4 000 | | | | 4 000 |
| Kvinherad kommune m.fl. | 544 | Tofte - Ranavik | 37 000 | 37 000 | - | - | 37 000 | 37 000 | | | | 37 000 |
| Lindås | | | | | | | | | | | | |
| Lindås kom./Lindås tomtes. | 565 | Isdalstø - Alver | 9 000 | 9 000 | - | - | 9 000 | 9 000 | | | | 9 000 |
| Lindås kom. og 28 verksemdar | 57 | Espeland-Herland | 70 000 | 70 000 | - | - | 70 000 | 70 000 | 5 000 | 33 000 | 32 000 | - |
| Meland | | | | | | | | | | | | |
| Meland kommune | 564 | Fløksand - Orrhøyen | 6 500 | 6 500 | - | 4 500 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | | | - |
| Frank Mohn AS | 564 | Dalstø - Mjåtveit | 25 000 | 25 000 | - | - | 25 000 | 25 000 | | | | 25 000 |
| Modalen | | | | | | | | | | | | |
| Modalen/Voss/Vaksdal/BKK | 313/344 | FV 313 OG FV 344 | 10 000 | 10 000 | - | - | 10 000 | 10 000 | | | | 10 000 |
| Modalen/Voss/Vaksdal/BKK | 313/344 | FV 313 OG FV 344 - II | 1 300 | 1 300 | - | - | 1 300 | 1 300 | | | | 1 300 |
| Os | | | | | | | | | | | | |
| Os kommune | 158 | Bedehuset - Særvoldsv. | 4 500 | 4 500 | - | - | 4 500 | 4 500 | | | 4 500 | - |
| Os kommune | 158 | Bedehuset - Særvoldsv.II | 2 000 | 2 000 | - | - | 2 000 | 2 000 | | | 2 000 | - |
| Os kommune | 161 | Kalvatræ | 500 | 500 | - | - | 500 | 500 | | | 500 | - |
| Os kommune | 160 | Ulven Leir-Hjørthaug, g&s/opprust. | 10 000 | - | 10 000 | - | - | 10 000 | | | | 10 000 |
| Radøy | | | | | | | | | | | | |
| Radøy kommune | 409 | Opprusting Lundsåsen | 2 500 | 2 500 | - | - | 2 500 | 2 500 | | | 2 500 | - |

| Forskottert av | Fv | Prosjekt | Vedtekne forskot.pr 31.08.14 | Innbetalt (utført) 31.08.14 | Rest å rekvirera | Refundert pr 31.08.14 | Gjeld pr 31.08.14 | Forpliktelse 31.08.14 | Ref. 2015 | Ref. 2016 | Ref. 2017 | Refusjon etter 2017 |
|-------------------------|-----|---------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Samnanger | | | | | | | | | | | | |
| Samnanger kommune m.fl. | 48 | Tunell bak Tysse | 100 000 | 10 000 | - | - | - | 100 000 | | 25 000 | 25 000 | 50 000 |
| Stord | | | | | | | | | | | | |
| Stord kommune | 70 | Jensanesvegen | 15 000 | 15 000 | - | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| Sund | | | | | | | | | | | | |
| BKK/Sund kommune | 202 | Veg til Telavåg | 15 000 | 15 000 | - | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| Sund kommune | 555 | Hammersland - Kjørelen | 15 000 | - | 15 000 | - | - | 15 000 | | | | 15 000 |
| Tysnes | | | | | | | | | | | | |
| Tysnes kommune | 78 | Hodnanes - Nedrevåge | 4 000 | 4 000 | - | - | - | 4 000 | | | | 4 000 |
| Ulvik | | | | | | | | | | | | |
| Ulvik herad | 572 | Opprusting Holven - Ulvik | 5 500 | 5 500 | - | - | - | 5 500 | | | | 5 500 |
| Vaksdal | | | | | | | | | | | | |
| Vaksdal, Modalen | 569 | Stammes - Eidslandet | 11 100 | 11 100 | - | - | - | 6 100 | | | | 6 100 |
| Voss | | | | | | | | | | | | |
| Voss kommune | 315 | Bavallsvegen | 14 000 | 14 000 | - | - | - | 14 000 | | | | 14 000 |
| Voss kommune | 310 | Bordalsvegen | 7 750 | - | 7 750 | - | - | 7 750 | | | | 7 750 |
| Sum | | | 713 724 | 615 074 | 98 650 | 63 600 | 551 474 | 650 124 | 44 000 | 75 000 | 90 000 | 441 124 |


