



SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE

## PLANFORSLAG

# REGIONAL TRANSPORTPLAN SOGN OG FJORDANE 2018 - 2027

**Vedteke utlagt til offentlig ettersyn i fylkesutvalet 20.06.2017  
Høringsfrist 30.09.17**



Foto Ole Ingar H. Hæreid, Sogn og Fjordane fylkeskommune

## INNHALD

<b>1. INNLEIING</b> .....	4
1.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR .....	5
<b>2. MÅL OG DELMÅL</b> .....	9
2.1 FYLKESVEG .....	10
2.2 KOLLEKTIVTRAFIKK .....	10
2.3 TRAFIKKSIKKERHEIT .....	10
2.4 NÆRINGSTRANSPORT.....	11
2.5 SKREDSIKRING .....	11
2.6 STATLEG INFRASTRUKTUR.....	11
<b>3. UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGAR</b> .....	13
3.1 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK .....	14
3.2 TRANSPORTSYSTEMET I SOGN OG FJORDANE .....	15
3.3 TRANSPORTBEHOV .....	16
3.4 BAS-REGIONAR .....	17
3.5 GENERELLE UTFORDRINGAR .....	18
<b>4. FYLKESVEG</b> .....	21
4.1 MÅL.....	22
4.2 FUNKSJONSINDELTE FYLKESVEGNETT .....	22
4.3 DRIFT OG VEDLIKEHALD .....	23
4.4 GÅ- OG SYKKELSTRATEGI.....	24
4.5 HØGFJELL.....	25
4.6 NAUDNETT OG DAB-RADIO .....	25
4.7 VEGLYS.....	26
4.8 KLIMATILPASSING AV INFRASTRUKTUR .....	26
4.9 TILRETTELEGGING FOR EL-BIL PÅ FYLKESVEGNETTET .....	27
4.10 KYSTVEGEN .....	27
4.11 HANDBØKER OG VEGNORMALAR .....	29
<b>5. KOLLEKTIVTRAFIKK</b> .....	31
5.1 MÅL.....	32
5.2 MARKNAD OG INFORMASJON .....	32
5.3 INFRASTRUKTUR FOR KOLLEKTIV .....	33
5.4 RUTEPRODUKSJON .....	34
5.5 SKULESKYSS .....	35
5.6 FYLKESVEGFERJE.....	35

5.7	KOLLEKTIVTRAFIKK OG KLIMA.....	36
5.8	RUTELØYVE.....	37
5.9	DROSJELØYVE.....	38
<b>6.</b>	<b>TRAFIKKTRYGGING .....</b>	<b>41</b>
6.1	MÅL.....	42
6.2	HALDNINGSSKAPANDE ARBEID .....	42
6.3	FYSISKE TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK .....	42
6.4	BARN OG UNGE SINE BEHOV.....	43
<b>7.</b>	<b>NÆRINGSTRANSPORT .....</b>	<b>45</b>
7.1	MÅL.....	46
7.2	FLASKEHALSAR .....	46
7.3	GODSTRANSPORT .....	46
7.4	BREIBAND .....	48
<b>8.</b>	<b>SKREDSIKRING.....</b>	<b>49</b>
8.1	MÅL.....	50
8.2	RIKSVEG .....	50
8.3	FYLKESVEG .....	51
<b>9.</b>	<b>STATLEG INFRASTUKTUR.....</b>	<b>53</b>
9.1	MÅL.....	54
9.2	REGIONALE UTFORDRINGAR I STATLEG TRANSPORTPOLITIKK.....	54
9.3	FYLKESKOMMUNEN SI ROLLE.....	54
9.4	VIKTIG INFRASTRUKTUR FOR SOGN OG FJORDANE .....	54
<b>10.</b>	<b>ØKONOMISKE RAMMER OG OVERORDNA PRIORITERINGAR.....</b>	<b>57</b>
10.1	OVERORDNA PRIORITERINGAR (PROFIL).....	58
10.2	DRIFTSBUDSJETT FOR SAMFERDSLESEKTOREN 2018-2021 .....	58
10.3	PRIORITERING AV DRIFTSBUDSJETTET - FYLKESVEG .....	58
10.4	PRIORITERING AV DRIFTSBUDSJETTET – KOLLEKTIV OG FERJE .....	60
10.5	PRIORITERINGAR AV INVESTERINGAR PÅ SAMFERDSLEOMRÅDET .....	61
10.6	PLANPROGRAM / PRIORITERINGSLISTER INVESTERINGAR PÅ SAMFERDSLEOMRÅDET.....	64
10.7	FERJEAVLØYSINGSPROSJEKT .....	65

# 1. INNLEIING

Regional transportplan Sogn og Fjordane 2018 – 2027 (RTP) er ei rullering av Regional transportplan Sogn og Fjordane 2014 – 2023.

Revisjon av transportplanen er basert på Regional planstrategi for 2016 – 2020. Planstrategien peiker på den strategiske rolla samferdsle har for utvikling av fylket.

Regional transportplan Sogn og Fjordane er ein langsiktig regional strategisk plan for utvikling av transportområdet i Sogn og Fjordane. Planen inneheld mål for alle relevante delar av transportsystemet, samt strategiar og tiltak for å nå dei overordna måla. Planen legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar i handlingsprogram, investeringsprogram og budsjettvedtak. Planen skal også gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Sogn og Fjordane, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.

Transportplanen byggjer på eit kunnskapsgrunnlag der heile transportsystemet i Sogn og Fjordane er analysert. Kunnskapsgrunnlaget viser utviklingstrekk og utfordringar i heile transportsystemet, også for område som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.



Foto: Ole Ingar H. Hæreid, Sogn og Fjordane fylkeskommune

## 1.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR

Nasjonale og regionale målsettingar knytt til transport er lagt til grunn for Regional transportplan 2018 – 2027.

Dei nasjonale føringane for RTP Sogn og Fjordane er hovudsakleg gjevne i Nasjonal transportplan (NTP) og i andre nasjonale utgreiingar. På regionalt nivå har vi fleire planar, vedtak og utgreiingar som vil vere førande og retningsgjevande for arbeidet med RTP.

I 2011 la EU-kommisjonen fram sin transportpolitikk fram mot år 2050. I 2015 vart Paris-avtalen vedteken og er den første rettsleg bindande klimaavtalen med reell global deltaking. Målet er å redusere auken i den globale gjennomsnittstemperaturen til godt under 2 °C i høve til før-industrielt nivå og forsøke å avgrense temperaturauken til 1,5 °C. Slike internasjonale planar og avtalar gir føringar for utforming av den nasjonale politikken og gir indirekte føringar for Regional transportplan.

### 1.1.1 Nasjonale rammer for planarbeidet

Nasjonale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i ulike politiske styringsdokument.

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (12. juni 2015)
- Statleg planretningsline for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningsliner for å styrke barn og unges interesser i planlegging
- Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029/Nasjonal transportplan 2018-2029.
- Klimaforliket 2012 og Paris-avtalen
- Nasjonal sykkelstrategi
- Nasjonal gåstrategi
- Nasjonal hamnestrategi
- WHO helseplattform

I arbeidet med Regional transportplan 2018 – 2027 for Sogn og Fjordane er det lagt vekt på å følge opp Nasjonale forventningar til kommunal og regional planlegging og målsettingane nedfelt i Paris-avtalen.

#### Paris-avtalen og Noreg sine forpliktingar

Gjennom Paris-avtalen har Noreg forplikta seg til å redusere utsleppa frå ikkje-kvotepliktig sektor med 40 pst. frå 1990 til 2030. Det svarar til over 11 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Jamfør Miljødirektoratet kan ein kutte over 9 mill. av desse i transportsektoren i Noreg.

Statens vegvesen sine handbøker og vegnormalar gir føringar for utforming av vegnettet ved bygging av ny veginfrastruktur. Dei offentlege transportetatane sine handlingsprogram er viktige dokument i arbeidet med Regional transportplan.

#### Hovudmåla i Nasjonal transportplan

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er definert slik i Nasjonal transportplan for 2018 – 2029:

*«Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.»*

Dette målet peiker ut retninga for utviklinga av transportsystemet fram mot 2050. Regjeringa har lagt vekt på ei balansert måloppnåing. Dette inneberer å gjere prioriteringar slik at ressursbruken bidreg i retning av følgjande tre hovudmål:

- Betre framkome for personar og gods i heile landet
- Redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar

I tillegg legg Regional transportplan 2018 – 2027 følgjande konseptvalutgreiingar (KVU) til grunn: KVU Voss – Gol  
KVU Rv. 15 Strynefjellet

## Nasjonale klimamål

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det sett følgende klimamål:

«Norge har påtatt seg en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenliknet med 1990. I tillegg har Norge et mål om å bli et lavutslippssamfunn i 2050. Norge er i dialog med EU om å inngå en avtale om felles oppfyllelse av klimaforpliktelsene.»

- *Sørge for at transportsektoren tar en stor nok andel av utslippskuttene til at vi oppfyller Parisavtalen og Norges klimamål i 2030.*
- *Legge til grunn følgende måltall for nullutslippskjøretøy i 2025:*
  - *Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy*
  - *Nye busser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass*
- *Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy*
- *Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra tilnærmet være nullutslipp*
- *Legge til rette for at det alltid skal lønne seg å velge nullutslipp ved kjøp av bil*
- *Ha en ambisjon om at innen 2030 skal 40 pst. av alle skip i nærskipfart bruke biodrivstoff eller være lav- og nullutslippsfartøy*
- *Støtte opp under fylkeskommunenes mulighet til å tilby klimavennlige kollektivtilbud*
- *Sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger, og bidra til at fylkeskommunale ferjer og hurtigbåter benytter lav- og nullutslippsløsninger*
- *Ha et omsetningskrav på 1. pst. bærekraftig biodrivstoff i luftfart fra 2019, med mål om 30 pst. i 2030*
- *Legge til grunn nullutslippsløsninger i alle fremtidige offentlige materiellanskaffelser i jernbanen. Ved kjøp av nytt rullende materiell skal dette skje i den grad teknologiutviklingen tillater det*
- *Utarbeide en handlingsplan for fossilfrie byggeplasser/anleggsplasser innen transportsektoren*
- *At persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*
- *Legge til rette for at en betydelig del av transportveksten tas med sykkel og gange. Satsingen på tiltak for syklister og fotgjengere i byområdene gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene styrkes*
- *Styrke persontogtilbudet i og rundt de største byområdene og tilrettelegge for økt godstransport på jernbane.*
- *Legge til rette for at mer gods på de lange distansene transporteres på sjø og bane*
- *Legge til rette for at norsk godstransport utvikles slik at den kan bidra i det grønne skiftet*
- *Bidra til å redusere klimagassutslippene fra godstransport ved å stimulere til å ta i bruk miljøvennlig transportmiddelteknologi, alternative drivstoff og effektivisere transport og logistikk. Det legges stor vekt på å stimulere til et taktskifte for hurtigere innfasing av ny teknologi.*

### 1.1.2 Regionale rammer for planarbeidet.

Regionale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i Regional planstrategi 2016-2020 og vedtekte regionale planar.

#### Regional rammer

- Handlingsplan for trafikktrygging 2014-2017
- Regional transportplan, handlingsprogram 2014-2017
- Regional planstrategi Sogn og Fjordane 2016 - 2020
- Skulebruksplan for Sogn og Fjordane
- Verdskapsplan for Sogn og Fjordane
- Fylkesdelplan for klima og miljø (handlingsprogram 2016-17)

Andre regionale og kommunale utgreiingar eller prosessar:

- Transportplan for Vestlandet E 39 Kyststamvegen (Vestlandsrådet)
- Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39 (NTP 2018-2029)
- Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i region vest
- Vedtatt standard for fylkeskommunalt minstetilbod med båt
- Vedteke funksjonsinndeling av fylkesvegnettet
- Vedteke plan for tunnel-rehabilitering.

I arbeidet med Regional transportplan Sogn og Fjordane 2018 - 2027 er det lagt særleg vekt på å følge opp:

- Regional planstrategi 2016-2020
- Klimaplan for Sogn og Fjordane
- Handlingsplan for klima og miljø 2014 - 2016

Regional planstrategi for Sogn og Fjordane 2016-2020 er førande for arbeidet med den regionale planlegginga i perioden. Planstrategien skal:

- Fremje heilskapleg regional utvikling og gjere planlegginga meir forpliktande og målretta
- Vere ein arena for dialog og samhandling
- Evaluere gjeldande regionale planar for å følgje opp arbeidet på strategisk viktige område
- Fastsette kva regionale planar og/eller interkommunalt plansamarbeid som skal gjennomførast i planperioden
- Vurdere korleis fylket kan følgje opp nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging

Vedteken planstrategi for 2016 - 2020 slår fast at følgjande nye planar skal utarbeidast i planperioden:

- Strategisk plan for kysten
- Regional plan for kultur
- Regional plan for arealbruk

I tillegg skal følgjande planar reviderast/rullerast:

- Regional transportplan
- Fylkesdelplan for klima og miljø
- Regional plan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv
- Regional plan for vassforvaltning
- Regional plan for folkehelse

Planar som vert utarbeidd/revidert parallelt skal samordnast slik at ambisjonsnivået i dei ulike planane ikkje spriker. For transportplanen er det særleg viktig med ei samordning med revisjon av klimaplanen og strategisk plan for kysten.





## 2. MÅL OG DELMÅL

Fylkeskommunen sin overordna visjon for transportpolitikken i Sogn og Fjordane er

*«Å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekker samfunnet sitt behov for transport og som fremmer regional utvikling.».*

Visjonen inneberer at fylkeskommunen må gjere prioriteringar slik at ressursbruken bidreg i retning av følgjande tre hovudmål:

- Betre framkome for personar og gods i heile fylket
- Redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og tilpasse infrastrukturen til endra klima med meir nedbør.



Foto: Statens vegvesen

## 2.1 FYLKESVEG

### Hovudmål

Fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane skal vere framkomeleg og sikkert å ferdast på for alle trafikantgrupper.

### Delmål

- Styrke vedlikehaldet av fylkesvegnettet for å stoppe forfallet.
- Klimatilpasse veginfrastrukturen til eit endra klima med mellom anna meir nedbør.
- Fylkesvegtunnelane skal tilfredsstillast krav i tunnelsikkerheitsforskrifta innan utgangen av 2024.
- Det overordna regionale fylkesvegnettet skal ha tilfredsstillande standard.
- Fylkesvegar i funksjonsklasse C, D og E skal utbetrast på særleg utsette punkt.
- Vi skal ha eit fylkesvegnett som reduserer tal drepne eller hardt skadde i trafikken.
- Legge til rette for reduksjon av klimagassutslepp på fylkesvegnettet.
- Auke talet på gåande og syklende ved overføring av reiser frå bil.
  - Samla i fylket skal 80 pst. av skuleborn som ikkje har rett på skuleskyss gå eller sykle til skulen.
  - Det samla talet på daglege reiser til fots eller på sykkel i Sogn og Fjordane skal auke til 29 pst. ved neste reisevaneundersøking (RVU).
  - Talet på syklende skal auke årleg i planperioden i sykkelbyane.
  - Styrke trafikktryggleiken, særleg for born og unge

## 2.2 KOLLEKTIVTRAFIKK

### Hovudmål

Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane i Sogn og Fjordane.

### Delmål

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt.
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vera universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg.
- Gradvis reduksjon av klimagassutslepp i samband med framtidige anbod for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050.

## 2.3 TRAFIKKSIKKERHEIT

Den overordna nasjonale visjonen for trafikktryggingsarbeidet er 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. For å nå denne visjonen har ein nasjonalt innført etappemål som også er gjeldande for dei enkelte fylka. Denne visjonen ligg til grunn for trafikk sikkerheitsarbeidet i Sogn og Fjordane.

### Hovudmål

Eit transportsystem i Sogn og Fjordane som er trafiksikkert for alle trafikantgrupper og som tek vare på barn og unge sine behov.

#### Delmål

- Sikre vegnettet i Sogn og Fjordane mot alvorlege utforkøyringsulukker med auka satsing på utbygging/utskifting av rekkverk og sikring av sideterreng.
- Legge vekt på barn og unge sine behov i planlegging og utvikling av transportsystemet i Sogn og Fjordane.

## 2.4 NÆRINGSTRANSPORT

### Hovudmål

Legge til rette for eit trygt og tilgjengeleg transportsystem som sikrar ein effektiv, føreseieleg og klimavenleg næringstransport.

#### Delmål:

- Eit effektivt transportsystem som syter for raskast mogleg framkome for næringstransporten i Sogn og Fjordane.
- Redusere klimagassutslepp ved godstransport
- Sjå etter potensial for godsoverføring frå veg til sjø.

## 2.5 SKREDSIKRING

I Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesveg frå 2015 er det registrert 336 skredpunkt på riks- og fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Kostnadane med sikring av desse punkta er rekna til om lag 14 mrd. kr. Skredsikring av alle strekningar på riks- og fylkesvegnettet med høg skredfarefaktor er rekna til om lag 11 mrd. kr. Det reelle behovet er større enn dette, då fleire av skredpunkta manglar kostnadsoverslag. Med dagens nivå på løyvingane vil det ta minst 50 år å skredsikre alle kostnadsrekna skredpunkt på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane.

### Hovudmål

Det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2040.

#### Delmål

- Alternative skredsikringstiltak skal gjennomførast der det ligg til rette for det som erstatning for dyre fysiske tiltak eller i påvente av permanent sikring.
- Rammene til skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet må aukast vesentleg for å skredsikre vegnettet innan 2040.
- Ved første rullering av RTP må det utarbeidast ein heilskapleg plan for skredsikring

## 2.6 STATLEG INFRASTRUKTUR

### Hovudmål

Sogn og Fjordane fylkeskommune skal fremje sine regionale interesser inn mot statlege ansvarsområde.



### 3. UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGAR

I kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018 - 2027 er det gjort ei analyse på utviklings-  
trekk og utfordringar innan transportsektoren og transportrelaterte område i Sogn og Fjordane.

Transportbehova varierer mellom offentleg og privat sektor, om ein bur i ein tettstad eller i område med lite busetnad, samt at krava til transportsystemet også er forskjellige alt etter kva trafikantgruppe ein høyrer til. Skuleborn, pensjonistar, pendlarar og tilreisande har alle ulike behov i høve transport.

Spreidd busetjingsmønster, desentralisert næringsstruktur og utfordrande topografi er faktorar som påverkar transportsystemet si evne til å imøtekomme samfunnet sine forventingar til effektiv, trygg og føreseieleg framkome. Gjennom kunnskapsgrunnlaget til transportplanen er desse problemstillingane belyst.

I det vidare vil ein kortversjon av kunnskapsgrunnlaget sine funn bli presentert.