VEDLEGG 2: PROSJEKTMOTALE AV PRIORITERTE PROSJEKT FOR PERIODEN 2015–2017

Prosjekt innanfor Bergensprogrammet

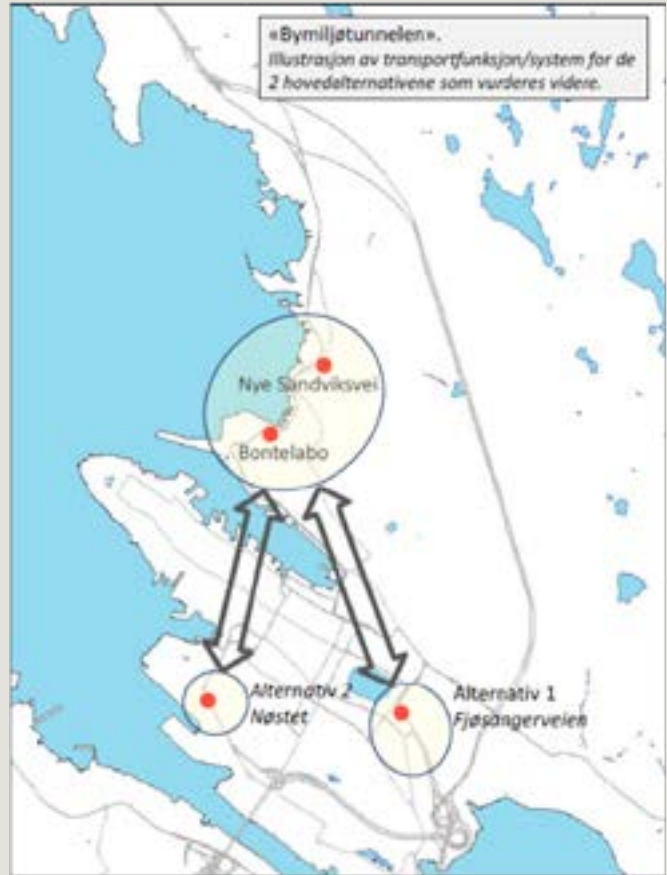
| Bybanen byggjesteg 3, Rådalen–Flesland | |
|--|--|
| Føremål: | Føremålet er å forlengje Bybanetraséen til Flesland. |
| Tiltak: | Tiltaket omfattar utbygging av 7,0 km banetrasé. Av dette vil om lag 2,85 km vere i tunell. Det vil også verta bygd gang- og sykkelveg. |
| Trafikk ÅDT: | Trafikkprognosar gjev om lag 35.000 daglege passasjerar til Lagunen/Rådalen og ca 45.000 ved forlenging til Flesland i 2015. Prognosane er i 2011 overoppfyllt til Nesttun med 28.000 daglege passasjerar, prognosen var 26.000 i 2015. |
| Planstatus: | Reguleringsplanen vart godkjent av Bystyret i Bergen i oktober 2011. |
| Kostnad: | Det vil koste om lag 2 425 mill. kroner å bygge Bybanen frå Lagunen til Flesland. I tillegg vil det koste 935 mill. kroner å bygge verkstad, depot og vognhall. Styringsramme er på 3 450 mill. kr. og kostnadsramma er på 3 800 mill.kr. (begge tal i 2013 kr.) |
| Finansiering: | Kostnadane må dekkast over Bergensprogrammet. Gjennom handsaming av Prop. 143 S (2012–2013) har Stortinget slutta seg til ein ytterlegare utviding av Bergensprogrammet. Utvidinga sikrar mellom anna finansiering av tredje etappe av Bybanen frå Rådalen til Bergen lufthamn Flesland. |
| Nærare om prosjektet: | <p>Det ligg føre kommuneldelplan for Bybanen til Bergen lufthamn, Flesland. Utbygging starta sommaren 2013 og er venta ferdig i 2016.</p> <p>Strekninga omfattar ca. 7 km trase med dobbeltspor og berre to kryssingar med biltrafikk. Prosjektet vil gje svært god framføringshastighet og regularitet. Berekna køyretid er 12 minutt. Strekninga har 6 tunellar, med ei samla lengde på nesten tre kilometer. Det skal etablerast fire banebruer, sju haldeplassar og ein bussterminal.</p> <p>Prosjektet er ein del av ei tung kollektivsatsing i Bergen. Vidare utbyggingsrekkefølge er vedteken av fylkestinget i møte 9.6.2010:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Sentrum–Åsane 5. Sentrum–Fyllingsdalen 6. Bergen–Loddefjord–Straume |



Fv 557 Ringveg vest

| | | |
|-----------------------|---|---|
| Føremål: | Føremålet er å gje betre framkomst mellom Bergen vest og Sandsli/Kokstad-området. Samstundes vil ein betre tilhøva for fotgjengarar og syklistar og redusera miljøproblema. |  |
| Tiltak: | <p>2. byggesteg omfattar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ny firefeltsveg i tunell mellom Sandeide og Liavatnet. Ca. 4,1km med to løp. ■ Rampetunellar mot Sandeide med tilkopling til hovudtunellane. Ca 0,7 km. ■ Slutføring av krysset på Sandeid. ■ Nytt toplanskryss med tilkopling til vestre infartsåre ved Liavatnet. ■ Oppgradering av tryggleiksutstyret i Lyderhorntunellane. <p>3. byggetrinn omfattar:</p> <p>Ny veg frå Dolvik til Flyplassvegen, med ein kombinasjon av tunell og veg i dagen. Total veglengde ca. 2300 m.</p> | |
| Trafikk ÅDT: | Ved siste trafikkteljing ved Bjørge (2007) var gjennomsnittleg trafikk per døgn 18 337 (ÅDT). Av dette var ca. 5 % tungtransport | |
| Planstatus: | Det føreligg godkjent reguleringsplan. | |
| Kostnad: | Kostnadsoverslag med 2. byggesteg var på ca 1,5 mrd 2008-kr. Det er venta at dei totale kostnadane vert om lag 200 mill. kr. lågare enn dette. | |
| Finansiering: | Ringveg vest er eit av prosjekta i Bergensprogrammet og kostnadane vert i hovudsak dekkja med bompengar. I samband med forvaltningsreforma vart vegen fylkesveg frå 2010. | |
| Nærare om prosjektet: | Utbygging av Ringveg vest inngår i Bergensprogrammet. Første byggesteg, dvs Sandeid–Dolvik, opna for trafikk våren 2010. For å ha ei kontinuerleg framdrift på prosjektet vedtok Stortinget i St.prp nr 72 (2008–2009) at ein kunne halde fram med planlegging og grunneverv. Anleggstart for 2. byggesteg var våren 2011. Opning for trafikk er estimert til sommaren 2015. | |