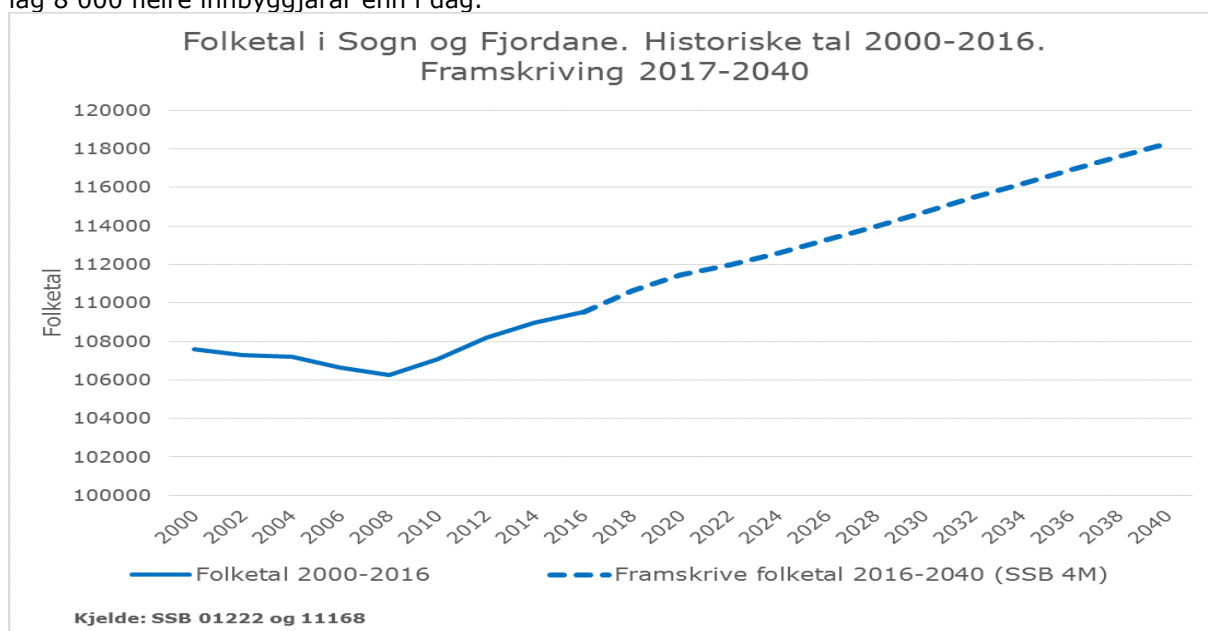


### 3.1 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK

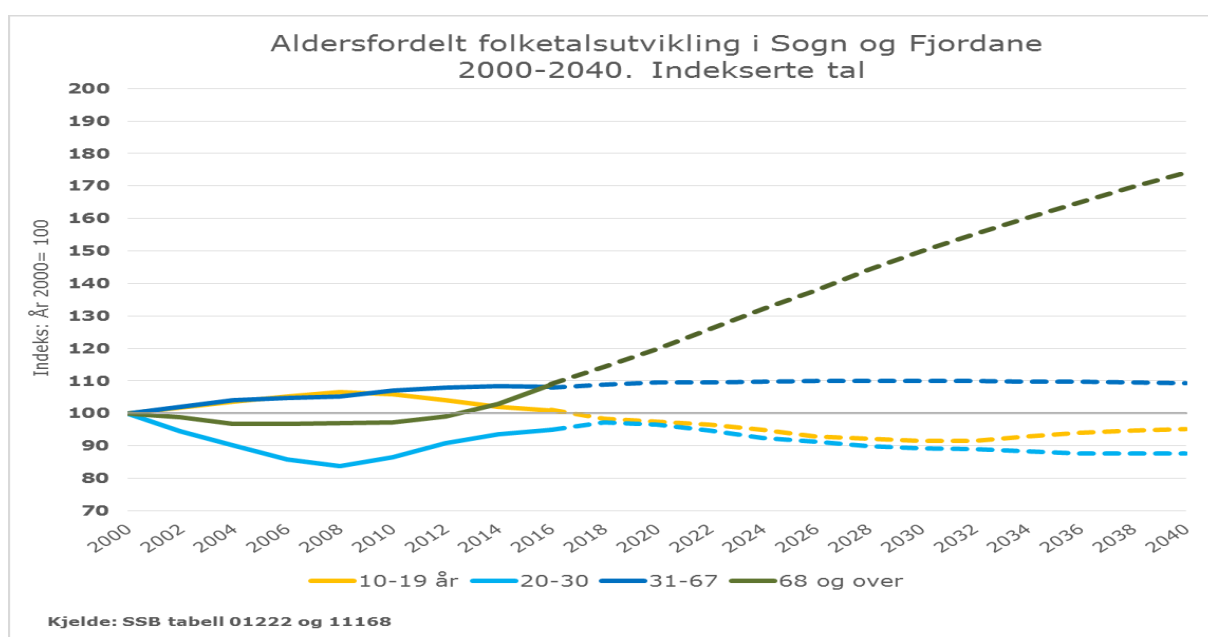
Generelle utviklingstrekk viser dei overordna samfunnsmessige føresetnadane for å nå våre definerte mål for samferdsla i Sogn og Fjordane. Ei oversikt over kva utvikling ein kan vente seg i åra som kjem vil vere førande for samferdsleplanlegginga framover.

#### Folketalutvikling

I perioden 2000 til 2016 har folketalet i Sogn og Fjordane auka med om lag 2000 personar, frå ca. 107 500 ved tusenårsskiftet til 109 500 i andre kvartal i 2016. Befolkningsprognosar viser ein årleg auke i folketal på 0,4 pst. i Sogn og Fjordane mellom 2018 og 2028, medan årleg auke er rekna til 0,3 pst. frå 2014 til 2018. I 2040 er det venta å vere om lag 118 000 innbyggjarar i fylket, altså om lag 8 000 fleire innbyggjarar enn i dag.



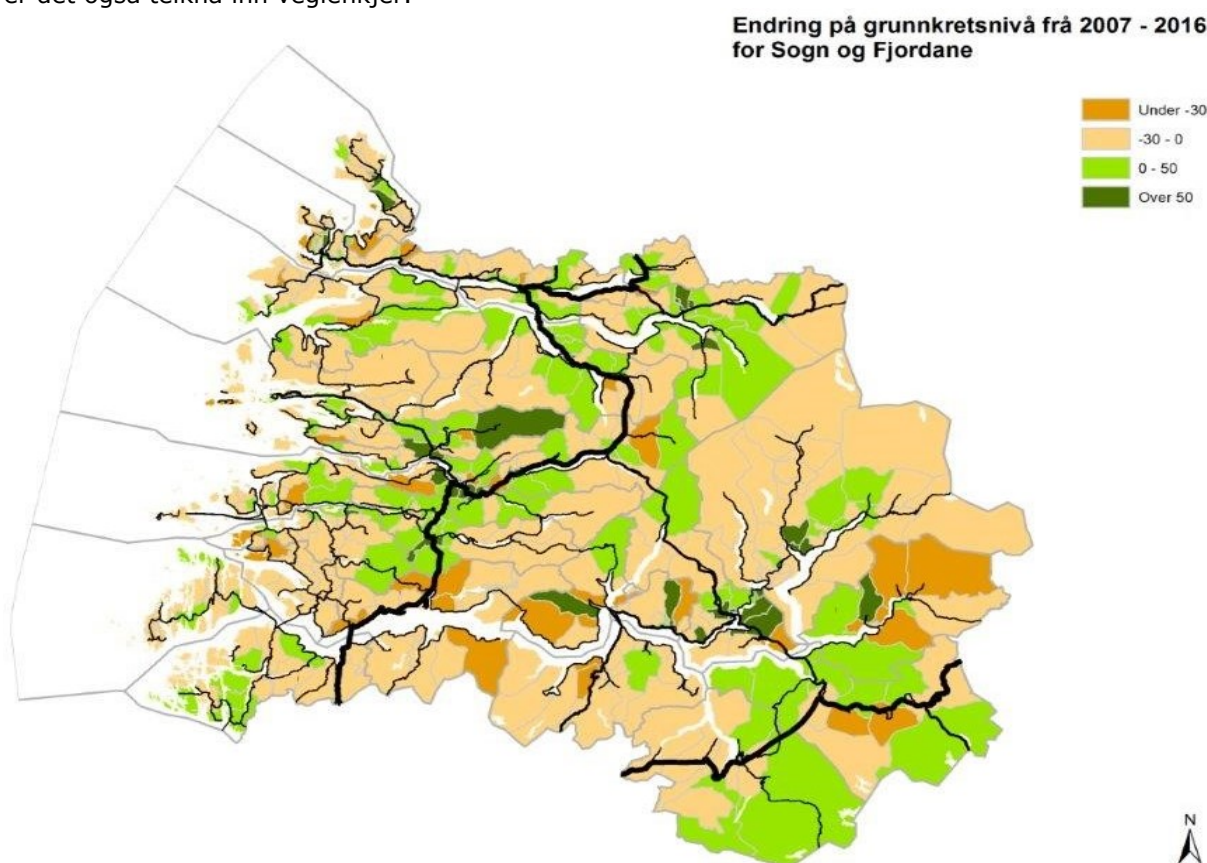
Det er aldersgruppa på 68 år og eldre som kjem til å stå bak det meste av folketalsveksten i åra framover, medan dei andre aldersgruppene er tilnærma uendra. Denne demografiske endringa vil kunne gi auka behov for offentlege transporttenester i framtida. Den eldste delen av befolkninga er truleg dei som nyttar offentlig transporttilbod som drosjer, sjuketransport og serviceskyss mest. Mange i denne gruppa avhengig av eit godt fungerande kollektivtilbod for aktivt deltaking i samfunnet.



Folketalsframskrivingane for einiskildkommunar syner at tendensen til aldrande befolkning er sterkast i dei minst sentrale kommunane, og minst i sentrale tettstadar i fylket. Ein kan difor risikere at behovet for offentleg transporttilbod blir omfattande i områder der føresetnadane for å tilby desse tenestane effektivt er dårlegast.

### Busetjingsmønster

Sogn og Fjordane er eit relativt desentralisert fylke, med få store senter. Ein vedvarande sentraliseringstrend har derimot også vore gjeldande her i fylket, med jamt større vekst i sentrale strok enn i perifere delar av fylket. Vi ser ein stadig sentralisering nasjonalt, regionalt og intern i den einiskilde kommune. Kartet nedanfor viser utviklinga i folketal på grunnkretsniå siste ti åra. I kartet er det også teikna inn veglenkjer.



Kartet viser at folketalsveksten har vore størst rundt sentrale vegstrekningar. Auken har ikkje overraskande vore størst i sentrale delar av fylket som Førde og området rundt Sogndal, men ein ser også vekst i grunnkretsar i meir typiske «grisgrendte» strok. Endringa i busetjingsmønsteret dei siste ti åra syner også ein intern sentralisering i kommunane med flytting til sentrale deler av kvar kommune.

## 3.2 TRANSPORTSYSTEMET I SOGN OG FJORDANE

Transportsystemet består av mange ulike transportlenkjer som til saman skal syte for trygg, føreseieleg og effektiv transport. Vegnettet består av om lag 2600 km med fylkesvegar og 714 km med riksvegar, samt kommunale og private vegar.

I Sogn og Fjordane er det i dag seks fylkesvegferjesamband, fire riksvegferjesamband og to kommunale ferjesamband. I tillegg utgjer båttransport ein viktig del av kollektivtilbodet. Det går i dag 13 båtar i lokalrutetrafikk i fylket, samt at fylkeskommunen driv fire snøggbåtruter mellom fylket og Bergen.

Vidare er det totalt 10 høgfjellsoverganger, dei fleste knyt vegnettet i Sogn og Fjordane saman med andre fylke. Det er sju høgfjellsstrekningar på fylkesvegnettet, der fem er vinterstengde.

Vi har per i dag fire lufthamner på Avinor sitt kortbanenett. Lufthamnene syter for rask tilgang til nasjonale og internasjonale kontaktar og marknader. Dette er avgjerande for konkurransekrafta til næringslivet i fylket, og medverkar til auka verdiskaping og sysselsetting. Lufthamnene transporterte 363 461 passasjerar i 2016. Det har vore ein nedgang i tal passasjerar siste åra, då spesielt for Florø lufthamn.

Hamnestrukturen er også ein viktig del av transportsystemet i Sogn og Fjordane. Fylket har i dag to stamnetthamner i høvesvis Flora og Vågsøy kommune, samt fleire industrihamner, cruisehamner og fiskerihamner over heile fylket.

### *Eit sårbart transportsystem*

Sogn og Fjordane har ein utfordrande topografi og geografi med fleire utsette strekningar og barrierar for trygg og effektiv framkome. Fylket har særskilte utfordringar knytt til skred. Det er per 2015 avdekt 336 skredpunkt langs riks- og fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Fleire utsette vegstrekke har få og/eller lange omkøyringsveggar, som igjen kan medføre lang veg til naudsynte samfunnsfunksjonar. Lange omkøyringsveggar utgjør eit faremoment ved naud- og beredskapssituasjonar.

Vidare representerer mange tunnelar ein tryggleiksrisiko ved særskilde høve. Fleire av tunnelane i fylket manglar fortsatt naudnett og sikringsutstyr, samt at fleire av tunnelane ikkje oppfyller krav i vegnormalane i høve stigningsforhold, lys og andre tryggleikstiltak. I 2015 vedtok Fylkestinget ein tunnelrehabiliteringsplan for perioden 2016-2024. Det er lagt opp til gjennomføring av tiltak etter ambisjonsnivå C – *Tiltak som må gjennomførast for å stette krava i tunnelsikkerheitsforskrifta, samt faglege tilrådingar*. Kostnadsramma er rekna til om lag 1,5 mrd. 2016-kroner.

I tillegg må ein i åra som kjem ta større høgde for klimaendringar enn tidlegare. Høgare temperatur vil føre til varmare og våtare klima med auka regnmengde, fleire episodar av kraftig styrtregn, oftare flaum og auka risiko for meir ekstremvær i form av stormar. Forverra klima vil kunne påverke alle transportformer, og må takast omsyn til i all planlegging av ny infrastruktur samt ved vedlikehald av eksisterande infrastruktur på utsette stader.

## 3.3 TRANSPORTBEHOV

Offentlege verksemder og næringsaktørar er avhengige av trygg og føreseieleg framkome for å levere sine tenester. Tilgang til offentlege tenester og vissheit om påliteleg framkome for naudetatar og anna naudsynte offentlege brukarretta tenester er heilt essensielt for alle innbyggjarar i fylket.

Føreseieleg framkome er også naudsynt frå eit næringslivsperspektiv der redusert framkome for personar og gods representerer ein monaleg konkurranseulempe samanlikna med næringsliv mange andre stader i landet. For næringslivet er det også naudsynt med eit tilstrekkeleg tenleg flytilbod frå dei fire lufthamnene i fylket.

Vidare utbygging av breiband av fiberkvalitet er viktig for konkurranseutsett næringsliv som krev gode nettløysingar.

Endringar i byar og tettstader kan ha påverknad på transportbehovet i fylket. Vidare vil også endring i skulestruktur påverke transportbehovet, då særskilt for organiseringa av kollektivtransporten. Forvaltningsstrukturen er i endring, og ein vil i åra som kjem oppleve store organisatoriske endringar i offentlig sektor. Forvaltningsreformene kan bety endring i lokalisering av offentlege tenester, og vil kunne påverke reisevaner og transportbehovet for fleire av innbyggjarane i Sogn og Fjordane.

Befolkningsauke saman med fortsatt stadig meir mobil befolkning vil føre til fleire reiser, og dermed også auka bruk av transportsystemet i Sogn og Fjordane. Alle typar reiser vil etter prognosane auke i åra som kjem.

På landsbasis er talet på alle typar reiser rekna å auka med 15 pst. i perioden 2014 – 2028. Bilreiser er venta å auka med 23 pst. i same periode. Det totale transportarbeidet (målt i person-km og tonn-km) er forventa å auka med 25 pst. på landsplan i perioden 2014 – 2028. For Sogn og Fjordane er det rekna ein vekst i transportarbeidet på 19 pst. i perioden. Den årlege veksten i transportarbeid er rekna å gå ned frå 1,5 pst. i starten til 1,1 pst. mot slutten av perioden.



Tungtransporten er venta å auka i større omfang enn totaltransporten. For heile landet er det venta ein auke på 35 pst. i perioden 2014 – 2028. For Sogn og Fjordane er tungtransporten venta å auka med 26 pst. For tungtransporten er det venta at veksten skal auka frå 1,3 pst. i året i starten til 1,9 pst. i året mot slutten av perioden.

### 3.4 BAS-REGIONAR

Dei fleste reiser ein føretekk er korte reiser i det nære omlandet kring bustaden. Korte reiser i det nære omlandet har såleis størst betydning både for bruk av vegnettet og etterspørsel av kollektivtrafikk. I transportplanlegginga er det difor viktig å identifisere regionar som speglar folkesetnaden sitt reisemønster i kvardagen.

Arbeidsreisene, eller pendlinga, utgjer størsteparten av alle reiser. Bu- og arbeidsregionar, eller BA-regionar, er såleis ein relevant storleik til dette føremålet. Desse definerast ved at omfanget av arbeidsreiser internt i regionen er større enn omfanget av arbeidsreiser ut av regionen. Ein anna definisjon er områder med minimum 8000-10 000 arbeidsplassar innan 45 minutt reiseveg.

Omgrepet BAS-område er ei forkorting av bu-, arbeids-, og serviceområde. BAS-område er i praksis mykje likt eit bu- og arbeidsmarknadsområde i tillegg til å ha eit serviceelement. Serviceelement i denne samanhengen kan vere kvardagslege servicefunksjonar som skular, barnehagar, daglegvarebutikkar etc. samt servicetilbod som vert nytta sjeldnare, som til dømes legekontor, kino, detaljbutikkar og liknande. Ulike formar for service har ulik avstandsterskel og avstandstoleranse.

For å kome utfordringa med nasjonal sentralisering i møte har Sogn og Fjordane fylkeskommune vedteke ein regionforstøringsstrategi. Regionforstørring er ein måte å byggje sterkare senter lokalt i Sogn og Fjordane som kan demme opp for noko av utflyttinga og skape større attraktivitet for tilflytting.

Som eit ledd i regionforstøringsprosessen definerer Regional planstrategi 2016-2020 ein langsiktig strategi for å styrke BAS-områder i fylket. Regionforstørring med auke i folketal, trafikkmengde og pendling vil stille større krav til vegnettet i og rundt dei større stadane i fylket.

Ved at ein større del av befolkninga i fylket bur i BAS-område bør både regional og lokal planforvaltning ha fokus på areal- og transportplanlegging som støttar målet om meir gåande, syklande og fleire kollektivreiser i staden for biltrafikk. Det er i dei meir folkerike områda av fylket at potensialet for fossilfri transport er størst. Utviklinga av BAS-områder bør difor knytast opp mot utarbeiding av fossilfrie transportlenkjer, slik at jobb-, skule-, og fritidsreiser i desse områda i større grad enn i dag gjennomførast ved hjelp av klimavenlege transportløyisingar.

Ut frå omsynet til kvar det er størst potensial for folketalsvekst, samt tettstadane sine funksjonar som handel- og servicesentrum er Sogndalsområdet, Sunnfjord (Førde-området) og Nordfjord vald ut som prioriterte BAS-regionar i Planstrategi for Sogn og Fjordane 2016- 2020.