| Bymiljøtunnelen (Skansentunnelen) | |
|-----------------------------------|---|
| Føremål: | Avlaste kjernen av Bergen sentrum for trafikk for å betre tilhøva for fotgjengarar, syklistar, kollektivtrafikk og nyttetraffic. Samstundes skal miljølempone reduserast med færre trafikklukker og mindre støy- og luftforureining. |
| Tiltak: | Etablere tunnel i sentrum. Usikkert kvar traseen skal gå, men den vil strekke seg frå ein stad i Sandviken i nord og Dokken eller Nygårdstangen i sør/vest. |
| Trafikk ÅDT: | |
| Planstatus: | Det er gjennomført konkurranse for utføring av planoppgåva. Det påreknast ca. 1 år på oppdraget. Konsulent er vald. 2014-vår 2015: høyring og utarbeiding av silingsrapport. Høyring og endeleg vedtak av planprogram hausten 2015. |
| Kostnad: | Ukjent. Vil avhenge av trase/løysning som vert vald. |
| Finansiering: | Prosjektet er definert som et prosjekt i Bergensprogrammet, men er ikkje tatt med i finansieringsgrunnlaget for gjeldande stortingsproposisjon. |
| Nærare om prosjektet: | <p>Bystyret i Bergen har ved behandling av sak 47/12 blant anna vedtatt følgjande:</p> <p>«Alternative traseer til Skansentunnelen utredes. Det er en forutsetning at innslagspunktet for tunnelen ligger utenfor sentrumskjernen slik at det gis rom for gående og syklende. Bystyret ønsker å realisere Skansentunnelen som et miljø- og byutviklingsprosjekt for Bergen sentrum.»</p> <p>Bymiljøtunnelen (tidligere benevnt Skansentunnelen) er en del av Bergensprogrammet for Transport, Byutvikling og Miljø. Bergensprogrammet er et samarbeidsprosjekt mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, og har inngått i Nasjonal transportplan sidan 1999.</p> <p>Tiltaket er omtalt og forankra i Prp. 143S (2012–2013).</p> |



Prosjekt utanom Bergensprogrammet


| Kvammapakken | |
|-----------------------|--|
| Føremål: | Utbetne og trafikksikre delar av vegnettet i Kvam herad. |
| Tiltak: | Kvammapakken omfattar tiltak på fv 7 og fv 49 i Kvam herad. Det er lagt opp til eitt tiltak i Granvin herad. Tiltaka omfattar: omlegging av strekninga Øystese vest–Nes med ny veg på ca 1,7 km og av dette er ca 1,2 km tunell. Utbetring mellom Nes og Nordheimsund. Fleire tiltak på fv 7 mellom Øystese–Granvin. Utbetring av kryss mellom fv 7 og rv 13 i Granvin. Trafikksikringstiltak på fv 7 Kvamskogen. Utbetring av rv 49 frå Nordheimsund til Vikøy og ved Linga. I fleire av prosjekta inngår bygging av sykkelveg og fortau. |
| Trafikk ÅDT: | Trafikkgrunnlaget er rekna til ca 2360 ÅDT gjennom bompengesnitna. |
| Planstatus: | Det føreligg godkjent reguleringsplan for strekninga Øystese vest–Nes, Norheimsund–Vikøy, Lingaparsellen, Nes–Norheimsund, Bostippen, Ytre Ålvik–Steinstø, Skeianeset og krysset i Granvin. Det er godkjent reguleringsplan for delstrekninga Leupsa–Øystese aust. Det manglar ein godkjent reguleringsplan for Skarpasvingen. Reguleiringsplan for Kvamskogen er venta godkjent i 2014. |
| Kostnad: | Samla kostnadsramme for prosjekta i Kvammapakken er sett til 440 mill. 2009-kr. Omfanget av utbygginga må haldast innanfor den ramma som er sett. Dersom det vert krevd inn meir bompengar enn føresett kan desse nyttast. Likeins kan fylkeskommunen bidra med meir midlar enn fastsett i ramma. Dersom eit prosjekt vert dyrare enn føresett, må andre reduserast dersom ikkje ramma kan aukast. |
| Finansiering: | Utbygginga av prosjekta er i hovudsak finansiert med bompengar. Bompengane utgjør ca 90%. Det er føresett ein gjennomsnittleg takst på ca 31 kr (2009-kr). Bompengefinansieringa er lagt fram i St.prp nr 77 (2008–2009). Maks låneopptak er sett til 250 mill. kr. |
| Nærare om prosjektet: | Første prosjekt i Kvammapakken (Øystese vest–Nes) opna november 2011. Neste delstrekning Norheimsund–Vikøy vart opna i 2014. Arbeidet på Lingaparsellen starta opp i 2014. Ein ventar oppstart av arbeid på Skipadalen–Norheimsund i 2014. Det er lagt til grunn at utbygginga skal gjennomførast i løpet av åtte år eller raskare dersom økonomien tillet dette. Bompengeinnkrevjinga starta hausten 2010 og bompengeperioden er om lag 19 år. |