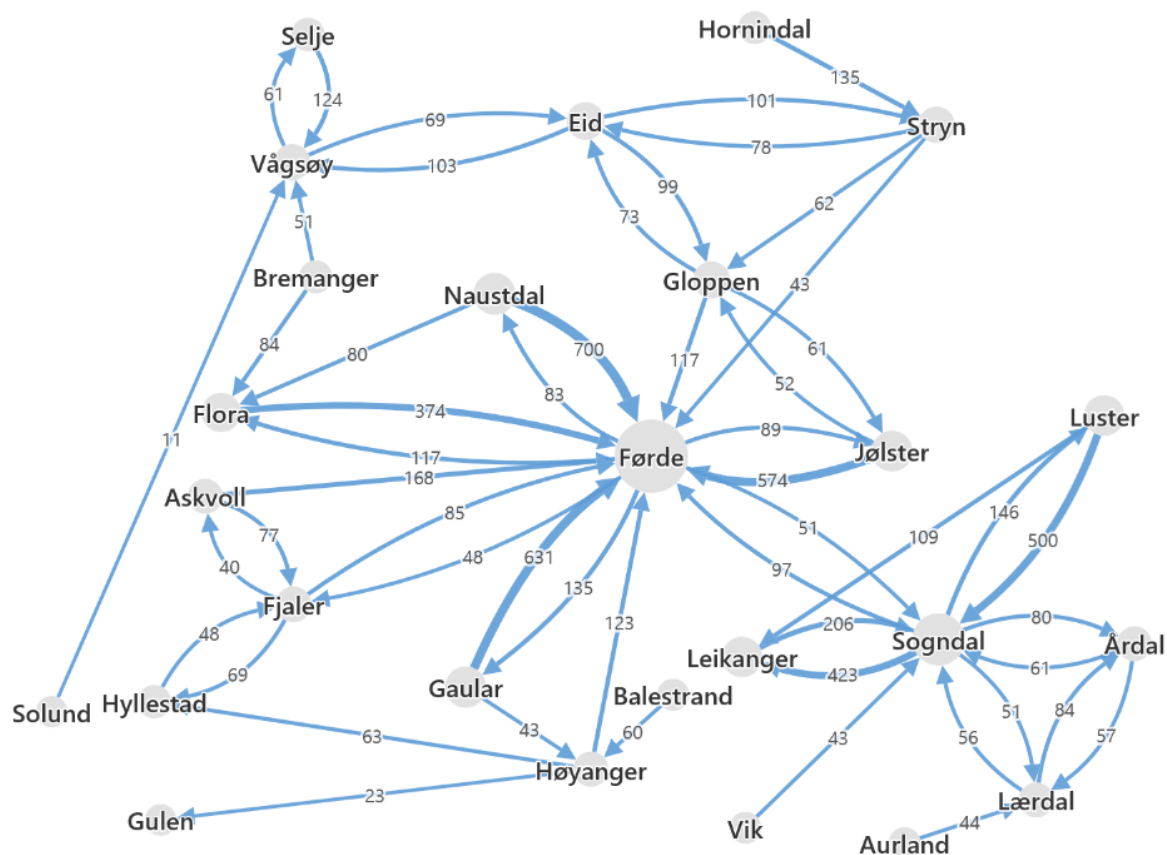
For utvikling av sterke BAS-områder i Sogn og Fjordane har fylket blant anna følgande utfordringar innan transport:

- Dårleg standard på delar av vegane gjennom fylket (funksjonsklasse A og B)
- Mange skredutsette vegstrekningar
- Mange flaskehalsar på vegnettet
- Fleire kommunar ligg utanfor akseptabelt pendlingsomland med bil eller båt til regionsentra
- Fjordane er barrierar for effektiv vegtransport.

#### *Pendling*

Pendlingsstraumar internt i fylket viser at spesielt Førde og Sogndal/Leikanger står fram som store innpendlingskommunar, og som sentrumsområder i kvar sin region. Nordfjord har ikkje nokon dominerande innpendlingskommune, men Eid er den mest sentrale pendlingskommunen i Nordfjord med sterk pendlarrelasjon til Stryn, Gloppen og Vågsøy.

Figuren under viser pendlarstraumar med over 40 pendlarar mellom kommunane i Sogn og Fjordane. Solund og Gulen kommune har ingen pendlarrelasjonar over 40 pendlarar, så dei er vist i figuren med sin største pendlarrelasjon på høvesvis 11 og 23 pendlarar.



Per 1. januar 2016 var det 56 077 sysselsette busett i Sogn og Fjordane. Av dei sysselsette med bustad i fylket jobbar 75 pst. i same kommune som dei bur, medan 17 pst. pendlar over kommunegrensar internt i fylket. På fylkesnivå har det over fleire år vore ein auke i andelen sysselsette som pendlar til ein anna kommune enn der dei bur. Vidare pendlar om lag 5000 sysselsette ut av fylket (9 pst.). Utpendlarane har hovudsakeleg Bergen (27 pst.) og Oslo (14 pst.) som arbeidsstad, samt at om lag 14 pst. arbeider offshore. Om lag 2600 sysselsette pendlar inn til Sogn og Fjordane, der flest kjem frå Bergen, Masfjorden, Oslo, Volda og Vanylven.

### 3.5 GENERELLE UTFORDRINGAR

Sogn og Fjordane har mange og samansette utfordringar innan samferdsle. Fylket har ein krevjande topografi og mange kommunar har relativt lågt innbyggjartal. Ulike delar av samfunnet må ta stilling til ulike utfordringsbilete ved bruk av infrastrukturen i fylket. Det er likevel nokre utfordringar som i vesentleg grad er generelle, og som krev eit overordna fokus i arbeidet med utbetring av transportsystemet i åra som kjem:

#### Avstandulemper

Store geografiske avstandar mellom regionalar, tettstader og bygdslag. Naturgitte høve gjer at vegtransporten i fylket er prega av barrierar som gir tidsbruk og kostnader som langt overstig det ein finn dei fleste andre stader i landet.

#### Framkome og regularitet

Sogn og Fjordane er eit fylke med busetjing og næringsliv lokalisert langt frå sentrale ferdselsårer og bysentrum. Store delar av vegnettet kan vere prega av låg pålitelegheit grunna skred, fare for skred eller flaum. Mange flaskehalsar og stort forfall kan gjer at fylkesvegnettet blir vurdert som lite påliteleg. Framkome og regularitet er også påverka av ferjetilbodet i fylket.

#### Tryggleik

Etterslepet på fylkesvegnettet er ei utfordring. Skred representerer risiko for menneske og vegnett. I tillegg kan skred som blokkerer ferdselsårer få store konsekvensar ved naudsituasjonar samt

økonomiske konsekvensar for næringslivet. Forutan tryggleiken til sjåførar og gods kan vegstengingar føre til økonomiske konsekvensar for næringslivet.

#### *Pending og tilgang til arbeidskraft*

Både privat næringsliv og det offentlege er avhengig av kvalifisert arbeidskraft og spesialkompetanse. Viss ein kan reise lenger innanfor rimeleg tid vil ein ha fleire jobbar å velje mellom som vil gi personar og familiar meir valmoglegheiter ved val av buplass. Mykje tyder på at behovet for attraktive og meir robuste BAS-områder vil auke i åra framover. Det er derimot kostbart å etablere gode pendlartilbod og det tek tid å endre reise- og pendlingsvaner. Vi må arbeide for eit vegnett og eit kollektivtilbod som gir flest mogleg høve til kortast mogleg reisetid til sitt næraste regionsenter.



## 4. FYLKESVEG

Frå 1. januar 2010 vart fylkeskommunen den største vegeigaren i fylket med ansvar for omlag 2600 km veg. Fylkesvegane knyter ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei trygg og føreseieleg ferdssåre for trafikantar og næringsliv.

Det er 2601 km fylkesveg og 6 fylkesvegferjesamband i Sogn og Fjordane ved inngangen til 2017. Fylkesvegnettet har fleire funksjonar og bind saman lokalsamfunn med lokale senter, kommunesenter og regionsenter, samt at det gir tilkomst til riksvegnettet. Årsdøgertrafikk (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer mykje, frå under 50 køyretøy pr. døgn på dei minst trafikkerte sidevegane til over 6000 køyretøy pr. døgn på dei mest trafikkerte strekningane kring Førde. Vegnettet varierer også mykje med omsyn til standard.

Gjennom sams vegadministrasjon har Statens vegvesen det operative ansvaret for oppfølging av fylkesvegnettet på vegne av fylkeskommunen. Samarbeidet med Statens vegvesen vert styrt gjennom ein rammeavtale og ein årleg leveranseavtale. Fylkeskommunen og Statens vegvesen har månadlege styringsmøter, samt eigarstyringsmøte for store investeringsprosjekt og tunnelrehabiliteringsprosjekt. Fylkeskommunen har eit tett og godt samarbeid med Statens vegvesen.

Foto: Ole Ingar H. Hæreid, Sogn og Fjordane fylkeskommune



## 4.1 MÅL

### Hovudmål

Fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane skal vere framkomeleg og sikkert å ferdast på for alle trafikantgrupper.

### Delmål

- Styrke vedlikehaldet av fylkesvegnettet for å stoppe forfallet.
- Klimatilpasse veginfrastrukturen til eit endra klima med mellom anna meir nedbør.
- Fylkesvegtunnelane skal tilfredsstillast krav i tunnelsikkerheitsforskrifta innan utgangen av 2024.
- Det overordna regionale fylkesvegnettet skal ha tilfredsstillande standard.
- Fylkesvegar i funksjonsklasse C, D og E skal utbetrast på særleg utsette punkt.
- Vi skal ha eit fylkesvegnett som reduserer tal drepne eller hardt skadde i trafikken.
- Legge til rette for reduksjon av klimagassutslepp på fylkesvegnettet.
- Auke talet på gåande og syklende ved overføring av reiser frå bil.
  - Samla i fylket skal 80 pst. av skuleborn som ikkje har rett på skuleskyss gå eller sykle til skulen.
  - Det samla talet på daglege reiser til fots eller på sykkel i Sogn og Fjordane skal auke til 29 pst. ved neste reisevaneundersøking (RVU).
  - Talet på syklende skal auke årleg i planperioden i sykkelbyane.
  - Styrke trafikktryggleiken, særleg for born og unge

## 4.2 FUNKSJONSINDELTE FYLKESVEGNETT

Ei inndeling av dei enkelte fylkesvegstrekingane etter funksjon skal ha som mål å sikre ei meir hensiktsmessig og effektiv transportplanlegging, samt at den skal vere eit grunnlag for å prioritere midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging. Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet er såleis eit viktig verktøy for prioriteringar av drift- og vedlikehaldstiltak og mindre investeringstiltak på fylkesvegnettet.

Regional transportplan 2014 – 2023 la grunnlaget for ei funksjonsinndeling av fylkesvegnettet i 4 ulike klassar:

- Funksjonsklasse B: Regionale hovudvegar.
- Funksjonsklasse C: Lokale hovudvegar.
- Funksjonsklasse D: Lokale samlevegar.
- Funksjonsklasse E: Lokale tilkomstvegar.

Samanslåing av kommunar etter kommunereforma kan medføre at funksjonsklassene på veg kan endre seg frå 2020. Det kan difor vere aktuelt å vurdere funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet på nytt innan kommunereforma trer i kraft frå 2020.

### 4.2.1 Strategiar

- Legge funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet til grunn for prioritering av drift- og vedlikehaldstiltak og mindre investeringar.

### 4.2.2 Tiltak

- Vurdere endringar i funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet som følgje av kommunereforma.

## 4.3 DRIFT OG VEDLIKEHALD

Drift og vedlikehold skal sikre at vegnettet er eigna til bruk for trafikantane og at funksjonen på vegen vert oppretthalden. I tillegg skal drift og vedlikehold sikre at den fysiske infrastrukturen blir teken vare på i samsvar med langsiktige mål for bruken av den.

Drift av vegnettet er knytt til oppgåver og rutinar som er naudsynte for å halde vegen open og farbar. Dette kan vera tiltak som til dømes brøyting, strøing, reinhald, drift av rasteplassar, reinsking av stikkrenner, kullvertar og sluk osv.

Vedlikehold av vegnettet gjeld utbetring av vegen til opphavleg standard, og som tek vare på den fysiske infrastrukturen i eit lenger perspektiv. Døme på slike tiltak er dekkelegging, skifte av stikkrenner, skifte utslitte delar i elektriske anlegg, skifte rekkverk, grøfting osv.

### 4.3.1 Strategiar

- Gjennomføre plan for rehabilitering av tunnel innan utgangen av 2024.
- Tilskotet til rehabilitering av fylkesvegtunnelar etter tunnelsikkerhetsforskrifta må vidareførast i perioden 2020 - 2024.
- Redusere forfallet på bruer, berande konstruksjonar og ferjekaier.
- Redusere flaskehalsar på tunnelar med lengde mindre enn 500 meter og som ikkje er omfatta av tunnelsikkerhetsforskrifta.
- Ha eit nivå på dekkelegging som reduserer forfallet.
- Vedlikeholdet skal sikre god handtering av overvatn.

### *Tunnelvedlikehold*

Vi har 143 tunnelar på fylkesvegnettet med ei samla veglengd på 99,4 km. Gjennom vedteken tunnelrehabiliteringsplan for tunnelar er det lagt opp til utbetring av fylkesvegtunnelane i samsvar med krav i tunnelsikkerhetsforskrifta og nødvendige oppgraderingar ut over forskrifta. Arbeidet skal vere ferdig i løpet av 2024.

Det er fortsatt mange tunnelar med lengde mindre enn 500 meter eller tunnelar med ÅDT mindre enn 300 køyretøy pr. døgn som må oppgraderast.

### *Bruer og ferjekaier*

Vi har 839 vegbruer, 67 bruer i fylling og 14 gang- og sykkelvegbruer på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Oppgradering av bæreevna på heile fylkesvegnettet vil koste om lag 180 mill. kr.

Ein stor del av bruene på fylkesvegnettet har ein standard som ikkje tilfredsstillar krav til rekkverksutforming og trafikktryggleik.

Fleire av ferjekaiene er ikkje tilpassa dagens ferjer, og det vil vera behov for ombygging og større tilpassingar for ein kostnad på opp mot 70 mill. kr for å få desse opp til ein tilfredsstillande stand.

Ei eventuell omlegging av ferjedrifta frå konvensjonelle ferjer til ferjer med lågt utslepp av klimagassar vil krevje tiltak på ferjekaiene.

### *Dekkelegging*

Vegdekke skal redusere nedbryting av vegkroppen som kjem av trafikk og klima-/vêrforhold. Ujamnt og slitt vegdekke er kanskje det som påverkar trafikantane mest direkte. Vegnettet vert mindre trafiksikkert etterkvart som spordjupna aukar, med hol og sprekker. Dette gir også ei generell dyrare drift av vegane.

Med dagens dekkeleggingsnivå er vi ikkje i stand til å halde tritt med forfallet. Vegdekket forfell raskare enn ein klarar å asfaltere på nytt.

Konsekvensen er at forfallet vert større for kvart år. I eit klimatilpassingsperspektiv vil dette også kunne bidra til å auke dei økonomiske konsekvensane ved utvasking/store nedbørsmengder.

### *Driftsstandard*

Drift av vegnettet vert utført av driftsentrepreneurar gjennom femårige driftskontraktar. I Sogn og Fjordane er det til saman sju kontraktsområder. Driftsstandarden på fylkesvegnettet følgjer same standard som riksvegnettet.

#### 4.3.2 Tiltak

- Utarbeide plan for vedlikehald av bruer med fokus på oppgradering av bæreevne og rekkverk, overflatebehandling av stål, betongreperasjon som fylgje av armeringskorrosjon og utbetring av bruer som er flaskehalsar på vegnettet.
- Utarbeide vedlikehaldsplan for å fjerne forfallet på ferjekaier på fylkesvegnettet inkludert vurdering av behovet for tilrettelegging av ny teknologi på ferjene.
- Utarbeide 4-årig plan for dekkelegging.
- Tilpasse vedlikehald til framtidig klimaendring, sjå punkt 4.8.

## 4.4 GÅ- OG SYKKELSTRATEGI

Sogn og Fjordane fylkeskommune ynskjer å legge til rette for miljøvennlege transportmiddel, i tråd med nasjonale føringar. I arbeidet med Regional transportplan 2018 – 2027 har fylkeskommunen fått utarbeidd framlegg til ein gå- og sykkelstrategi.

Sogn og Fjordane har lite rushtrafikk, og låg kollektivfrekvens i store deler av fylket. Dette gir bilen ein ekstra sterk posisjon, som det raskaste og mest fleksible transportmiddelet heile døgnet.

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 har som mål at sykkeltrafikken skal auke til 8 pst. av alle reiser innan 2023. Statens vegvesen har også ein nasjonal gåstrategi som først og fremst rettar seg mot kvardagsgåing, det vil seie der gåing inngår som eit transportmiddel for daglege gjeremål, eller som rekreasjon i nærmiljøet.

#### *Eksisterande anlegg for gåing og sykling i Sogn og Fjordane*

I Sogn og Fjordane er total lengde på Europa- og riksvegar 714 km. Lengde på gang- og sykkelvegar langs desse vegane er om lag 80 km. I Sogn og Fjordane er total lengde på fylkesvegar om lag 2600 km, med om lag 35 km gang- og sykkelvegar.

I sentrumsområda er tilbodet til gåande oftast fortau, og langs riks- og fylkesvegar i Sogn og Fjordane er det registrert totalt om lag 50 km fortau. Nokre få stadar finst det sykkelfelt i fylket.

#### *Sykkelbyar*

I Sogn og Fjordane er det inngått sykkelbyavtalar med Førde kommune og Flora kommune. Avtalane regulerer samarbeidet mellom Statens vegvesen, kommunane og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Avtaleperiodane er 4 år, men for Førde er avtalen forlenga med 2 år til ut 2017. I samband med Førdepakken vert tilhøva for sykling i Førde godt tilrettelagt. Sogn og Fjordane fylkeskommune bidreg med 150 mill. kr til Førdepakken.

Sykkelbyavtalen med Flora kommune vart signert februar 2015, og er gjeldande ut 2018. I september 2016 vart det opna sykkelparkering under tak ved Florø barneskule, finansiert med statleg støtte og eigenandel av Flora kommune.

I 2015 vart det opna ny gang- og sykkelveg på fv. 545 (Thor Solbergsveg og Kinnvegen). Sogn og Fjordane fylkeskommune investerte her 80 mill.kr.

#### *Moglege andre sykkelbyar/tettstader i Sogn og Fjordane*

I Nasjonal sykkelstrategi ynskjer staten at alle byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar skal ha vedteke plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk utarbeida i samarbeid mellom stat, fylke og kommune.

I Sogn og Fjordane er det berre Førde og Florø som har over 5000 innbyggjarar i byen/tettstaden ut frå definisjonen på ein tettstad. Sogndal er den tredje største tettstaden, med om lag 3800 innbyggjarar pr. 1.januar 2016. Eid kommune har meldt interesse for å bli sykkelby/tettstad. Sogndal kommune er i ferd med å utarbeide ein kommuneplan der sykkel vert omtalt.