| Bømlopakken | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|-----|----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------|---|---|---|------------------------|---|----------------------------|---|-------------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|
| Føremål: | Gje betre framkomst og eit meir trafikksikkert vegnett på Bømlo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiltak: | <p>Bømlopakken omfattar prosjekt og tiltak på fylkesvegnettet. Tiltaka er prioritert slik:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Pri</th> <th style="text-align: left;">Strekning på fv 561 og 562</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Fv 542 Hollundskjosen–Hollundsdaalen–Stokkabekken</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Fv 541 Stokkabekken–Rubbestadneset inkl. rundkøyring Rubbestadneset</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Fv 542 Stokkabekken–Ekornsæter–Siggjarvåg</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td>Fv 541 Sakseid–Hestaneset–Tjong–Løvegapet</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td>Fv 541 Ekornsæter–Sakseid</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td>Fv 542 Røyksund–Eikeland Fv 542 Notland–Mosterhamn</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Fv 14 Svortland–Økland</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Fv 18 Urangsvåg–Brandasund</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Fv 19 Rubbestadneset–Rolvsnæs</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td>Fv 12 Sakseid–Grønnevik</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td>Fv 23 Tormodsæter–Gilje</td> </tr> </tbody> </table> | Pri | Strekning på fv 561 og 562 | 1 | Fv 542 Hollundskjosen–Hollundsdaalen–Stokkabekken | 2 | Fv 541 Stokkabekken–Rubbestadneset inkl. rundkøyring Rubbestadneset | 3 | Fv 542 Stokkabekken–Ekornsæter–Siggjarvåg | 4 | Fv 541 Sakseid–Hestaneset–Tjong–Løvegapet | 5 | Fv 541 Ekornsæter–Sakseid | 6 | Fv 542 Røyksund–Eikeland Fv 542 Notland–Mosterhamn | 1 | Fv 14 Svortland–Økland | 2 | Fv 18 Urangsvåg–Brandasund | 3 | Fv 19 Rubbestadneset–Rolvsnæs | 4 | Fv 12 Sakseid–Grønnevik | 5 | Fv 23 Tormodsæter–Gilje |
| Pri | Strekning på fv 561 og 562 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Fv 542 Hollundskjosen–Hollundsdaalen–Stokkabekken | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Fv 541 Stokkabekken–Rubbestadneset inkl. rundkøyring Rubbestadneset | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Fv 542 Stokkabekken–Ekornsæter–Siggjarvåg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Fv 541 Sakseid–Hestaneset–Tjong–Løvegapet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Fv 541 Ekornsæter–Sakseid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Fv 542 Røyksund–Eikeland Fv 542 Notland–Mosterhamn | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Fv 14 Svortland–Økland | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Fv 18 Urangsvåg–Brandasund | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Fv 19 Rubbestadneset–Rolvsnæs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Fv 12 Sakseid–Grønnevik | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Fv 23 Tormodsæter–Gilje | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trafikk ÅDT: | Trafikkgrunnlaget gjennom bomstasjonen i 2014 er rekna til 2700 køyretøy og 125 køyretøy på ferjesambandet Langevåg–Buavåg. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planstatus: | For dei prosjekta som skal starta opp først, ligg det føre godkjent reguleringsplan. Elles omfattar Bømlopakken mange utbetringstiltak og mindre prosjekt. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostnad: | Det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Bømlopakken. Samla kostnad er sett til 1003 mill. 2009-kr. Omfanget av utbygginga skal haldast innanfor den økonomiske ramma som er sett. Vert nokon av prosjekta dyrare enn føresett, må ein redusere utbygginga. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finansiering: | Utbygging av prosjekta på dagens fylkesvegnett er føresett delvis finansiert med bompengar. 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nærare om prosjektet: | Det er lagt opp til at bompenginnkrevjinga skal starte når Trekantsambandet er nedbetalt, ca 2012/2013. Det er planlagt bomstasjon på fv 542 Spissøy og på ferja Langevåg–Buavåg. Innkrevjingsperioden er sett til 15 år. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