#### *Ulukker med mjuke trafikantar i Sogn og Fjordane*

Totalt har det vore 28 trafikkulukker i løpet av 10-årsperioden som førte til alvorleg skada/drepen syklist eller fotgjengar. Ulukkene har skjedd både i tettstadar/sentrum og på landeveg. Rv. 5 i Florø sentrum er blant områda som har hatt fleire ulukker



#### 4.4.1 Strategiar

I framlegget til regional gå- og sykkelstrategi er det eit mål om å auke talet på gåande og syklende. Samla for heile fylket er det mellom anna føreslege at 80 pst. av alle skuleborn som ikkje har rett på skuleskyss skal sykle eller gå til skulen.

Får å nå desse måla skisserer framlegget følgjande strategiar:

- Rette innsatsen mot dei største tettstadane og rundt skulane.
- Kombinere utbygging av nye vegsamband for gåande og syklende med utbetring av dagens tilbod, haldningsskapande arbeid og andre ikkje-fysiske tiltak.
- Sykkelbyavtalane med Førde og Florø skal vidareførast

Framlegget til gå - og sykkelstrategi er lagt i kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018 – 2027.

## 4.5 HØGFJELL

Det er sju høgfjellsstrekningar på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Fem av desse er vinterstengde. Driftsstandarden for høgfjellsovergangane blir fastlagt ut frå omsyn til tryggleik for trafikantar og brøytemannskap, samt trafikkmengde og vårprognosar. Fleire av fjellovergangane går over til andre fylke, og det er samarbeid om drifta på desse strekningane.

Det kan vere problematisk å innføre lengre stengingsperiode for vegar som er Nasjonale turistvegar.

#### 4.5.1 Strategiar

- Gjennomføre vedtekne innsparingstiltak på høgfjellsovergangane etter ein dialog med aktuelle partar.

#### 4.5.2 Tiltak

- Ha ein dialog med verksemder, kommunar og fylkeskommunar som vert råka av innsparingstiltak.

## 4.6 NAUDNETT OG DAB-RADIO

Naudnett er eit nytt digitalt radiosamband for politi, brannvesen, helsetenesta og andre aktørar med eit naud- og beredskapsansvar. Naudnett vil gi brukarane betre moglegheiter for ein effektiv radiokommunikasjon i samband med ulykker, kriser og andre liknande hendingar.

Naudnett er viktig for naudetatane både ved kommunikasjon med mobile einingar (ambulansar, brannbilar etc.) i oppdrag og i samband med konkrete hendingar. Ein tunnel utan naudnett representerer eit hól i dekningsområda der naudetatane ikkje er i stand til å kommunisere. I eit fylke med mange tunnelar utgjør dette ein alvorleg tryggleiksrisiko.

Tunneltryggingforskrifta for fylkesvegtunnelar set krav om at tunnelar med lengde over 1000 meter og med ÅDT over 4000 kjt/døger skal ha naudnett. Ingen fylkesvegtunnelar i Sogn og Fjordane tilfredsstillar desse krava.

Installering av naudnett i alle tunnelar over 500 meter er rekna til om lag 250 mill. kr og føresett at dette vert utført samtidig med planlagt tunnelrehabilitering. Innanfor gjeldande økonomiske rammer er det ikkje mogleg å inkludere naudnett og DAB - radio i tunnelrehabiliteringa.

#### 4.6.1 Strategiar

- For å sikre ein god samfunnssikkerheit og eit godt og sikkert sambandsnett for naudetatane må utbygging av naudnett i fylkesvegtunnelar vere eit statleg ansvar.

#### 4.6.2 Tiltak

- Arbeide for at staten skal innføre eit nasjonalt krav om naudnett i alle tunnelar over 500 meter med statleg fullfinansiering av ei slik utbygging.

## 4.7 VEGLYS

Veglyys vert etablert for å redusere faren for at det skjer ulykker på grunn av manglande oversikt når det er mørkt. Lyssetjing gjer det lettare å oppfatte vegen, andre trafikantar, og dei nærmaste omgjevnadane. Veglyys har også ein sosial funksjon, som trivsel ved ferdsel i mørke samt auka kjensle av tryggleik.

Det er fleire ulike modellar for korleis drift av veglyys vert finansiert:

- Lysanlegg ved fylkesveg med driftstilskot
- Lysanlegg ved fylkesveg der fylkeskommunen eig og Statens vegvesen driftar
- Lysanlegg ved riks- og fylkesvegar der kommunane er eigar og har driftsansvar

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

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

### 4.7.1 Strategiar

- Vidareføre gjeldande praksis.

## 4.8 KLIMATILPASSING AV INFRASTRUKTUR

Klimatilpassing omfattar tiltak som vert sett i verk for å tilpasse samfunnet til dagens - og framtidens klimaendringar. Kor store konsekvensane av klimaendringane vil vere for naturen og samfunnet i fylket, vil vere avhengig av kor mykje klimaet faktisk endrar seg. I tillegg vil fylket si evne, moglegheit og vilje til å ta omsyn og aktivt tilpasse seg desse endringane spele ei viktig rolle.

Klimaprofilen for Sogn og Fjordane (utarbeidd av Norsk klimaservicesenter i 2016) viser at det er forventa auka årstemperatur, auka årsnedbør, kraftigare og hyppigare styrtregneepisodar, større og oftare regnflaumar, mindre snø i låglandet og meir snø i enkelte område i høgjellet. Desse klimatiske endringane vil kunne gi auka fare for flaum, skred og stormflo, noko som igjen vil medføre ekstra utfordringar for mellom anna vegar og anlegg i Sogn og Fjordane. Denne infrastrukturen er kritisk for å ivareta sikkerheita og beredskapen, dei levedyktige lokalsamfunna og det konkurransedyktige næringslivet i fylket. Vi vil kunne sjå auka fare for skred utløyst av denne auka nedbøren. Vegar som går langs sjøen vil kunne bli påverka av auka havnivå, bølgeaktivitet og stormflo-fare for utvasking av vegbana knytt til hav og elv.

Dei forventa økonomiske konsekvensane knytt klimaendringane er store, også innan transportområdet. Områder som tidlegare ikkje har vore utsett for skred og flaum kan no bli påverka. Val av løysingar for nybygg og endring i drifts- og vedlikehaldsstandardar for alle transportformer er forventa å bli endra.

God drift og vedlikehald forlenger levetida til vegnettet, og gjer at trafikken kjem trygt og effektivt fram. I møte med klimaendringar er det spesielt veg og omliggande anlegg si evne til handtere store mengder nedbør som medfører utfordringar. For å redusere påverknaden av eit endra klima på vegnettet må det bli stilt store krav til drenering framover.

### 4.8.1 Strategiar

- Redusere og eliminere negative konsekvensar av dagens og framtidige klima-utfordringar.
- Unngå uønskte hendingar som kan føre med seg fare for menneskeliv, og som kan ramme infrastruktur og samfunnsfunksjonar.

#### 4.8.2 Tiltak

- Kartlegge tilstanden på grøfter, drenering, vegutstyr og tekniske anlegg/installasjonar på fylkesvegnettet. Prioritere vegar i funksjonsklasse B og C.
- Stille krav til god drenering på eksisterande veginfrastruktur for å redusere påverknaden av endra klima.
- Planlegge nye vegprosjekt med dimensjonar og drenering, som inkluderer gjeldande klimapåslag.

### 4.9 TILRETTELEGGING FOR EL-BIL PÅ FYLKESVEGNETTET

Sogn og Fjordane er eit geografisk stort fylke med få innbyggjarar. Sjølv om det er rom for utviding av kollektivtilbodet fleire stader i fylket, vil bilen fortsatt vere hovudtransportmiddel over lengre avstandar for mange i lang tid framover. Klimagassutslepp frå personbilar og varebilar/tunge køyretøy utgjør ein stor del av det totale utsleppsnivået frå transportsektoren. Det er difor viktig at det blir lagt til rette for ein utskifting mot ein klimavenleg bilpark.

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det eit mål at alle nye personbilar skal vere utsleppsfrie frå 2025. El-bildelen av bilparken i fylket er låg samanlikna med andre fylke. Det må leggjast til rette for at elbilar kan vere eit reelt alternativ for dei som er avhengige av bil i fylket.

Ein viktig føresetnad for å auke tal elbilar i fylket er omfattande utbygging av ladestasjonar, og då fortrinnsvis hurtiglادestasjonar. Eit strategisk utbygd nettverk av hurtiglادestasjonar er eit grunnkriterium for endring av bilparken i Sogn og Fjordane.

Med støtte frå ENOVA skal det byggast ut eit grunnleggande og samanhengande nettverk av hurtiglادestasjonar langs riks- og europavegnettet i Sogn og Fjordane. Ladestasjonane skal etter krava vere i drift seinast november 2017, og vil sikre minimum to hurtiglادemoglegheiter kvar 52,5 km på riksvegnettet i fylket.

Fylkestinget har gjort vedtak om å vidareføre arbeidet med å ta ei koordinerande rolle i å få på plass hurtiglادestasjonar i Sogn og Fjordane. Skal elbil verte eit reelt alternativ for flest mogleg, må fylket legge til rette for utbygging av ladestasjonar på fylkesvegnettet, spesielt på regionale hovudvegar. Saman med auka rekkevidde per lading vil det bidra til at bilar med nullutsleppsteknologi kan nyttast i heile fylket.

#### 4.9.1 Strategiar

- Byggje ut eit grunnleggande og samanhengande nett av hurtiglادestasjonar på regionale hovudvegar.
- Støtte opp om utbygging av hurtiglادestasjonar ved sentrale knutepunkt og strekningar som ikkje fell under ENOVA si støtteordning.
- Vurdere moglegheitene for hydrogenbilar på vegnettet på lang sikt.

#### 4.9.2 Tiltak

- Avklare fylkeskommunen si rolle i ei utbygging av ladestasjonar på fylkesvegnettet.
- Utvide eksisterande tilskotsordning knytt til etablering av hurtiglادestasjonar. I oppfølginga av Regional transportplan og Regional plan for klimaomstilling skal det samarbeidast om å fremje tilskotsordninga og søkje etter aktuelle utbyggingsinteressantar.
- Søkje om eventuelle tilskot frå ENOVA til utbygging av hurtiglادestasjonar på regionale hovudvegar.

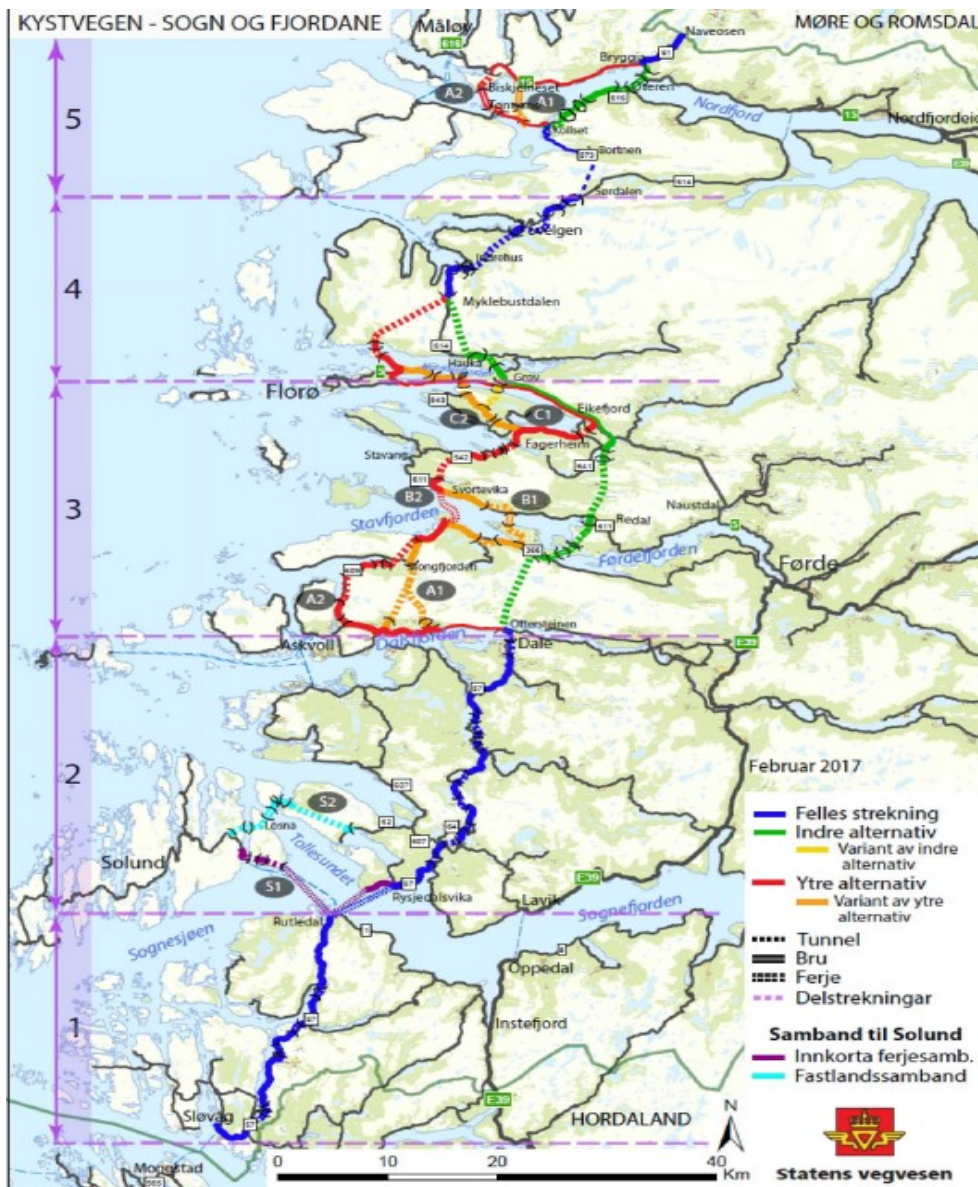
### 4.10 KYSTVEGEN

På oppdrag frå fylkeskommunen har Statens vegvesen greidd ut framtidig trasé for ein samanhengande Kystveg gjennom Sogn og Fjordane. Traseen er ein del av strekninga Ålesund-Bergen. Utgreinga vurderer moglege trasear gjennom fylket, og korleis traseen best mogleg kan bitte saman kysten og skape utvikling. Rapporten med vedlegg har vore ute på høyring våren 2017.

Det har vore eit overordna mål at ein skal få ein samanhengande hovudveg langs kysten mellom Bergen og Ålesund.

I rapporten «Utgreiing Kystvegen» er traseen delt opp i delstrekningar som vidare er forkorta til D med nr. frå 1 til 5:

- D1 : Sløvåg – Rutledal, med eit alternativ.
- D2: Rutledal – Dalsfjordbrua, med eit alternativ
- D3: Dalsfjordbrua – Grov (rv. 5), med fleire alternativ.
- D4: Grov (rv. 5) – Sjørdalen, med fleire alternativ.
- D5: Sjørdalen – Naveosen, med fleire alternativ.



Delstrekningar og alternativ er vist på kart ovanfor. På delstrekning 1 og 2 (Sløvåg – Dalsfjordbrua) er det vurdert utbetring av dagens veg så langt som råd er. Det er gjort omleggingar der kurvaturen er for dårleg, gjennom vurdering av fleire alternativ. Seinare planfasar må vurdere trasé nærare.

På delstrekning 3-5 (Dalsfjordbrua - Naveosen) er det utgreidd fleire alternative korridorar. For å skilje linjene frå kvarandre er det delt inn i to hovudkorridorar, som er kalla indre og ytre alternativ, sjølv om begge traseane ligg i ytre delar av fylket. I desse delstrekningane er tidlegare utførte utgreiingar lagt til grunn.

#### 4.10.1 Strategi:

- Avklare trasé for Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane på vegen frå Bergen til Ålesund.
- Fastsette endeleg trasé på delparsellar gjennom framtidige arealplanar.

## 4.11 HANDBØKER OG VEGNORMALAR

Vegnormalar er ein samlebetegnelse for normalar i Statens vegvesen si handbokserie og inneheld m.a. krav til vegbygging, vegutforming, tunnelar, bruer, ferjekaier, rekkverk og trafikktryggingsutstyr.

Vegnormalane er eit styringsverktøy og eit hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlege veg- og trafikkanlegg. Vegnormalane er kravdokument heimla i forskrift etter Veglova §13 for anlegg av all offentleg veg:

- Handbok N100 Veg- og gateutforming
- Handbok N101 Rekkverk og vegens sideterreng
- Handbok N200 Vegbygging
- Handbok N400 Bruprosjektering
- Handbok N500 Vegtunnelar

Handbøkene som er kalla normalar gir krav gitt med verba **skal, bør og kan**. Krava kan fråvikast etter føresegner gitt i forskrift og normal. Dersom det er nødvendig å fråvike krava i normalane, skal dette handsamast etter søknad.

For handbøkene N100, N101, N200, N400, N500 og retningsline 510 (R510), som er heimla i forskrift til veglova §13, har Statens vegvesen ved Vegdirektoratet mynde til å fråvike krava i normalane for riksvegar.

For fylkesvegar har fylkeskommunen mynde til fråvike krava i normalane. Så sant ikkje anna er avtalt, vil fråviksprosessen følgje regional handsaming i Statens vegvesen (Sams vegadministrasjon) før den vert sendt til fylkeskommunen for vedtak.

For krav til bru, ferjekai og andre berande konstruksjonar i normalane heimla i bruforskrifta, har Vegdirektoratet mynde til å fråvike normalane for både riks- og fylkesvegar.

Fylkeskommunen si mynde til å fråvike krav til vegnormalar etter §13, jf. §3, nr. 4, i forskrift om anlegg av offentleg veg, er delegert til fylkesutvalet når det gjeld «skal-krav» og til fylkesrådmannen når det gjeld «bør-krav» og «kan-krav». Fylkesrådmannen si mynde er delegert vidare til fylkesdirektøren for samferdsle.

Skilt-, oppmerkings- og signalnormalane er heimla i skilteforskrifta §35 etter Vegtrafikklova og gjeld:

- Handbok N300 Trafikkskilt
- Handbok N301 Arbeid på og ved veg
- Handbok N302 Vegoppmerking
- Handbok N303 Trafikksignalanlegg

For handbøkene N300, N301, N302 og N303 heimla i skilteforskrifta § 35, har Statens vegvesen fråviksmynde for heile det offentlege vegnettet.

Ved planlegging av anlegg på fylkesvegnettet er det viktig at fylkeskommunen nyttar si fråviksmynde der det er tenleg økonomisk og ikkje medfører fare for trafikantane. I utgangspunktet vert handbøkene/vegnormalane følgde under planlegging av tiltak på fylkesvegnettet, men for å få eit rimelegare og enklare prosjekt kan det vere ønskjeleg å fråvike krava i normalane. Denne moglegheita og retten må fylkeskommunen vurdere å nytte seg meir av for å få ned kostnadane på fylkesvegprosjekt.

### 4.11.1 Strategi

- Vere tydelege på kva standard fylkeskommunen vil legge til grunn for utbyggingsprosjekt.

### 4.11.2 Tiltak

- Vurdere tema/område i handbøkene som skal ha eit generelt fråvik frå krava i vegnormalane.