Fv 48 Gaupholm–Straumsbrua (Tyssetunellen)

| | | |
|-----------------------|--|---|
| Føremål: | Føremålet er å avlaste Tysse sentrum for gjennomgangstrafikken og utbetre og trafikksikre vegen. I tillegg er det eit mål å betre tilhøva for gåande og syklende mellom den komande tunellen og Frølandsvatnet. |  |
| Tiltak: | Tiltaket omfattar utbetring av delar av eksisterande veg og delvis ny veg på i alt ca 5,8 km. Av dette vil ca 2,3 km vere i tunell. Det vil også bli bygd gang- og sykkelveg på om lag 1,5 km langs Frølandsvatnet. Det er planlagt planfri kryssing av fv 7. | |
| Trafikk ÅDT: | Ved siste trafikkteiling på Gaupholm (2007) var ÅDT 935. Av dette var ca 10 % tunge køyretøy. | |
| Planstatus: | Reguleringsplan er godkjent. | |
| Kostnad: | Kostnasoverslaget viste ca. 400 mill. kr. for hovudprosjektet og 28 mill kroner for etablering av gang- og sykkelvegen i 2011-kr. Etter at arbeidet kom i gong synte det seg at grunnundersøkingar ikkje var gode nok. Kostnadane er forventa å auke med om lag 110 mill. kr (løpande kr). | |
| Finansiering: | Kostnadane må dekkast over fylkesbudsjettet hovudsakleg i 2014/2015. Forskoting på 100 mill. kroner er godkjent og vert nytta i 2012/2013. | |
| Nærare om prosjektet: | Dagens veg er smal med knappe kurver og dårlege siktilhøve. Gjennom Tysse sentrum er det svært trengt og vegen ligg tett inntil husa. Fv 48 frå Tysse til Eikelandsosen er utbetra dei seinare åra. Med utbygging av tunellen forbi Tysse vil det vere samanhengande god standard på vegen frå kryss med fv 7 til Eikelandsosen. Samstundes er det i dag ein uheldig avslutning på gang- og sykkelvegen mellom tunellen og Frølandsvatnet. | |


Askøypakken

Føremål: Gje betre framkomme og eit meir trafiksikkert vegnett på Askøy.

| Prosjekt | Kostnad (mill. kr.) |
|---|---|
| Fv 563 Florvåg–Erdal | 51 |
| Fv 562 Lavik–Haugland | 320 |
| Fv 562 Strusshamnkrisset | 5 |
| Fv 562 Fromreide–Kjerrgarden, X Fv 222 | 65 |
| Fv 563 Strømsnes–Hop | 118 |
| Fv 562 Fauskanger sør | 31 |
| Fv 212 Lindhaugen–Slettebrekka | 20 |
| Fv 212 Slettebrekka–Hetlevik | 159 |
| Fv 212 Skiftesvik–Marikoven | 51 |
| Fv 216 Skansen (Kleppe) | 14 |
| Andre tiltak/ uførutsett | 253 |
| Ramme kollektivtiltak | 200 |
| Plankostnader | 5 |
| Investeringar innkrevjingsutstyr | 10 |
| Sum Askøypakken | 1300 |
| Tiltak: | Dei prioriterte prosjekta er lista i tabellen over. I tillegg er det fokus på realisering av ei rekke investeringstiltak som kan fremme kvaliteten i det samla kollektivtrafikktilbodet og styrke konkurranseevne i høve biltrafikken. (Kostnadsoverslag manglar auke i MVA.) |
| Tiltak | Kostnad (mill.kr.) |
| Kollektivfelt, framkomsttiltak | 70 mill. kr. |
| Kollektivterminal Kleppestø inkl. P&R | 120 mill. kr. |
| Mindre tiltak, heile Askøy (mindre P&R) | 10 mill. kr. |
| SUM | 200 mill. kr. |
| Trafikk ÅDT: | Det er mykje trafikk på Askøy, spesielt i sørlige delar av kommunen. Det er kraftig befolknings- og trafikkvekst i området. |
| Planstatus: | Reguleringsplaner for Strømsnes og Slettebrekka er venta ferdig snart. |
| Kostnad: | Samla investeringsramme på ca 1,3 mrd. Kr. Beståande av dei 10 høgast prioriterte tiltaka, samt ein økonomisk ramme på 200 mill. kr. til kollektivtiltak. Auke i MVA gjer at ramma er på 1,54 mrd. kr |
| Finansiering: | Bompengefinansiering kombinert med ein del fylkeskommunal finansiering. Finansieringsplan er vedteken i Prop. 197 S (2012–2013). |
| Nærare om prosjektet: | Askøy har eit vegnett med til dels svært mangelfull vegstandard. Behovet for opprusting av vegnettet er stort. Dette gjeld særleg i høve til framkome og tilrettelegging for sikker gang- og sykkeltransport. I tillegg er det behov for tiltak som kan bidra til å auke kollektivandelen for transport på Askøy og mellom Askøy og Bergen. |



Fv 209 Storeskaret–Arefjordpollen (Stekervika)

| | | |
|-----------------------|--|---|
| Føremål: | Føremålet er å avlaste lokalvegnettet for trafikk som skal til næringsområdet. Samstundes vil ein gjennomføra trafikktryggleikstiltak. |  |
| Tiltak: | Tiltaket omfattar bygging av 1 km ny veg frå rv 555 ved Arefjordpollen til fv 209 ved Storeskaret. Det er og planlagt å bygge samanhengande gang- og sykkelveg. | |
| Trafikk ÅDT: | Det er mykje trafikk i området, men sidan dette er ein ny veglenke er det vanskeleg å vurdera kor mykje trafikk det vert på den nye vegen før ein gjer ein trafikk-analyse. Men trafikken vil kunne variere frå 3–10000 ÅDT. | |
| Planstatus: | Det føreligg godkjent reguleringsplan. | |
| Kostnad: | Siste kostnadsoverslag på reguleringsplanen er 135 mill. kr. Det er sett av totalt 157 mill. kr til prosjektering, grunnerverv og arbeid. Dette inkluderer auke MVA. Nytt kostnadsoverslag er venta i 2014. | |
| Finansiering: | Dette er ein fylkesveg og kostnadane må dekkast over fylkesvegbudsjettet. | |
| Nærare om prosjektet: | Grunna usikkerheit knytt til kostnadsomfang i prosjektet, er det ikkje avklart kva for løysingar ein vel å realisere. | |

| Fv 158 Grindavoll–Lepsøy bru | |
|------------------------------|---|
| Føremål: | Føremålet med tiltaket er å trafikksikre vegen for mjuke trafikantar. |
| Tiltak: | Tiltaket er utbetring av eksisterande veg ved etablering av ny gang- og sykkelveg. |
| Trafikk ÅDT: | Usikkert. |
| Planstatus: | Det ligg føre ein godkjent reguleringsplan og byggeplan for tiltak. |
| Kostnad: | Nytt kostnadsoverslag viser at tiltaket vil koste 66 mill. kr. |
| Finansiering: | Dette er ein fylkeskommunal veg og kostnaden må dekkast over fylkesvegbudsjettet. Fusa kommune har søkt om å forskottere 15 mill. kr. |
| Nærare om prosjektet: | Vegen er smal og det er mange mjuke trafikantar. Parsellen er 2,3 km lang og er siste del av opprustninga av strekninga Venjaneset–Strandvik som gjer at ein vil få 11 km samanhengande gang- og sykkelveg. |



| Fv 122 Fusa – Skåte (Venjaneset–Strandvik) | |
|--|---|
| Føremål: | Føremålet med tiltaket er å trafikksikre vegen for mjuke trafikantar. |
| Tiltak: | Tiltaket er utbetring av eksisterande veg ved etablering av ny gang- og sykkelveg. |
| Trafikk ÅDT: | Usikkert. |
| Planstatus: | Det ligg føre ein godkjent reguleringsplan og byggeplan for tiltak. |
| Kostnad: | Nytt kostnadsoverslag viser at tiltaket vil koste 66 mill. kr. |
| Finansiering: | Dette er ein fylkeskommunal veg og kostnaden må dekkast over fylkesvegbudsjettet. Fusa kommune har søkt om å forskottere 15 mill. kr. |
| Nærare om prosjektet: | Vegen er smal og det er mange mjuke trafikantar. Parsellen er 2,3 km lang og er siste del av opprustninga av strekninga Venjaneset – Strandvik som gjer at ein vil få 11 km samanhengande gang- og sykkelveg. |



Fv 545 Stord vestsida (Midtfjellet Vindkraft)