## 5. KOLLEKTIVTRAFIKK

Kollektivtrafikk er eit fellesnamn for eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle. Eit kollektivsystem som fungerer godt er viktig i alle samfunn. Det er mange ulike reisebehov og funksjonar som skal ivaretakast. Nokre oppgåver som til dømes skuleskyss er lovpålagt, medan andre ruter er etablert for å gje innbyggjarane eit reisetilbod. Det vert rekna for å vere miljøvenleg å reise kollektivt.

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket (buss, båt og fylkesvegferjer). Staten har ansvaret for riksvegferje, fly og jernbane. Fleire kommunar i Sogn og Fjordane bidreg med midlar til kommunale båtruter. Kommunane betalar i tillegg billett-takst for grunnskuleelevar.

I eit grisgrendt område som Sogn og Fjordane med lange avstandar og få innbyggjarar er det dyrt å gi eit godt kollektivtilbod slik vi kjenner det frå meir sentrale strøk. Det er viktig å legge til rette for at systemet gjev mest mogleg samfunnsnytte i heile fylket innanfor aktuelle økonomiske rammer.

Behovet for ruter varierer sterkt alt etter kvar du bur. Til dømes er det behov for ferje og båt dersom du bur på ei øy, medan behovet er heilt annleis dersom du bur langs ein stamveg på fastlandet. Innretninga på kollektivtilbodet må tilpassast lokale behov.



## 5.1 MÅL

### *Hovudmål*

Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane i Sogn og Fjordane.

#### *Delmål*

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt.
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vera universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg.
- Gradvis reduksjon av klimagassutslepp i samband med framtidige anbod for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050.

## 5.2 MARKNAD OG INFORMASJON

Målgruppene og innretninga på rutene i Sogn og Fjordane varierer mykje. Nokre ruter har godt passasjergrunnlag og er tilnærma sjølvfinansierande (ekspresståt og ekspresstuss), medan andre har så svakt kundegrunnlag at dei går på bestilling når det er reisande. Dei fleste rutene har faste reisande medan nokre har mange turistar som nyttar tilbodet for første gang.

Totalmarknaden i Sogn og Fjordane er så liten at det ikkje er rom for fleire parallelle ruteløp tilpassa bestemte nisjar. I Sogn og Fjordane reiser ulike kundegrupper saman på det same transportmiddelet. Dette gjev utfordringar både i forhold til informasjon, rutekunngjering og betalingsløyisingar.

### *5.2.1 Strategiar*

- Det skal være enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa si og å kjøpe billett.
- Tilby reise- og billettprodukt som gjer det attraktivt å reise kollektivt i Sogn og Fjordane.

### *Marknadstilpasningar*

Reisemønster og reisebehov endrar seg. Fylkeskommunen skal gjennom marknadsarbeid og dialog med kommunane avdekke desse endringane og søke å tilpasse rutetilbodet best mogleg til desse. Det kan til dømes vere arbeid opp mot særskilte kundegrupper som ungdom, eldre eller pendlarar.

### *Informasjon og rutekunngjering*

Det skal vere enkelt for den reisande å finne informasjon om rutetider, eventuelle omstigingar, pris, korleis ein kjøper billett og andre ting som er relevant for reisa.

Kringom.no er den prioriterte informasjonskanalen både for informasjon ut til dei publikum og for tilbakemeldingar frå dei reisande.

For å gjere tabellane og rutedata tilgjengeleg også for dei reisande som ikkje er komfortable med å bruke internett, kan kundane ringje ruteopplysninga 177 for å få informasjon. Kundane kan òg be om å få tilsendt utskrift av rutetabellar. Det vert trykt opp enkelte tabellar for einskildruter, til dømes bybuss. Slike tabellar vert distribuert på bussane og på rutebilstasjonane.

Det er i tillegg installert informasjonskjermar på rutebilstasjonane i fylket.



### *Betalingsløysingar og billettprodukt*

Sogn og Fjordane var tidleg ute med å tilby betaling med bankkort på kollektivnettet.

Det er stor etterspurnad frå dei reisande om informasjon om prisar og sal av billettar på nett. For å gjere det enklare for dei reisande kan det vere aktuelt å tilby kjøp av billettar og kortprodukt på nett. Det vil då vere naturleg å samstundes vurdere dei ulike reiseprodukta/rabattordningane.

Det må vere enkelt for den reisande å kjøpe sine reiseprodukt og ein må tilby produkt som gjer det attraktivt å reise kollektivt.

#### *5.2.2 Tiltak*

- Utarbeide marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.
- Aktiv bruk av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande.
  - Legge arbeid i å gi korrekt og lettforståelig reiseinformasjon
  - Oppdatert informasjon om ruteendringar
  - Kanal for tilbakemeldingar frå dei reisande
- Legge til rette for gode billettprodukt og betalingsløysingar.
  - Billettprodukta skal vere tilpassa marknaden og gjere det attraktivt å reise kollektivt
  - Det skal vere raskt å billettere om bord
  - Minimere bruk av kontantar
  - Gjere det mogleg for kunden å finne pris på si reise og kjøpe billett på førehand
- Vidareutvikle dialog med profesjonelle aktørar som nyttar kollektivtilbodet, som til dømes turistnæringa.
- Kundeundersøkingar for å avdekke endringar i reisemønster og behov.

### *5.3 INFRASTRUKTUR FOR KOLLEKTIV*

#### *5.3.1 Strategiar*

- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere universelt utforma.
- Infrastrukturen skal vere velstelt, trygg og innbydande for dei reisande.
- Ved utlysing av nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til miljøvenlege løysingar og universell utforming.

#### *Busslommar*

Det bør vere busslommar der passasjerar skal stige av og på.

Busslommene må vere plassert slik at dei er best mulig trafikk sikre både for biltrafikken og for passasjerane som skal gå til og frå busstoppen.

#### *Terminalar og knutepunkt*

Universell utforming, trafikktryggleik og innbydande anlegg er viktig for at dei reisande skal få ei god oppleving. På terminalane bør det vere oppvarma venterom og toalett. Det bør vere tilstrekkeleg med parkeringsplassar for bil og sykkel.

Mange reisande må bytte transportmiddel undervegs. Det er viktig at knutepunkta er universelt utforma og at det finst god informasjon om korrespondansar. Med det meiner vi at alle som nyttar kollektivtransport kan bevege seg og finne fram på ein grei måte. God universell utforming er til nytte for alle reisande.

#### *Materiell*

Ved nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til klimavenlege løysingar. Teknologien endrar seg stadig og nye og meir klimavenlege alternativ vert tilgjengelege. Klima og miljø skal vektleggast ved anskaffing av nytt materiell.

Det skal leggast til rette for gode løysingar med universell utforming. Komfortnivå skal vurderast opp mot rutetype (til dømes toalett om bord på langrutebussar). Materiellet skal ha ein standard som er innbydande og hensiktsmessig for dei reisande.

### 5.3.2 Tiltak

- Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik
- Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt-materiell på ulike rutetypar
- Stille krav til universell utforming
- Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturtiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag

## 5.4 RUTEPRODUKSJON

Ruteproduksjonen i Sogn og Fjordane tener mange formål. Marknaden er for liten til å lage parallelle ruter for ulike målgrupper. I Sogn og Fjordane kan ei og same rute ha med turistar, langtreisande og lokale reisande.

Det er mange aktørar som bidreg til rutesystemet i Sogn og Fjordane. Statens vegvesen driv riksvegferjene, ulike kommersielle aktørar driv ekspressbussruter og turistruter, i tillegg gjer fylkeskryssande rutar at vi må ta omsyn til rutenetta i nabofylka.

Det er lagt vekt på å skape eit heilskapleg rutenett der rutene utfyller kvarandre slik at dei reisande når sine reisemål til høvelege tider og utan unødige stopp. Nokre ruter går i passasjersterke områder, men dei fleste rutene går i marginale områder med avgrensa passasjergrunnlag. Ved vurdering av ruter må vi vurdere kva rolle ruta har i rutesystemet. Ei bygderute som gjer det mogleg for eldre utan tilgang til eigen bil å kome seg til bygdesenteret ein gong i veka, kan vere like samfunnsnyttig som ein ekstra avgang på ei frå før høgfrekvent rute.

Reiselivet må vere ein faktor ved planlegging av kollektivtilbod i område med stor turisttrafikk og fyrtårnattraksjonar. Det er utanfor hovudoppgåva til kollektivtenestene i fylket, men så lenge det ikkje går ut over primærfunksjonen til kollektivtenestene bør det leggest til rette for at kollektivtransporten skal støtte reiselivsnæringa i fylket.

Når kollektivtilbodet skal justerast og vidareutviklast er det mange aktørar og premissgjevarar som må ha tett dialog. Vidare er det mange ulike interesser som må vegast og prioriterast. I siste instans er det politiske vedtak som bestemmer innretninga på kollektivsystemet.

### 5.4.1 Strategiar

- Arbeide heilskapleg og langsiktig for å utvikle eit rutetilbod som både er marknadsretta og samfunnsnyttig.
  - Gjere det mogleg å kome seg rundt i fylket
  - Syte for gode kommunikasjonar til og frå fylket
  - Gode tilførselsruter inn til stamrutene
  - Legge til rette for at kommersielle ruter er integrert i rutenettet
  - Legge til rette for pendling med buss i område med tilstrekkeleg passasjergrunnlag (Bu- arbeids og serviceområde, BAS-område)
  - Legge til rette for bygderuter på enkeltdagar for å gi eit tilbod til dei som har behov for å kome seg til bygdesenteret
- God og tett dialog med andre transportaktørar for å utvikle eit godt og heilskapleg kollektivtilbod.
- For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbod for ulike brukargrupper vere gode grep.
- Det må prioriterast mellom ulike interesser. Administrasjonen må legge fram saker for politisk styring i aktuelle spørsmål.

### Dialog

Gjennomføre marknadsundersøkingar, møter med kommunane og dialog med samarbeidande ruteaktørar (Fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).

### Kostnadskompensasjon

Kompensere kommersielle aktørar for meirkostnader dei får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet (felles rutetrasse, plassgaranti innanfor fylkesgrensa, felles billettsystem osv.).

#### *Skreddarsydde ruter*

Skreddarsydde ruter for å nå bestemte målgrupper, t.d. bestillingsruter og serviceskyss, kan vere ein rasjonell måte å gi eit rutetilbod på.

#### *Prioritering*

Politisk styring må prioritere kva innretning kollektivsystemet skal ha etter kvart som aktuelle saker vert lagt fram.

#### *5.4.2 Tiltak*

- Tett dialog med kommunar og skular samt samarbeidande ruteaktørar (Fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).
- Kompensere delar av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.
- Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.

### 5.5 SKULESKYSS

Skulerutene går til grunnskule innan kommunen eller til næraste vidaregåande skule. Vi brukar i dag noko over 200 bussar og 12 båtar i skuleruteproduksjonen. I tillegg vert det nytta noko over 150 drosjer, turvogner og foreldreskyssar i skuleskyssen. Skulerutene dimensjonerer og bind over 90 pst. av materiellet vår. Vi reknar at om lag 2/3 av den fylkeskommunale nettokostnaden på buss og båt er knytt til å kjøpe skuleruter.

Skuleskyssbehovet endrar seg stadig. Endring av skulestruktur og endringar i veketimetall for dei ulike årstrinna er forhold som grip direkte inn i organiseringa av skulerutene. Skuleskyssen er lovpålagt. God dialog med kommunane ved planlegging av skuleskyssen gjer at ressursane som vert nytta til skuleskyss gjev gode ringverknader inn i det totale rutesystemet.

#### *5.5.1 Strategiar*

- Etablere eit godt samarbeid med kommunar og skular for å få eit så godt tilpassa skuleskyssstilbod og kollektivtilbod som mogleg.

### 5.6 FYLKESVEGFERJE

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv i dag 6 fylkesvegferjesamband. Alle ferjesambanda er konkurranseutsette etter nasjonale standardar for drift. Krav til universell utforming og miljø er skjerpja i forhold til tidlegare utlysingar. Opningstid og rutefrekvens er vidareført frå tidlegare med mindre årlege justeringar.

Frå 2019 overtek fylkeskommunen det kommunale ferjesambandet Barmsund – Barmøy.

Kostnadsnivået i ferjesektoren har auka kraftig siste åra. På dei fylkeskommunale sambanda går kostnaden opp med om lag 40 pst. i samband med nye anbudsavtalar. Skjerpja krav i dei nasjonale standardane til blant anna universell utforming og miljø/klima er med å auke kostnadsnivået.

Dersom ein held nasjonale mål for utsleppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utsleppsreduksjon. Samstundes er det viktig at innføring av låg – og nullutsleppsløysingar skjer når det er teknisk mogleg og på ein økonomisk forsvarleg måte.

Dagens teknologiske rammer gjer det mogleg med elektrifisering av ferjedrifta, men det er per i dag avhengig av at overfarten ikkje er for lang eller energikrevjande. Det er eit stort potensiale for elektrifisering av ferjesamband, men ein må også ta omsyn til kostnadar knytt til etablering og/eller oppgradering av el-infrastruktur på land.

Reduksjon av klimagassutslepp frå mellom anna fylkesvegferjene er avhengig av vidare teknologisk utvikling innan både batteri- og hydrogenteknologi.

#### 5.6.1 Strategiar

- Ta i bruk ny teknologi for klimagassreduksjon som er utvikla, testa og som viser seg å kunne takast i bruk.
- Stille krav gjennom framtidige anbod til reduserte klimagassutslepp på fylkesvegferjene til nullutslepp innan 2035.
- Frekvens og rutetilbod skal vere om lag som i dag.

#### 5.6.2 Tiltak

- Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjene med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert nødvendige tiltak på land som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag for nye ferjeanbod.

### 5.7 KOLLEKTIVTRAFIKK OG KLIMA

Menneskeskapte utslepp av klimagassar bidreg til global oppvarming og klimaendringar over heile verda. Klimaendringane må også sjåast i samanheng med utrydding av artar og tap av biologisk mangfald. For Sogn og Fjordane er hovudutfordringane knytt til klimagassutslepp og sårbarheit for eit endra klima, då spesielt auka fare for flaum og skred.

Fylket må arbeide med korleis vi kan sikre redusering av klimagassar, og legge til rette for infrastruktur som sikrar langsiktige løysingar. Vi må legge til rette for bruk av lav- og nullutsleppsteknologi for kollektivtrafikken.

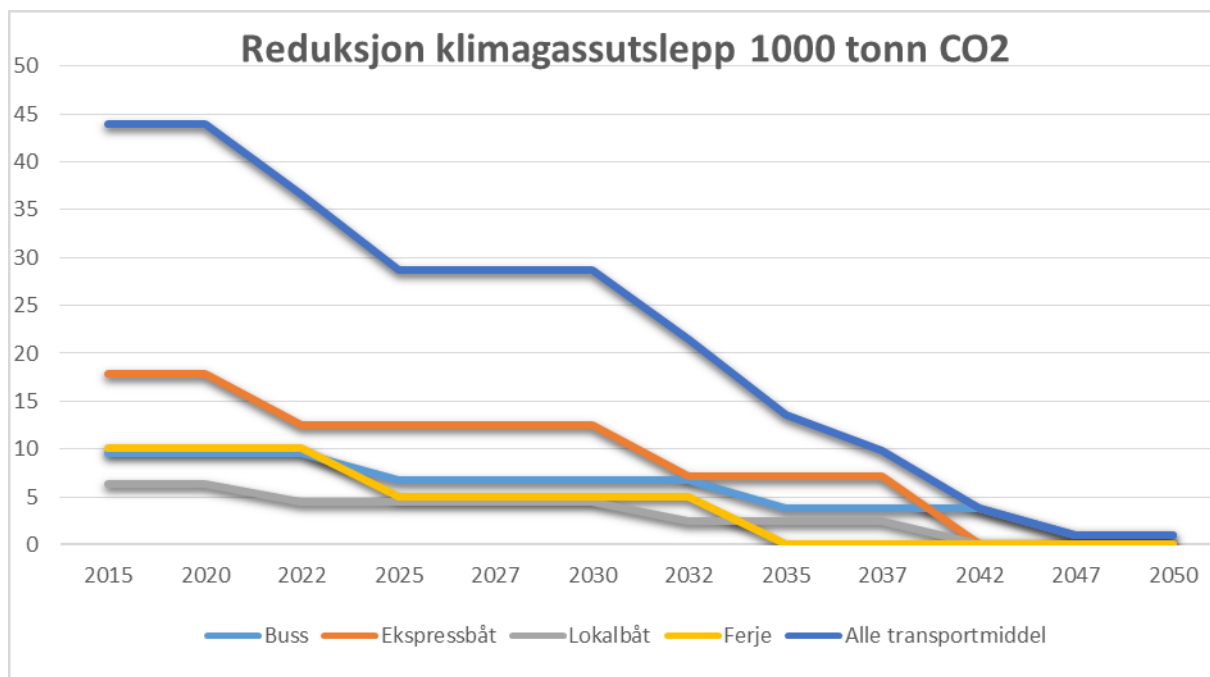
Motorteknologien for tunge køyretøy som buss har siste åra utvikla seg positivt med meir miljøvenlege løysingar. Likevel er det ikkje å rekne som nullutsleppsteknologi. Nye løysingar med nullutsleppsteknologi er på veg inn. Batteriteknologien er no komen so langt at den på ferjesida er under innføring fleire stadar. Løysingar med hydrogen er under utvikling og er spesielt interessant for lengre buss - og båtruter.

Med utgangspunkt i Paris-avtalen og nasjonale mål for klimagassutslepp så skal vi vere eit nullutsleppssamfunn i 2050. Dersom vi held nasjonale mål for utsleppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utsleppsreduksjon i takt med ordinære fylkeskommunale innkjøp av kollektivtenester. Samstundes er det viktig at innføring av låg - og nullutsleppsløysingar skjer når det er teknisk mogleg og på ein økonomisk forsvarleg måte.

For Sogn og Fjordane er det ikkje tilgjengelege utsleppstal frå 1990. Vi har difor teke utgangspunkt i utsleppstal frå 2015 og ut i frå det sett eit mål om å kome ned i tilnærma nullutslepp for den fylkeskommunale delen av transportsektoren innan 2050. Dette er i samsvar med nasjonale mål i Nasjonal transportplan.

Grafen nedanfor viser ein tentativ gradvis reduksjon i klimagassutslepp fram mot 2050. Ei slik utvikling er avhengig av både tekniske og økonomiske moglegheiter til å ta i bruk låg- og nullutsleppsløysingar. Sogn og Fjordane fylkeskommune skal vere ein aktiv brukar av klimavennlege løysingar innan transport.

Den taktvise nedtrappinga under vil vere omtrentleg og inneha ein del usikkerheit, men har til hensikt å fungere som ein illustrasjon for korleis kollektivtrafikken i fylket kan verte tilnærma utsleppsfri.



Figur: Oversikt over reduksjon av klimagassutslepp frå kollektivtrafikken i Sogn og Fjordane

Kva teknologi som vil vise seg å vere hensiktsmessig for ulike transportmiddel og ruter vil syne seg etter kvart som vi får erfaring med teknologiane. Kor raskt teknologiane er klare for allmenn bruk er òg eit ope spørsmål. Dersom nye teknologiar ikkje lar seg realisere tidsnok, på ein hensiktsmessig måte eller vert for kostnadskrevjande vil nedlegging av enkelte ruter kunne vurderast. Per i dag er ikkje dette ei aktuell problemstilling.

Innføring av nye teknologiar er krevjande. Det krev kompetanse og auka administrative ressursar. Driftskostnadane kan auke og det kan bli ustabile driftsløysingar i periodar. Sist men ikkje minst, tryggleiken må alltid vere ivareteken.

#### 5.7.1 Strategiar

- Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom anbod.
- Ved fornying av materiell skal til ei kvar tid dei mest klimavenlege løysingane vurderast.
- Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar.
- Ved utprøving / uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til.
- Auke kompetansen i eigen organisasjon samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir miljøvenlege løysingar.

#### 5.7.2 Tiltak

- Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar.
- Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak.
- Delta i utviklings-/utprøvningsprosjekt saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad.

## 5.8 RUTELØYVE

Ruter som vert drifta av fylkeskommunane sjølve vert lagt ut på anbod. Vinnaren av slike anbod får ruteløyve i den aktuelle perioden all den tid dei oppfyller løyvevilkåra.

Fylkeskommunane har løyvemynde for anna rutegåande trafikk. Dette gjeld faste kunngjorde ruter som er opne for alle reisande med fleire enn 50 turar i året. Ruteløyvet kan gjelde for ulike transportmiddel som buss og båt.

Rutetilbodet i Sogn og Fjordane består av både kommersielle ruter og fylkeskommunale ruter. For dei reisande er det viktig at rutetilbodet er godt samansett, der rutene korresponderer og utfyller kvarandre.

I samband med tildeling/fornyng av ruteløyve skal blant anna rutetabell, billettsystem og rutekunngjering vurderast. Det er eit mål at fylkeskommunen nyttar det handlingsrommet som løyvemynde har innanfor til ei kvar tid gjeldande regelverk slik at rutene heng godt saman og utfyller kvarandre.

Interesseorganisasjonar har tidlegare oppfordra fylkeskommunen om å stille krav til miljø som vilkår for ruteløyve. Forvaltninga har sedvanefesta rett til å stille vilkår til løyve når det ligg til forvaltninga sitt frie skjøn å tildele løyve. Vilkåra må vere formålstenlege, dvs. det må vere sakleg samanheng mellom løyvet og vilkåret. Vidare må vilkåret vere «forholdsmessig». Det må gjerast konkrete vurderingar i kvar einskild sak.

Slike særkrav kan ofte bli litt på sidelina i forhold til hovudmålet om å sikre eit best mogleg rutetilbod for dei reisande. Ofte er andre verkemiddel meir hensiktsmessige for å nå slike mål.

#### 5.8.1 Strategi

- Ved tildeling/fornyng av løyve skal rutetider, kunngjering og billettsystem vurderast.
- Handlingsrommet innanfor regelverket skal nyttast til å påverke i retning av eit best mogleg rutesystem for dei reisande.
- Bør unngå særkrav knytt til løyve.

#### 5.8.2 Tiltak

- Gjere aktive vurderingar av rutesøknadar
- Gje tilbakemelding på forhold som bør justerast
- Hjelp til med rutekunngjeringar

### 5.9 DROSJELØYVE

Fylkeskommunen er løyvemynde og tildeler drosjeløyve til aktuelle drivarar. Det å ha eit drosjeløyve gjev innehavaren eit monopol på å utføre persontransporttenester med ein definert bilkategori. Løyvehavaren kjem også inn under ordningar der delar av bilavgiftene vert refundert. Som motyting tek utøvaren på seg ei forplikning om å køyre ved behov heile døgnet alle dagar i veka. Ordninga med løyve er meint å sikre at folk har eit drosjetilbod der dei bur når dei har behov for det.

Det er i dag litt over 160 drosjeløyve i fylket vårt med omlag 70 stasjoningsstadar. Vel 50 av drosjeløyva har krav om universell utforming med høve til å ta med rullestol.

Skjerpa krav til drift av drosjeløyve (taksameter, rekneskapsføring m.a.) har auka driftskostnaden. Anbudsutsetjing av offentlege kjøp som pasientreiser og skuleskyss har gjort inntektsgrunnlaget mindre føreseieleg.

Det er i dag krevjande å få på plass nye drosjeløyvehavarar når løyve vert ledige. Spesielt litt større bilar med universell utforming er det krevjande å finne drivarar til.

Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjeløyvet skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Løyvemynde må vurdere slike særkrav opp mot ulempene som løyvehavarane kan verte påført (økonomi, driftsegenskapar). Dersom konsekvensen vert at løyver vert lagt ned, må det hentast bil frå andre distrikt noko som kan gje lenger køyring og auka miljøbelastning, eller det vert brukt større bil med anna løyvetype utan miljøkrav. Det er ei ulempe for eit lokalsamfunn å miste transporttilbodet som ei drosje tilbyr.

#### 5.9.1 Strategiar

- Arbeide for å ha eit drosjetilbod med rett type bil der folk bur.
- Arbeide for at det skal vere tilgjengeleg bilar med universell utforming.
- Stimulere til kompetanseheving, samarbeid og rekruttering i næringa.
- Vurdere aktuelle miljøkrav til drosjebilar opp mot eventuelle ulemper.

### 5.9.2 Tiltak

- Gjere behovsvurderingar knytt til utlysing av nye drosjeløyve.
- Retningslinene knytt til utøving av løyvemynde må reviderast jamleg opp mot utviklinga i fylket og nasjonalt regelverk.
- Dialog med næringa gjennom møter, samtalar og kurs for å stimulere til auka kompetanse, samarbeid og rekruttering i næringa.
- Ved tildeling av hovudløyve nr. 2 vert det stilt krav til universell utforming.
- Stille hensiktsmessige klima- og miljøkrav.





## 6. TRAFIKKTRYGGING

Trafikktryggleiken i Sogn og Fjordane viser ein positiv tendens som landet elles med ein jamn nedgang i talet på drepne og skadde sidan 1970.

Ulukkene i fylket speglar det spreidde busetjingsmønsteret, og det er verken ulukkespunkt eller ulukkestrøkingar i fylket slik omgrepa er definert i vegnormalen. Dette gjer det utfordrande å setje i verk treffande einskilde tiltak på einskilde strekingar.

Sjølv om ein har registrert ein positiv tendens i tala på drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane sidan tusenårskiftet har nedgangen i fylket vore blant dei svakaste samanlikna med andre fylke. Ein må fortsette eit målretta og tverrfagleg arbeid innan trafikktrygging skal tala gå ytterlegare ned. Visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken står fast. Som eit «etappemål» skal talet å drepne og hardt skadde i trafikken reduserast til maksimum 16 i 2024.



## 6.1 MÅL

Den overordna nasjonale visjonen for trafikktryggingsarbeidet er 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. For å nå denne visjonen har ein nasjonalt innført etappemål som også er gjeldande for dei enkelte fylka.

### Hovudmål

Eit transportsystem i Sogn og Fjordane som er trafikksikkert for alle trafikantgrupper og som tek vare på barn og unge sine behov.

#### Delmål

- Sikre vegnettet i Sogn og Fjordane mot alvorlege utforkøyringsulukker med auka satsing på utbygging/utskifting av rekkverk og sikring av sideterreng.
- Legge vekt på barn og unge sine behov i planlegging og utvikling av transportsystemet i Sogn og Fjordane.

## 6.2 HALDNINGSSKAPANDE ARBEID

§40 A i Vegtrafikklova gir fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggingsarbeidet i fylket. I praksis skjer dette gjennom ein eigen handlingsplan for trafikktrygging. Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2018-2021 vil gje mål, strategiar og tiltak for det haldningsskapande arbeidet.

Handlingsplanen vil få følgjande satsingsområde:

- Sikringsutstyr, der målet er bruk av godkjent sikringsutstyr og rett bruk av sikringsutstyr.
- Rusførebygging med mål om redusere/hindre køyring i ruspåverka tilstand.
- Trafikksikker kommune med mål om å få godkjent 10 kommunar i perioden 2018 – 2021. Ein av strategiane for å nå dette målet er å begynne med trafikksikre skular og barnehagar.
- Trafikkåtferd med målsetting om at alle i trafikken skal vise god trafikkåtferd og ta omsyn til andre trafikantar.

## 6.3 FYSISKE TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK

I perioden 2006-2015 var det 292 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Sogn og Fjordane. Om lag 49 pst. av desse var utforkøyringsulukker. Det er viktig å prioritere fysiske sikringstiltak for å hindre framtidige utforkøyringsulukker på fylkesvegnettet. Møteulukker har nest flest hardt skadde og drepne i Sogn og Fjordane med 33 pst. av totalen. Store delar av fylkesvegnettet er for smalt til at det kan gjerast fysiske tiltak for å hindre møteulukker.

Det er registrert 1 143,5 km rekkverk langs fylkesvegane i Sogn og Fjordane. Om ein legg til grunn at det er vegsikring berre på eine vegsida om gongen så tilseier rekkverkslengda at om lag 44 pst. av fylkesvegnettet har rekkverk.

Faremoment langs vegen som faste sidehindre, og høge, bratte skråningar, bruer og undergangar kan forårsaka store personskader når desse farane vert trefte på uheldig måte. Trafikantane må difor beskyttast mot slike faremoment.

I dag vert det løyvd om lag 5 mill. kr for sikring av sideterreng langs fylkesvegane i Sogn og Fjordane per år. Kostnadane med utbetring av rekkverk og liknande for veglenkjene i funksjonsklasse B er rekna til om lag 348 mill. kr.

### 6.3.1 Strategiar:

- Fjerne, ufarleggjere, erstatte eller beskytte mot faremoment som kan forårsake store personskader eller dødsfall på vegnettet.
- Utføre tryggingstiltak på vegnettet slik at ein i større grad enn i dag hindrar utforkøyringsulukker.

### 6.3.2 Tiltak:

- Oppsetjing av rekkverk etter dagens normalkrav langs fylkesvegar.
- Auke midlar til vedlikehald/forbetring av rekkverk og støypekantar.
- Betre sikringstiltak av sideterrang til fylkesvegnettet, blant anna utbetre ujamne fjell-skjeringar, grov skog, store steinar m.m.

## 6.4 BARN OG UNGE SINE BEHOV

Våre val og prioriteringar i Regional transportplan påverkar barn og unge sine reisemoglegheiter. Det er særleg dei mindre lokale tiltaka som gang- og sykkelvegar og utforminga av haldeplassar og stasjonar som er viktige for barn sine moglegheiter til å bevege seg trygt i nærmiljøet. Det er difor viktig å legge til rette for at barn og unge i langt større grad kan gå og sykle til skulen. Dette må kunne skje på trygge skulevegar.

Under planlegging og utvikling av det framtidige transportsystemet i Sogn og Fjordane må vi ta vare på barn og unge sine behov på ein god måte. Det er viktig å få fram barna sine roller og utfordringar i trafikken, og på kva måte vi legg til rette for deira behov.

Barn og unge går, sykklar og brukar kollektivtransport i langt større grad enn vaksne. Det er difor viktig å ta omsyn til barn sine behov ved utforminga av infrastrukturen, og sørgje for ei trafikkopplæring som sikrar at barn får gode haldningar til trafikksikkerheit. Gang- og sykkelvegar langs skulevegane er viktige for barna sin trafikktryggleik. Det vil også kome resten av befolkninga til gode. Tryggleiken til barna både i og utanfor transportmidla er viktige omsyn å ta i trafikktryggingarbeidet.

Barn og unge er sårbare i trafikken sidan dei ikkje har eit godt overblikk på grunn av sin fysiske storleik. Dei har også mindre utvikla forståing for risikoar samanlikna med vaksne. Det er også viktig å vere merksam på at høgare tal syklistar og fotgjengarar kan gje ein auka risiko for ulukker.

Skal det leggst til rette for barn og unge sine behov for eit trygt og sikkert transportsystem, må utfordringar med transportsystemet og behova kartleggast. I dag har vi ikkje nok kunnskap til å vere konkrete nok på utfordringar i transportsystemet og kva behov barn og unge har for eit trygt og godt transportsystem.

### 6.4.1 Strategiar

- Inkludere barn og unge i planlegginga, både lokalt og regionalt.

### 6.4.2 Tiltak

- Kartlegge barn og unge sine behov for eit trygt og godt transportsystem.
- Vidareføre ordninga med tilskot til trafikktryggleikstiltak i kommunane gjennom handlingsplan for trafikktrygging.
- Legge til rette for at 8 av 10 barn og unge som ikkje har rett på skuleskyss skal sykle eller gå til og frå skulen.



## 7. NÆRINGSTRANSPORT

Transport utgjer svært viktige rammevilkår for næringslivet i Sogn og Fjordane. Utfordrande topografi, spreidd busetnad, og ein næringsstruktur med til dels lang veg til marknaden, er døme på faktorar som gir mindre gode føresetnader for effektiv næringstransport i fylket.

I Sogn og Fjordane står næringar som råvareproduksjon (jordbruk, fiske, gruvedrift etc.), prosessindustri og næringsmiddelindustri sterkt. Dette er transportintensive basisnæringar som krev gode transportsystem for effektiv og føreseieleg framkome, både når det gjeld råvarer og ferdigprodukt.

Ferskvarer og næringsmiddel må raskt til marknaden. Vidare er verdikjedar i dag ofte prega av reduserte og sentraliserte lager. Dette stiller store og aukande krav til føreseieleg transport. Stengde vegar eller andre hindringar for transportframkome vil raskt kunne medføre produksjonsstopp eller anna tap.

I tillegg er reiseliv ei stor næring i Sogn og Fjordane. Reiselivsnæringa utgjer ein stor ressurs for sysselsetjing og verdiskaping i fylket. Ein ser også ei utvikling mot lengre turistsesong, og ei næring som i større grad enn før satsar på heilårsturisme.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



## 7.1 MÅL

Legge til rette for eit trygt og tilgjengeleg transportsystem som sikrar ein effektiv, føreseieleg og klimavenleg næringstransport.

### Delmål:

- Eit effektivt transportsystem som syter for raskast mogleg framkome for næringstransporten i Sogn og Fjordane.
- Redusere klimagassutslepp ved godstransport
- Sjå etter potensial for godsoverføring frå veg til sjø.

## 7.2 FLASKEHALSAR

Flaskehalsar reduserer effektiviteten på vegnettet. Flaskehalsar kan vere dårleg vegdekke, dårleg sikt, smal veg/møteplassar etc. Mange flaskehalsar på vegnettet i fylket er følgeleg ei utfordring for framkome for næringstrafikk, pendling samt for viktige offentlege tenester som er avhengig av vegnettet. Utbetring av flaskehalsar er ofte mindre utbetringar som kan ha stor betydning for effektiviteten for næringstransporten, og fleire slike mindre prosjekt kan difor ha betydeleg samfunnsøkonomisk nytte for private og offentlege verksemder i Sogn og Fjordane.

I arbeidet med RTP 2014-2023 vart det gjennomført ei kartlegging av flaskehalsar på fylkesvegnettet. Kommunane i Sogn og Fjordane vart oppfordra til å melde inn flaskehalsar på fylkesvegnettet i eiga kommune. Denne prosessen har gitt fylkeskommunen mykje informasjon om lokalisering av- og kva type flaskehalsar som hindrar effektiv framkome på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Kartlegginga er eit godt utgangspunkt for utbetringar, men framleis er ikkje alle veglenkjer tilstrekkeleg representert, og ein bør difor fortsette/fullføre kartlegginga i komande planperiode.

Flaskehalskartlegging kombinert med ein oversikt over kva veglenkjer på fylkesvegnettet som har relativt sett mange tunge køyretøy kan fungere som eit viktig verktøy for å identifisere og prioritere enklare utbetringstiltak på fylkesvegnettet som vil gje meir effektiv og føreseieleg næringstransport. I kunnskapsgrunnlaget til RTP 2018-2027 er dette temaet greidd ut meir inngående.

Lav ferjefrekvens har betydning for effektiv framkome, og representerer såleis ein flaskehals på fylkesvegnettet. Lav ferjefrekvens kan føre til seinare leveringstid inn frå/ut til marknaden. Lav ferjefrekvens kan også minke arbeidsplassattraktiviteten for arbeidsmarknader der tilkomst med ferje er naudsynt. Høgare ferjefrekvens på ferjesamband med lite trafikkgrunnlag vil medføre ei monaleg utgift for fylkeskommunen.

### 7.2.1 Strategiar

- Fylkeskommunen vil fortsette kartlegging av flaskehalsar på fylkesvegnettet. Per i dag er ikkje flaskehalskartlegginga fullstendig alle stader i fylket.
- Utbetring av flaskehalsar på fylkesvegnettet.

### 7.2.2 Tiltak

- Ta i bruk kartlegging av flaskehalsar til å setje i verk prioriterte utbetringstiltak.
- Vurdere auka ferjefrekvens ut frå eit næringstransport-perspektiv ved ferjesamband der det kan vere aktuelt.

## 7.3 GODSTRANSPORT

Sogn og Fjordane er eit spreidd busett fylke med ein svært desentralisert næringsstruktur prega av fleire små næringsaktørar. Fylket kan som resten av vestlandsfylka kategoriserast som eit typisk eksportfylke.

Grunna desentralisert næringsstruktur spelar godstransport på veg ei sentral rolle i Sogn og Fjordane, og næringslivet er i så måte avhengig av gode transportårer til Austlandet og nordover/sørover langs E39.

I tillegg til vegtransport utgjør også sjøtransporten ein sentral del av godstransporten til og frå fylket. Undersøkingar visar at knapt halvparten av all gods til/frå fylket vert transportert på kjøll. Sogn og Fjordane har to stamnetthamner, i høvesvis Florø og Måløy, samt fleire privateigde industrihamner.

Godstransport er generelt samansett og i stadig endring. Ei hovudutfordring er manglande/ikkje oppdatert kunnskap om godsstraumar i fylket. Vegkantintervjuundersøkinga gjennomført i 2012 (IRIS på oppdrag frå Statens vegvesen) er den mest presise kartlegginga av godstransporten i Sogn og Fjordane som er tilgjengeleg i dag. I kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan finn ein meir informasjon om godstransporten til og frå Sogn og Fjordane.

For å betre kunnskapen om godstransporten i fylket vil Sogn og Fjordane fylkeskommune saman med Statens vegvesen og fylkeskommunane i Rogaland og Møre og Romsdal bestille ein oppdatert versjon av den nemnde vegkantundersøkinga. Rapporten vil samle tilgjengeleg statistiske data, samt gjennomføre intervju av lastebilsjåførar ved dei viktigaste godstrafikkpunkta i Sogn og Fjordane. Arbeidet er planlagt starta opp våren 2018.

### Godsoverføring

Både nasjonalt og frå EU har det kome signal om ønske om mindre godstransport på veg til fordel for sjø og bane.

I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 føreslår transportetatane ein strategi som vil gje overføring av gods frå veg til sjø og bane som eit ledd i å nå klimakrava frå Paris-avtalen. Det er spesielt peika ut godstransport over 300 km, og der det samtidig finnast hamn eller jernbaneterminal nærmare enn 40 km frå der transporten byrjar og der transporten sluttar.