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--------------------------------|---|---|---|---------------------------------------|-------------|---------------------------|---------|-------------|
| Føremål: | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fitjar sentrum–Rimbareid At vegen på dette strekket vert utbetra er ein føresetnad for etableringa av Midtfjellet vindmøllepark. 2. Sagvåg, bru Dagens bru er ein flaskehals og treng utbetring. 3. Kommunegrensa Stord/Fitjar Her er eit parti av fv 545 som har markert lågare standard enn tilstøytande veg. Etter utbetring vil ein få ein jamnare standard. 4. Rimbareid–Vik På dette partiet står det att ein del arbeid for å få vegen opp i brukande standard. | | | | | | | | | | | | |
| Tiltak: | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fitjar sentrum–Rimbareid Tiltaket er å utbetra eksisterande veg til tofelts veg og å etablere gang- sykkelveg. 2. Sagvåg, bru Tiltaket er å utbetra eksisterande bru med ny køyrebane. Eksisterande gangbru skal også utbetrast. Det er vidare lagt til grunn utbetring av tilstøytande veg i totalt 100m lengde. 3. Kommunegrensa Stord/Fitjar Vegen skal utvidast, grøftebredden skal utbetrast og sidehinder fjernast. 4. Rimbareid–Vik Tiltaket er å utbetra eksisterande veg til tofelts veg og å laga gang- sykkelveg langs vegen. 5. Sagvåg bru–Sentrum Tiltaket er å utvida kurve, etablere fortau og rundkøyring samt gjennomføra miljøtiltak. | | | | | | | | | | | | |
| Trafikk ÅDT: | Om lag 5000 i Sagvåg. ÅDT 1000 til 1500 på dei andre parsellane. | | | | | | | | | | | | |
| Planstatus: | For parsellane Fitjar–Rimbareid og Rimbareid–Vik er det godkjent reguleringsplan. For Sagvåg bru nyttar ein gamal reguleringsplan. Arbeidet med reguleringsplan for kommunegrensa er utsett inntil ein får avklara om innkrevjingstide for bompengar kan forlengast med to år. | | | | | | | | | | | | |
| Kostnad: | <table border="0"> <tr> <td>Fv. 545 Fitjar sentrum–Rimbareid, breddeutviding</td> <td>26 mill.</td> </tr> <tr> <td>Fv. 545 Sagvåg – utbetring bru</td> <td>11,5 mill</td> </tr> <tr> <td>Fv. 545 Kommunegrensa Stord/ Fitjar –breddeutviding</td> <td>25 mill</td> </tr> <tr> <td>Fv. 545 Rimbareid–Vik, breddeutviding</td> <td>38 mil</td> </tr> <tr> <td>Fv 545 Sagvåg bru–sentrum</td> <td>14 mill</td> </tr> <tr> <td>Sum:</td> <td>114,5 mil</td> </tr> </table> | | Fv. 545 Fitjar sentrum–Rimbareid, breddeutviding | 26 mill. | Fv. 545 Sagvåg – utbetring bru | 11,5 mill | Fv. 545 Kommunegrensa Stord/ Fitjar –breddeutviding | 25 mill | Fv. 545 Rimbareid–Vik, breddeutviding | 38 mil | Fv 545 Sagvåg bru–sentrum | 14 mill | Sum: |
| Fv. 545 Fitjar sentrum–Rimbareid, breddeutviding | 26 mill. | | | | | | | | | | | | |
| Fv. 545 Sagvåg – utbetring bru | 11,5 mill | | | | | | | | | | | | |
| Fv. 545 Kommunegrensa Stord/ Fitjar –breddeutviding | 25 mill | | | | | | | | | | | | |
| Fv. 545 Rimbareid–Vik, breddeutviding | 38 mil | | | | | | | | | | | | |
| Fv 545 Sagvåg bru–sentrum | 14 mill | | | | | | | | | | | | |
| Sum: | 114,5 mil | | | | | | | | | | | | |
| Finansiering: | <table border="0"> <tr> <td>Bompenginnkreving på E39 Halhjem–Sandvikvåg tom. 2014</td> <td>47,5 mill.</td> </tr> <tr> <td>Mogleg bompenginnkreving på E39 Halhjem–Sandvikvåg i 2015 2016</td> <td>49,5 mill.</td> </tr> <tr> <td>Midtfjellet vindkraft AS, forskottering</td> <td>10 mill.</td> </tr> <tr> <td>Fylkeskommunal løyving (inklusive 10 mill. i forskottering)</td> <td>17,5 mill.</td> </tr> <tr> <td>Sum:</td> <td>114,5 mill.</td> </tr> </table> | Bompenginnkreving på E39 Halhjem–Sandvikvåg tom. 2014 | 47,5 mill. | Mogleg bompenginnkreving på E39 Halhjem–Sandvikvåg i 2015 2016 | 49,5 mill. | Midtfjellet vindkraft AS, forskottering | 10 mill. | Fylkeskommunal løyving (inklusive 10 mill. i forskottering) | 17,5 mill. | Sum: | 114,5 mill. | | |
| Bompenginnkreving på E39 Halhjem–Sandvikvåg tom. 2014 | 47,5 mill. | | | | | | | | | | | | |
| Mogleg bompenginnkreving på E39 Halhjem–Sandvikvåg i 2015 2016 | 49,5 mill. | | | | | | | | | | | | |
| Midtfjellet vindkraft AS, forskottering | 10 mill. | | | | | | | | | | | | |
| Fylkeskommunal løyving (inklusive 10 mill. i forskottering) | 17,5 mill. | | | | | | | | | | | | |
| Sum: | 114,5 mill. | | | | | | | | | | | | |
| Nærare om prosjektet: | Fitjar og Stord kommunar har teke initiativ til å utvide bompengoordninga på ferjesambandet Sandvikvåg–Halhjem med ytterlegare 2 år tom. 2016. for å finansiere ei parsellvis opprusting av fv 545. Bompengane vil kunne finansiere om lag 97 mill. kr av opprustinga. Bompengesøknaden er oversendt Vegdirektoratet for vidare handsaming. Ein søknad om forskottering av 10 mill. kr til parsellen Fitjar Sentrum–Rimbareid er godkjent av fylkestinget. | | | | | | | | | | | | |

| Fv 6 Sveio–Buavåg (Hauglandspakken) | |
|--|--|
| Føremål: | Hauglandspakken er ei bompengepakke som skal utvikle transport-systemet i Haugesundsområdet. I Hordaland vert det lagt opp til gjennomføring av mindre tiltak i Sveio og Etne. |
| Tiltak: | Tiltaket inneber utbetring av vegstrekning mellom Sveio og Buavåg. |
| Trafikk ÅDT: | Usikkert. |
| Planstatus: | Reguleringsplan er godkjent. Det er komen klage på denne som er venta handsama i 2014. |
| Kostnad: | Kostnadsoverslag på tiltaket er 29 mill. kr totalt. Dette inkluderer MVA. |
| Finansiering: | Tiltaket skal finansierast med 21 mill. kr i bompengar og 8 mill. kr i fylkeskommunal løyving. |
| Nærare om prosjektet: | Strekninga er smal, knapp kruvar og bratt terreng. Tiltaket er primært for å betre framkome, men vil også betre forholda for mjuke trafikantar. Anlegget vil starta i mars 2015 og ferdigstillast i desember 2015. |