Årleg blir om lag 270 mill. tonn gods transportert på veg i Norge. Analysen bak overføringsstrategien viser at det på nasjonalt nivå kan overførast mellom 5 og 7 mill. tonn gods frå veg til sjø og bane ved hjelp av sterke verkemiddel. Med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk lønnsemd er overføringspotensialet meir beskjedent. 75 pst. av potensialet er rekna vil kome på bane, og berre 25 pst. av potensialet er rekna vil kome på sjø. Dette utgjør eit potensiale for overføring av gods frå veg til sjø på mellom 1,2 mill. og 1,8 mill. tonn på landsbasis.

For Sogn og Fjordane er overføring til sjø naturleg nok mest aktuelt. Ved bruk av sjøvegen transporterer ein gods på ein meir klimavennleg og trafikksikker måte enn ved godstransport på veg.

Godsanalysen til NTP 2018-2029 viser at arbeidsdelinga mellom transportformene er relativt stabil. Dei ulike transportformene har tilpassa seg marknader der dei i liten grad konkurrerer mot kvarandre, og der konkurranse vanskeleg kan etablerast.

- Over 90 pst. av vegtransporten sine godsmengder er knytt til korte transporter i forbindelse med bygg- og anleggsarbeid samt lokal varetransport
- Utanriks bulktransport svarar for knappe 80 pst. av volumet på kjøll.
- Malm og andre bulkvarer utgjør over 80 pst. av jernbana sine transportvolum

Godsanalysen poengterer også at volumveksten i kvar av transportformene vil bli større enn overføringspotensialet. I tillegg viser analysen at det har vore auka satsing på godsoverføring siste åra, men at tiltaka ikkje har hatt god effekt.

Påverking av framtidig transportmiddelfordeling i meir ønska retning handlar ikkje berre om å overføre gods frå veg til sjø og bane, men i tillegg sørge for at gods som i dag går på sjø og bane også i framtida kan fortsette med det.

Per i dag er kunnskapen om godstransport og godsstraumar ikkje tilstrekkeleg for å analysere godsstraumar, eller for å fastslå potensialet for overføring av gods frå veg til sjø. Den nemnde undersøkinga som etter planen skal starte opp i byrjinga av 2018 vil gi oss betre føresetnader for å seie noko om effektive tiltak for betre næringstransport samt for potensial for godsoverføring frå veg til sjø.

### 7.3.1 Strategiar

- Sogn og Fjordane fylkeskommune skal, så langt som råd, legge til rette for godsoverføring frå veg til sjø.
- Sogn og Fjordane fylkeskommune skal legge til rette for ein meir effektiv og klimavenleg godstransport.

### 7.3.2 Tiltak

- Fylkeskommunen må tileigne seg meir kunnskap. Kunnskapen frå den komande vegkantundersøkinga/godsanalysen vil betre føresetnadane våre til å treffe gode tiltak.
- Støtte ekspansjon av hamneområder. Fylkeskommunen vil gjennom fråsegner støtte arealplanlegging i hamneområder som vil betre føresetnader for godstransport på sjø til og frå Sogn og Fjordane.
- Legge til rette for omlastingsstad for modulvogntog på aktuelle stader i fylket.
- Utbetring av flaskehalsar. Utbetring av flaskehalsar vil gjere godstransport på veg meir jamn og effektiv.

## 7.4 BREIBAND

Breiband er avgjerande viktig for konkurransesituasjonen for offentleg og privat verksemd. Eit godt breibandtilbod gir potensial for stadvhengige arbeidsplassar, nye bedrifter, positivt omdøme og betre føresetnader for befolkningsutvikling.

Tilgang til breiband av god kvalitet og med tilstrekkeleg kapasitet er ein føresetnad for digital deltaking og for at alle innbyggjarar skal kunne nytte grunnleggande offentlege tenester. Breiband er også sentralt innan formidlingstenester og utvikling av velferdsteknologi innan helse- og omsorgstenester.

Digital infrastruktur er også ein viktig føresetnad for andre typar kritisk infrastruktur. Det er viktig at breibandet har god driftstryggleik og oppetid i beredskapssituasjonar. I slike situasjonar er det særskild viktig med tilgang til tele- og datanett ved ein rekkje kritiske lokalitetar i fylket.

Fylket har gjennom fleire år hatt dårlegast dekning av neste generasjon breiband i landet. Etter stor samordna innsats er dette i ferd med å betre seg noko, men framleis står mykje att.

I april 2016 vart det vedteke Strategi for breiband i Sogn og Fjordane 2016-2020. Strategien målber at:

- Alle skal ha tilgang til andre generasjons breiband innan 2020
- Minst 100 Mbps begge vegar (opp- og nedlasting) til næringsliv og offentleg sektor
- Minst 30 Mbps nedstraums og 10 Mbps oppstraums til husstandar.

### 7.4.1 Strategiar

- For å stette måla i ovannemnde Strategi for breiband må ein må ta omsyn til breibandutbygging ved investeringar på vegnettet i fylket. Det inneber trekking av fiberkablur ved aktuelle vegprosjekt.



## 8. SKREDSIKRING

Alle typar skred representerer i større eller mindre grad ein risiko for menneske og infrastruktur. Dei fleste skredhendingane i Sogn og Fjordane kan skrivast til naturtilhøva – bergrunn, lausmassefordeling, topografiske tilhøve, helling og temperatur- og nedbørsvekslingar. Sogn og Fjordane har store utfordringar i høve skredfare langs vegnettet. Dei økonomiske rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane som Sogn og Fjordane har på skredsikring.

Til skredsikring av fylkesvegnettet er det sett av i snitt 1 mrd. kr pr. år i Nasjonal transportplan 2018 - 2029. Ramma for første 6 årsperiode er sett til 745 mill. kr, noko som er om lag same nivå som i perioden 2014 – 2017. I siste seksårsperioden 2024 – 2029 er ramma til skredsikring 1.255 mrd. pr. år.

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er ramma til skredsikring på riksveg sett til 565 mill. kr pr. år i første seksårsperiode og 1,485 mrd. kr pr. år i siste seksårsperioden, eit snitt på 1,025 mrd. kr pr. år i heile perioden.

Ved utgangen av 2015 var det var registrert 715 skredpunkt på riks- og fylkesvegnettet i Region vest. I Sogn og Fjordane var det registrert 56 skredpunkt på riksvegnettet og 280 skredpunkt på fylkesvegnettet. Dette utgjer 47 pst. av dei registrerte skredpunkta på fylkesvegnettet i regionen. Å skredsikre alle 715 skredpunkta i Region vest er førebels kostnadsrekna til om lag 22,5 mrd. kr. Det manglar kostnadsoverslag på 79 av 177 skredpunkt på riksvegnettet og 286 av 538 skredpunkt på fylkesvegnettet i Region vest.

Nasjonal rassikringsgruppe har som mål å skredsikre det offentlege vegnettet innan 2030. Målsettinga til nasjonal rassikringsgruppe om å skredsikre det offentlege vegnettet innan 2030 er basert på gamle kostnadsoverslag. Det var truleg eit realistisk mål den gongen målet vart utforma, men kostnadane har auka dramatisk utan at løyvingane til skredsikring har auka tilsvarande. Med det nivået vi har på løyvingane til skredsikring av riks- og fylkesvegnettet er det ikkje realistisk å nå målet om å skredsikre vegnettet innan 2030. I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det sett 24,3 mrd. kr til skredsikring av riks- og fylkesveg. Dette er ikkje nok om ein legg til grunn målet til nasjonal rassikringsgruppe.

Dersom vi skal nå målet til nasjonal rassikringsgruppe om å skredsikre det offentlege vegnettet innan 2030, må løyvingane til skredsikring aukast monaleg.

Foto: Vegard Bondevik Lie/Statens vegvesen



## 8.1 MÅL

I Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesveg frå 2015 er det registrert 336 skredpunkt på riks- og fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Kostnadane med sikring av desse punkta er rekna til om lag 14 mrd. kr. Skredsikring av alle strekningar på riks- og fylkesvegnettet med høg skredfarefaktor er rekna til om lag 11 mrd. kr. Det reelle behovet er større enn dette, då fleire av skredpunkta manglar kostnadsoverslag. Med dagens nivå på løyvingane er det rekna å ta minst 50 år å skredsikre alle kostnadsrekna skredpunkt på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane.

### Hovudmål

Det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2040.

#### Delmål

- Alternative skredsikringstiltak skal gjennomførast der det ligg til rette for det som erstatning for dyre fysiske tiltak eller i påvente av permanent sikring.
- Rammene til skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet må aukast vesentleg for å skredsikre vegnettet innan 2050.
- Ved første rullering av RTP skal det utarbeidast ein heilskapleg plan for skredsikring.

Steinsprang er den hyppigaste typen skred i Region vest, men det er også store utfordringar med snøskred. Nokre av desse strekningane kan sikrast med terrengtiltak (vollar, reinsk, bolting og nett), men ofte vil overbygg eller tunnel vere den einaste sikre løysinga. Mange av dei strekningane dette gjeld, er høg fjellsvegar eller lågt trafikkerte fylkesvegar, og det er snakk om kostbare tiltak.

Alternative tiltak kan vere overvaking, varsling og stenging, ev. kunstig utløysing ved hjelp av taubanar, faste tårn eller flyttbare utløysingsmekanismar. Denne typen tiltak er utan tvil med på å gjere vegane sikrere, men betrar ikkje på situasjonen med stengde veger og isolerte bygdesamfunn. Denne typen tiltak kan erstatte dyre fysiske tiltak og nyttast som mellombelse tiltak i påvente av permanent sikring. Vurderingar av slike tiltak må gjerast på eit meir detaljert plannivå.

For å berekne skredfaktoren på eit skredpunkt nyttar Statens vegvesen ein reknemodell for skredfaktor, som består av følgjande seks ulike faktorar: trafikkmengde, skredfare, omkøyring, stenging, stenging på grunn av fare for skred og naboskred.

## 8.2 RIKSVEG

I Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehovet på riksveg frå 2015 er det registrert 56 skredpunkt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Kostnadane med sikring av desse punkta er rekna til om lag 3,8 mrd. kr. Det reelle behovet er større enn dette, då fleire av skredpunkta manglar kostnadsoverslag.

Det er registrert 56 skredpunkt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Det manglar kostnadsoverslag for 26 skredpunkt. I tillegg til punkt som ikkje er vurderte er det ein del punkt der kostnaden ikkje er med i det samla behovet. Dette er i hovudsak skredpunkt der skredsikring ikkje kan løysast utan større vegutbetringar/vegomleggingar og gjeld Rv. 15 Strynefjellet, Rv. 13 Vikafjellet, E39 Våtedalen og Rv. 5 Førde - Florø.

### 8.2.1 Strategiar

- Auke i løyvingane til skredsikring.
- Få realisert sikring av skredpunkt som ikkje kan løysast utan større utbetringar eller omleggingar av vegen.

### 8.2.2 Tiltak

- Påverknad av sentrale styresmakter mellom anna gjennom fråsegner til Nasjonal transportplan.

### 8.3 FYLKESVEG

Kostnadane med sikring av registrerte skredpunkt på fylkesvegnettet er rekna til om lag 8,6 mrd. kr, men det reelle behovet er mykje større enn dette. Det manglar kostnadsoverslag for totalt 167 skredpunkt (14 i gruppe høg, 39 punkt i gruppe middels og 114 punkt i gruppe låg).

Rammene til skredsikring på fylkesveg vert fastlagde i Nasjonal transportplan og deretter fordelt ut på dei 5 vegregionane, som igjen fordeler ramma til fylkeskommunane i vedkomande vegregion.

I tillegg til kriteria i Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehov har fylkestinget gjennom Regional transportplan 2014 – 2023 lagt følgjande objektive kriteria til grunn for prioritering av skredprosjekt på fylkesvegnettet:

- Tal innbyggjarar
- Trafikkmengde
- Skuleskyssbehov

I regional transportplan 2014 – 23 definerte fylkestinget fire funksjonsklassar på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane: regionale hovudvegar (B), lokale hovudvegar (C), lokale samlevegar (D) og lokale tilkomstvegar (E). Fylkesvegane er plasserte inn i desse funksjonsklassane etter kriteria reiselengde og transport, samband mellom region- og kommunesentra, gjennomgangsvegar, befolkningskonsentrasjonar, vegtettleik, viktige kollektivknutepunkt, vegen sin omgjevnad, vegen sin funksjon i det nasjonale vegnettet og spesielle omsyn som omkøyringsveg for riksveg, del tunge køyretøy, turisme m.m.

#### *Kostnadskrevjande skredsikringsprosjekt*

I Regional transportplan 2014–2023 har fylkestinget prioritert fleire kostnadskrevjande skredsikringsprosjekt som kan koste meir enn det Sogn og Fjordane vil få tildelt av statlege skredsikringsmidlar for perioden 2018 – 2023. I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det gitt eit årleg ramma på 745 mill. kr pr. år til skredsikring på fylkesvegane. Denne ramma er ikkje fordelt ut på det enkelte fylke.

Fv. 722 Flovegen er under planlegging. Kostnadane med dette prosjektet er truleg større enn ramma som blir tildelt fylkeskommunen til føremålet. Dersom det skjer kan vi kome i ein situasjon der vi ikkje får gjennomført skredsikringsprosjektet før dette er fullfinansiert med skredsikringsmidlar frå staten. Dersom midlar til dette prosjektet skal «avsetjast» fram til det er fullfinansiert med statlege løyvingar, kan det medføre at det ikkje vert brukt skredsikringsmidlar dei neste åra. Andre viktige prosjekt vil også stå i fare for å ikkje verte realisert dei neste åra. Ein bør kunne forskotere slik at ein får fullfinansiert fv. 722 Flovegen i perioden.

#### *8.3.1 Strategiar*

- Få auka løyvingane til skredsikring på fylkesvegane.
- Vurdere alternative løysingar i staden for dyre fysiske tiltak eller som midlertidige tiltak i påvente av permanent sikring.
- I tillegg til kriteria i Statens vegvesen sin berekningsmodell for vurdering av skredsikringsbehov, skal følgjande kriterium leggjast til grunn for prioritering av skredsikringsprosjekt: tal innbyggjarar, trafikkmengde, skuleskyssbehov og funksjonsinndeling av fylkesvegnettet.
- Det fylkeskommunale aktivitetsnivået innan skredsikring skal tilpassast dei statlege tilskota til føremålet, men det kan vurderast ulike løysingar med fylkeskommunal delfinansiering av kostnadskrevjande skredsikringstiltak.

#### *8.3.2 Tiltak*

- Aktivt påverknadsarbeid mot sentrale myndigheiter for å få auka den økonomiske ramma til skredsikring.
- Etablere ein planreserve for mindre skredsikringstiltak.
- Gjennomføre ei vurdering av aktuelle skredsikringsprosjekt for å sjå om det er mogleg å realisere prosjekta med enklare løysingar.



## 9. STATLEG INFRASTUKTUR

Det statlege ansvaret for transport og infrastruktur omfattar i all hovudsak riksveggar, luftfart og sjøtransport i Sogn og Fjordane. Regional transportplan 2018 – 2027 for Sogn og Fjordane omhandlar heile transportsystemet i fylket, og har difor ein eigen omtale av dei statlege ansvarsområda.

Korleis den statlege infrastrukturen blir planlagt, prioritert og gjennomført er viktig for Sogn og Fjordane. Fylkeskommunen skal difor ha meiningar om prioriteringar innan dei ulike statlege ansvarsområda. Kapittelet presenterer innspel til Nasjonal transportplan 2018-2029 og gjev ei omtale av fylkeskommunen si rolle som regional utviklingsaktør inn mot dei statlege ansvarsområda.

Foto: Statens vegvesen



## 9.1 MÅL

### *Hovudmål*

Sogn og Fjordane fylkeskommune skal fremje sine regionale interesser inn mot statlege ansvarsområde.

## 9.2 REGIONALE UTFORDRINGAR I STATLEG TRANSPORTPOLITIKK

Som ein del av Vestlandet er Sogn og Fjordane eitt av dei mest ressursrike områda i Europa og ei drivkraft i norsk eksport og verdiskaping. Vestlandsregionen er rik både på naturressursar og human kapital. Vestlandsregionen er viktig for nasjonal verdiskaping gjennom sitt ressursgrunnlag, produksjonsevne og sin innovasjonskultur. Utbygging av dei nasjonale transportårene innan veg, jernbane, fly, hamn og terminalar/logistikknutepunkt viktig for å utnytte potensialet i regionen – også i Sogn og Fjordane.

Det er store utfordringar på det statlege transportnettet i Sogn og Fjordane når det gjeld transporttryggleik, framkome og beredskap;

- Låg vegstandard og mange tunnelar med manglande tryggleik.
- Skredutsette vegstrekningar (rv.15, rv.5, E16 og E39).
- Regionale lufthamner på kortbanenettet med dårleg vinterregularitet.
- Behov for utbetringstiltak i farleiene i sjø.

## 9.3 FYLKESKOMMUNEN SI ROLLE

Som regional folkevald nivå har fylkeskommunen ei rolle som regional utviklingsaktør mellom anna for å medverke til at verkemiddelapparatet til statlege transportetatar i størst mogleg grad vert prioritert, brukt og utforma i samsvar med fylkeskommunen sine interesser. Dette omfattar mellom anna:

- Sørge for at fylkesvegnettet og statleg infrastruktur fungerer i ein heilskap og samanheng.
- Utbygging av transportkorridorar vert bygd ut i samsvar med regionale behov og prioritering etter dialog mellom stat og fylkeskommune.
- Arealdisponering og traséval er i samsvar med regionale interesser uttrykt gjennom regionale planar.

Det er viktig av fylkeskommunen sine transportpolitiske strategiar og målsettingar vert tydeleg kommunisert i kontakt med statlege transportetatar i arbeidet med å realisere store statlege samferdsleprosjekt.

### *Strategiar for fylkeskommunen inn mot det statlege transportansvaret.*

- Arbeide aktivt inn mot sentrale styresmakter for å få realisert viktige prosjekt for Sogn og Fjordane og Vestlandsregionen.
- Etablere og utvikle dialog med viktige aktørar.
- Ta ei større rolle og ein sterkare posisjon i utviklinga av Sogn og Fjordane og Vestlandsregionen.

Fylkeskommunen er aktiv deltakar på ulike område for å synleggjere behova for prosjekt og tiltak innanfor det statlege transportområdet i Sogn og Fjordane. Vi kan her vise til Vestlandet sitt arbeid for realisering av ferjefri E39, som Sogn og Fjordane støttar fullt ut.

## 9.4 VIKTIG INFRASTRUKTUR FOR SOGN OG FJORDANE

Den nasjonale transportpolitikken må svare på regionale prioriteringar og behov. For å få ei breiast mogleg forankring av innspel frå Sogn og Fjordane til Nasjonal transportplan, hentar fylkeskommunen inn innspel frå kommunane, næringsliv og interesseorganisasjonar i fylket. Med bakgrunn i slike innspel gir fylkestinget fråsegn til Nasjonal transportplan for å fremje dei regionale interessene og behova.

Investeringsprosjekta i Nasjonal transportplan 2018 - 2029 er i for stor grad vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Klimaomstilling, samfunnsryggleik og samanhengande utbygging og standard er moment som må vektleggast langt sterkare enn det som er tilfelle i dag.