| Fv 567 Hosanger sentrum | |
|--------------------------------|---|
| Føremål: | Føremålet er å avlaste Hosanger sentrum for gjennomgangstrafikk og utbetre og samt trafikksikre vegen. Totalt vil ein betre dei trafikale tilhøva gjennom Hosanger sentrum. |
| Tiltak: | Omlegging av vegen gjennom Hosanger sentrum. Ved siste registrering (2010) låg ÅDT i Hosanger sentrum på ca. 1200, med 11 % tungbiltrafikk. |
| Trafikk ÅDT: | Ved siste registrering (2010) låg ÅDT i Hosanger sentrum på ca. 1200, med 11 % tungbiltrafikk. |
| Planstatus: | Det føreligg godkjent reguleringsplan. Byggeplan ferdig. |
| Kostnad: | Siste registrerte kostnadsestimat tilseier ein antatt totalkostnad på 45,3 mill.kr. |
| Finansiering: | Dette er ein fylkesveg og kostnadane må dekkjast over fylkesvegbudsjettet. |
| Nærare om prosjektet: | Estimert oppstart av prosjektet i løpet av 2014, ferdigstilling i 2015. |



| Fv 49 Uggdal–Uggdalseidet (inkl fv 79) | |
|---|---|
| Føremål: | Føremålet med tiltaket er å trafikksikre vegen for skuleborn. |
| Tiltak: | Tiltaket er å bygge ny gang- og sykkelveg på ei strekning på ca. 2 km på fv 49 og 79. Samstundes vil ein ta bort nokre nabbar på vegen. |
| Trafikk ÅDT: | Ved siste trafikkteljing (2010) ved Uggdal var gjennomsnittleg trafikk ca. 1600 køyretøy per døgn (ÅDT). Av dette var ca. 9 % tunge køyretøy. |
| Planstatus: | Det ligg føre ein godkjent reguleringsplan (2005) for tiltaket. |
| Kostnad: | Nytt kostnadsoverslag viser at tiltaket vil koste 34 mill. kr. |
| Finansiering: | Dette er ein fylkeskommunal veg og kostnaden må dekkast over fylkesvegbudsjettet. Tysnes kommune har signalisert at dei kan bidra i finansieringa dersom leidningar til vatn og kloakk kan leggjast samstundes med ny GS-veg. |
| Nærare om prosjektet: | Hovuddelen av gang- og sykkelvegen vil ligge langs eksisterande fv 49, men ein del vil også gå inn på fv 79. Kommunen har signalisert at dei vil legge ned vatn og kloakkleidningar samstundes. |



Skredsikringstiltak

| Fv 7 Haukanesberget (Folkedalstunellen), Granvin | | |
|--|---|--|
| Føremål: | Rassikre vegstrekninga (ca. 700 meter) forbi Haukanesberget. | |
| Tiltak: | Bygging a0v tunell. | |
| Trafikk ÅDT: | ÅDT vart ved førige registrering estimert til ca. 1000 bilar, med om lag 15 % tungtransport. | |
| Planstatus: | Reguleringsplan er godkjent. Byggeplan er ferdig. | |
| Kostnad: | Total kostnad er estimert til 273 mill. Dette inkluderer auke i MVA. | |
| Finansiering: | Prosjektet vert dekkja gjennom statlege rassikringstilskot. | |
| Nærare om prosjektet: | Strekninga forbi Haukanesberget er rasutsett. Berget er 3–400 m høgt og svært oppsprukke. Det er om lag 20 registrerte nedfall av stein, snø og is kvart år. Ein evt tunell vil verta om lag 2 km lang. Estimert oppstart av prosjektet i 2013. | |

| Fv 7 Lussandberget (Bjørgatunellen), Granvin | |
|---|---|
| Føremål: | Gjennomføring av tiltaket vil betre situasjonen på ein smal, svingete og rasutsett strekning. |
| Tiltak: | Bygging av ein om lag 800 meter lang tunell forbi rasstaden. I tillegg kjem tilknytning til dagens veg. |
| Trafikk ÅDT: | ÅDT forbi Lussandberget var i 2011 på om lag 900. |
| Planstatus: | Reguleringsplan og byggeplan er ferdig. |
| Kostnad: | Førebels kostnadsoverslag er ca. 295 mill.kr inkl MVA. |
| Finansiering: | Prosjektet vert dekkja gjennom statlege rassikringstilskot. |
| Nærare om prosjektet: | Oppstart av prosjektet vert gjort etter at kostnadar knytt til Eddagjelet/ Torgilsberget er kjent. |



Ferdigstilte prosjekt i perioden 2013–2014

Følgjande prosjekt er ferdigstilte og difor teke ut av handlingsprogrammet:

- Bybanen byggjesteg 2, Nesttun–Rådal. Strekninga vart opna juni 2013.
- Fv 572 Eddagjelet/ Torgilsberget, Ulvik. Skredsikring gjennomført.
- Fv 7 Kattadalen, Granvin. Skredsikring gjennomført.
- Fv 57 Konglevoll, Lindås. Tiltak i høve til trafikktryggleik, etablering av busslommer og etablering av gang- og sykkelveg ferdigstilt 2014.

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.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Samferdselsavdelinga
Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen

Telefon: 55 23 93 63
e-post: samferdsel@hfk.no

www.hordaland.no