#### 9.4.1 Riksveg

Sogn og Fjordane har eit omfattande og eksportretta næringsliv. Det er difor ikkje akseptabelt at prosjekt som tunnel gjennom Vikafjellet på rv.13 og tunnel på rv.15 over Strynefjellet går ut av prioriteringane i Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

Frå 2020 vert Sogn og Fjordane fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune slegne saman til ein ny region. Administrasjonen for den nye regionen vert delt mellom Bergen og Leikanger/Førde. Realisering av tunnel gjennom Vikafjellet på rv.13 vil knyte administrasjonssentra i Bergen og på Leikanger tettare saman og redusere reistida vesentleg mellom Bergen og Sogn. Også realisering av E16 Voss – Arna vil ha stor regional verdi for den nye regionen.

#### Strategiar:

- Prioritere hovudåra E39 nord-sør som det viktigaste riksvegprosjektet. Vestlandsrådet står samla bak ein opprusta og ferjefri E39.
- Realisere rv.15 Strynefjellet snarast råd. Denne strekninga har store utfordringar både når det gjeld skredsikring og tunnelar som etter tunnelforskrifta treng oppgradering innan 2019.
- Realisere utbetring og bygging av ny tunnel frå Borlaug på rv.52. Denne strekninga er den viktigaste vegen til Austlandet for næringslivet vårt. Utbetring/utbygging av strekninga må sjåast i samanheng med rv.5 og ferjefri kryssing av Sognefjorden mellom Fodnes og Mannheller.

#### 9.4.2 Luftfart

Avinor AS driv i dag 46 av 51 norske lufthamner. Lufthamnene er delt inn i stamlufthamner, regionale lufthamner og lokale lufthamner. I Sogn og Fjordane er det fire lokale lufthamner, som er viktige både for næringslivet og innbyggjarane i fylket. Avinor vurderte den framtidige lufthamnstrukturen i 2015 og konkluderte med at ingen lufthamner skulle leggest ned. Avinor skal ha ein ny gjennomgang av lufthamnstrukturen i løpet 2019.

I Prop. 84 S (2016 – 2017) kjem Regjeringa med framlegg om at ordninga med kjøp av innanlandske flyruter vert overført til fylkeskommunane som ei ikkje lovpålagt oppgåve. Midlar frå Samferdsledepartementet sitt budsjett vil bli flytta til rammetilskotet til fylkeskommunane. Fylkeskommunane vil ikkje ha plikt til å gje, eller vurdere å gje midlar til kjøp av innanlandske flyruter. For å sikre rutedrift utan opphald vil det kunne bli nødvendig å inngå nye kontraktar før 1. januar 2020.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane har gått imot overføring av dette ansvarsområdet frå Samferdsledepartementet til fylkeskommunen.

#### Strategiar:

- Samferdsledepartementet skal framleis skal ha ansvar for kjøp av regionale flyruter.
- Før nye anbudslysingar på regionale flyruter skal det etablerast ein god dialog med departementet for å sikre vårt behov.

#### 9.4.3 Sjøtransport

Sjøtransport er den sikraste måten å frakte store godsmengder på. Kystverket jobbar for å legge til rette for at stadig meir gods blir frakta på sjø i staden for på veg, også for den innanlandske varetransporten.

Sjøtransport omfattar både farleiene i sjø og hamnene langs kysten og inne i fjordane.

##### 9.4.3.1 Hamner

Den norske hamnestrukturen består i dag av eit nettverk av 32 stamnetthamner. Stamnetthamnene skal ha god vegtilknytning samt sikre og effektive farleier. I Sogn og Fjordane har vi stamnetthamner i Vågsøy kommune og Flora kommune.

Resten av hamnene er lokale hamner, fiskerihamner, fritidsbåthamner og liknande og har som oppgåve å betene lokalsamfunnet.

Utvikling av fiskerihamneanlegg er næringspolitikk som naturleg fell inn under fylkeskommunen si rolle som samfunnsutviklar. Dersom Stortinget gjer vedtak om å etablere rundt ti nye regionar/

fylkeskommunar, vil eigarskap og ansvar for forvaltning, drift og vidare utbygging av statlege fiskerihamneanlegg bli overførte frå Samferdselsdepartementet til fylkeskommunane frå 1. januar 2020.

I praksis vil det innebere at statens rettar og eigarskap til dei statlege delane i fiskerihamneanlegga blir overtekne av fylkeskommunane, men det vil vere opp til dei nye regionane/fylkeskommunane å prioritere vedlikehald og nyinvesteringar i hamneanlegg. Det vil òg vere opp til den einssilde fylkeskommunen å vurdere om fylkeskommunen sjølv skal heilfinansiere nye tiltak, eller om det skal opprettast ei tilskotsordning for kommunane.

Det er føreslått å overføre eigarskapet og ansvaret for forvaltning, drift og utbygging av noverande statlege fiskerihamneanlegg til regionalt folkevalt nivå frå 2020.

#### *Tiltak*

- Gjennomføre godsanalyse i Sogn og Fjordane for å finne fram til potensialet for overføring av gods frå veg til sjø.
- Opprette tilskotsordning for kommunane til vedlikehald av fiskerihamner gjeldande frå 2020. Utarbeide retningsliner for ei slik tilskotsordning.

#### *9.4.3.2 Farleier*

Kystverket har ansvar for farleiene og farleistrukturen, inkludert utbetring av utsette farleier. Farleiene er vegsystemet til sjøs.

Kryssing av farvatn kan hindre framkoma i farleiene. Bruer, luftspenn eller liknande tiltak krev løyve etter hamne- og farvasslova. Farleinormalen stiller krav til seglingshøgde/vertikal klarering ved fjordkryssingar tilpassa dei fartøy som normalt går i det aktuelle området/leia.

I Sogn og Fjordane er det tre aktuelle ferjeavløysingsprosjekt der bru vil erstatte dagens ferje. Dette gjeld Ytre Steinsund, Atløysambandet og ytre Nordfjord, som alle ligg i hovudleia. Farleinormalen stiller krav til minimum fri seglingshøgde på slike kryssingspunkt.

#### *9.4.4 Tiltak:*

- Arbeide for å få gjennomført dei tiltaka i farleiene som ligg inne i gjeldande handlingsprogram i Nasjonal transportplan for perioden 2018 – 2027.
- Arbeide for å få inn Nasjonal transportplan Kystverket sine føreslegne prosjekt; Innsegling til Bulandet og gjennomsegling Florø – Stad.



# 10. ØKONOMISKE RAMMER OG OVERORDNA PRIORITERINGAR

Kunnskapsgrunlaget viser at det er mange og store utfordringar som bør løysast innanfor samferdsleområdet. Driftsrammene er fastlagde gjennom økonomiplanen for 2018 – 2021.



## 10.1 OVERORDNA PRIORITERINGAR (PROFIL)

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er mange og store utfordringar som bør løysast innanfor samferdsleområdet. Driftsrammene er fastlagde gjennom økonomiplanen for 2017 – 2021. Investeringar på samferdsleområdet skal prioriterast i eit eige investeringsprogram for fylkeskommunen. Det blir utarbeidd eit investeringsprogram for samferdsletiltak i RTP. Dette programmet må samsvare med det totale investeringsprogrammet. Som grunnlag for framtidig bruk av driftsmidlar og investeringsmidlar på samferdsleområdet er det naudsynt å få fram ein profil for overordna prioriteringar.

Følgjande profil vert lagt til grunn for høyringsframlegget. Det kan bli endringar av profilen fram til fylkestinget si handsaming av transportplanen i desember 2017.

### Drift

- Drift - og vedlikehald av fylkesvegnettet
  - a. Tunnelvedlikehald
  - b. Redusere forfall
  - c. Drift av fylkesvegnettet på dagens nivå, same driftsnivå som tilsvarande riksvegar.
- Kollektivtrafikk
  - a. Vidareføre eit heilskapleg rutesystem
  - b. Klimatiltak
  - c. Universell utforming
  - d. Marknadstilpassing og marknadsføring

### Investering

1. Gjennomføring av bundne prosjekt
2. Skredsikring
3. Mindre investeringar
4. Store investeringar

## 10.2 DRIFTSBUDSJETT FOR SAMFERDSLESEKTOREN 2018-2021

Tabellen under syner framlegg til driftsrammer for samferdslesektoren 2018-2021.

Programområde (økonomiplan)	2018	2019	2020	2021	Sum
722 Fylkesvegar, miljø og trafikktryggingstiltak	542,428	542,907	479,618	479,618	2044,571
730 Bilruter	233,595	229,545	229,545	229,545	922,23
731 Fylkesvegferjer	133,571	143,742	140,425	140,425	558,163
732 Båtruter	93,114	93,114	93,114	93,114	372,456
733 Tilrettelagt transport	10,506	10,506	10,506	10,506	42,024
<b>Sum</b>	<b>1013,214</b>	<b>1019,814</b>	<b>953,208</b>	<b>953,208</b>	<b>3939,444</b>

I framlegg til økonomiplan for perioden 2018-2021 er det lagt til grunn stabile økonomiske rammes for kollektivtrafikk og ferje.

Innanfor fylkesvegområdet får vi ein sterk reduksjon i rammene frå 2020. Dette er grunna i at det særskilte statlege tilskottet knytt til oppfylling av krav i tunneltryggleiksforskrifta på 68,3 mill. kr berre er planlagt fram til 2019.

## 10.3 PRIORITERING AV DRIFTSBUDSJETTET - FYLKESVEG

Statens vegvesen har vurdert behovet for løyvingar til drift og vedlikehald i perioden 2018-2021 for at forfallet på vegnettet ikkje skal auka og at vi skal gjennomføre plan for tunnelrehabilitering. Tala er synt i tabellen under.

<b>Behov Statens vegvesen - fylkesveg</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Sum</b>
<b>Drift</b>					
Driftskontraktar	203,6	203,6	203,6	203,6	814,4
Andre faste driftsutgifter	7,4	7,4	7,4	7,4	29,6
<b>Vedlikehald</b>					
Tunnelvedlikehald ordinært	83,8	83,8	83,8	83,8	335,2
Plan for tunnelrehabilitering	252,8	104,4	157,0	195,5	709,7
Bru/ferjekai - drift og vedlikehald	33,8	33,8	33,8	33,8	135,2
Dekkelegging/forsterking/vegmerking	92,0	92,0	92,0	92,0	368,0
Vegutstyr, miljø og andre tiltak	55,2	55,2	55,2	55,2	220,8
<b>Brutto drift og vedlikehald</b>	<b>728,6</b>	<b>580,2</b>	<b>632,8</b>	<b>671,3</b>	<b>2612,9</b>
Føresett mva. refusjon	-138,4	-110,2	-120,2	-127,5	-496,5
<b>Netto drift og vedlikehald</b>	<b>590,2</b>	<b>470,0</b>	<b>512,6</b>	<b>543,8</b>	<b>2116,4</b>

I framlegg til økonomiplan har vi følgjande rammer til fylkesveg:

<b>Ramme i økonomiplan - fylkesveg</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Sum</b>
7222 Fylkesvegar - drift og vedlikehald (netto) <sup>1</sup>	555,6	517,0	453,8	453,8	1980,1

<sup>1</sup> inkl. prognose på overført beløp i 2018

For å gjennomføre plan for tunnelrehabilitering og stoppe forfallet på fylkesvegnettet har vi eit slikt meirbehov i høve til gjeldande rammer i økonomiplanen på omlag 136 mill. kr i perioden.

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Sum</b>
<b>Meirbehov (netto)</b>	<b>34,6</b>	<b>-47,1</b>	<b>58,8</b>	<b>90,0</b>	<b>136,3</b>

#### *Drift av fylkesvegnettet*

Det vil bli prioritert å halde eit nivå på drift av fylkesvegnettet som sikrar at vegen fungerer godt for trafikantane sin dagleg bruk, gir god trafikktrygging og bidrar til å ta vare på infrastrukturen på lengre sikt. Klimaendringane medfører at det vil vere nødvendig å tilpasse både samferdsleinfrastrukturen og anna infrastruktur til auka nedbørsmengder. Det bør prioriterast å halde driftsløyingane på det nivået som er anbefalt av Statens vegvesen.

#### *Vedlikehald av fylkesvegnettet*

Gjennomføring av plan for tunnelrehabilitering vil ha høgste prioritet innanfor driftsrammene til samferdslesektoren i perioden. Då saka om tunnelrehabiliteringsplanen var til behandling i fylkestinget i desember 2015 var det signalisert at vi måtte vere innstilt på å nytte store deler av fylkesvegbudsjetta til tunnelvedlikehald. Dette fordi det lønner seg å samkøyre arbeid som følgje av tunneltryggleiksforskrifta med anna nødvendig utbetring i tunnelane. I perioden 2022-2025 vil behovet knytt til tunnelrehabiliteringsplanen vere monaleg lågare enn i perioden 2018-2021 (samla på om lag 225 mill. kr). I neste periode vil vi då kunne auke nivået på anna vedlikehald og dekkelegging.

For å møte meirbehovet vert det lagt opp til følgjande tiltak.

<b>Tiltak</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Sum</b>
Reduksjon (-) / auke (+) i vedlikehald/dekkelegging	-34,6	47,1	9,5	-21,7	0,3
Vidareføre statleg løyving til tunneltryggleiksforskrift			-68,3	-68,3	-136,6
<b>Sum</b>	<b>-34,6</b>	<b>47,1</b>	<b>-58,8</b>	<b>-90,0</b>	<b>-136,3</b>

Reduksjon i vedlikehald/dekkelegging: Innanfor dei økonomiske rammene vil vi ha løyvingar som er tilstrekkeleg til å stoppe forfallet på fylkesvegnettet. Dette er avhengig av å få gjennomslag for å vidareføre løyvingane til tunneltryggleiksforskrift.

Vidareføre statleg løyving til tunneltryggleiksforskrift: Det må arbeidast for at staten vidarefører løyvinga til tunneltryggleiksforskrift fram til 2024 for dei fylka som har fått utsett frist for gjennomføring. Dersom løyvinga ikkje vert vidareført vil dette ha konsekvensar for vedlikehaldet på fylkesvegnettet og vår moglegheit til å gjennomføre plan for tunnelrehabilitering.

#### 10.4 PRIORITERING AV DRIFTSBUDSJETTET – KOLLEKTIV OG FERJE

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket (buss, båt og fylkesvegferjer). Fleire kommunar i fylket bidreg med midlar for å få auka tilbod ut over det fylkeskommunale rutetilbodet. Kommunane betalar i tillegg bilettakst for grunnskuleelevar. I eit grisgrendt fylke som vårt med lange avstandar og få innbyggjarar er det dyrt å gi eit godt kollektivtilbod slik vi kjenner det frå meir sentrale strøk. Det er difor viktig å legge til rette for at tilbodet gjev mest mogleg samfunnsnytte i heile fylket innanfor aktuelle økonomiske rammer.

I gjeldande økonomiplan for perioden 2018-2021 er det lagt til grunn stabile økonomiske rammer for kollektivtrafikk og ferje. Dette føreset stabile drivstoffprisar framover. I dette ligg også ein føresetnad om eit samla rutetilbod om lag på dagens nivå.

##### *Vidareføre eit heilskapleg rutesystem*

Kollektivtransporten i Sogn og Fjordane er marginal samanlikna med meir tettbygde strøk. Alle ruter er kopla saman til eit nettverk slik at dei reisande kjem seg heilt fram til reisemålet uavhengig av kven som er transportør på ulike delstrekker. Fylkeskommunen arbeider med å samordne enkeltruter utført av ulike aktørar (Statens vegvesen, kommersielle aktørar og nabofylke) til eit heilskapleg rutesystem i Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen vurderer også behovet for ruter. Det vert lagt vekt på at dei viktigaste rutefunksjonane rundt om i fylket vert stetta. Behovet for ruter varierer alt etter kor i fylket du er.

##### *Klimatiltak*

Kollektivtransport vert rekna for å vere klima- og miljøvenleg. Seinare år er det kome meir klimavenlege transportmiddel. Batteriteknologi er på veg inn i ferjesektoren. Det vert arbeid med å utvikle hydrogenteknologi. Paris-avtalen og nasjonale målsettingar gjer at store endringar tvingar seg fram. Fylkeskommunen ynskjer å nå sine klimamål ved å:

- Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom anbod.
- Ved fornying av materiell skal dei til ei kvar tid mest klimavenlege løysingane vurderast.
- Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar.
- Ved utprøving / uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til.
- Auke kompetansen i eigen organisasjon samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir klimavenlege løysingar.

Mange klimatiltak vil auke kostnadsnivået. Ved å styrke budsjettet vil fleire klimatiltak kunne realiserast.

##### *Universell utforming*

Universell utforming av heile reisetilbodet er viktig for at det skal vere enkelt å reise. Siste åra er det gjort mykje for å betre universell utforming på bussar, båtar, ferjer og rutebilstasjonar. Informasjonstavler, oppdatert ruteinformasjon og betalingsløysingar er òg viktige element for at dei reisande skal finne fram.

Det er framleis eit stort forbetningspotensiale på området. Til dømes er det fleire lokalbåtar og kaiar som har behov for utbetring. Langs vegane manglar det gode haldeplassar mange stadar. Gode universelle løysingar er bra for alle reisande.

#### *Marknadstilpassing og marknadsføring av reisetilbodet*

Det må gjerast enklare og meir attraktivt å reise kollektivt.

Det må vere ruter som møter dei reisande sine behov.

- Rutetilbodet må vidareutviklast. Vi må ha ruter for ulike behov.
- Kundeundersøkingar og dialog med kommunar og interesseorganisasjonar gir saman med reisestatistikk eit bilde av rutebehovet.
- På ruter med marginalt kundegrunnlag kan det settast inn meir målretta og fleksible rutetypar som tingingsruter og serviceskyss.

Dagens ruteopplysning og billettøysing har forbetningspotensiale.

- Informasjon og marknadsføringa skal ha fokus på å synleggjere kor enkelt det er å reise kollektivt i fylket.
- Oversikt over reisealternativ må verte lettare tilgjengelig – også for reiser på tvers av fylkesgrenser og transportmiddel, uansett om du er lokal eller turist.
- Den reisande må enkelt kunne skaffe seg informasjon om pris på reisa og å kunne tinge seg rett billett på førehand.
- Billettprodukta må utviklast i takt med utviklinga i teknologi og marknad.

## 10.5 PRIORITERINGAR AV INVESTERINGAR PÅ SAMFERDSLEOMRÅDET

Investeringar på samferdsleområdet skal prioriterast i eit eige investeringsprogram for fylkeskommunen. Det blir utarbeidd eit investeringsprogram for samferdsletiltak i RTP. Dette programmet må samsvare med det totale investeringsprogrammet i fylkeskommunen.

Det vert lagt opp til følgjande prioriteringsprofil på fylkesveginvesteringane :

### *1. Gjennomføring av bundne prosjekt*

Bundne prosjekt vil vere prosjekt som er starta opp og som skal fullførast i neste RTP - periode. Dette gjeld slutføring av fv. 60 Olden – Innvik og skredsikringsprosjekt Kleiva i Selje. Vidare har fylkeskommunen forplikta seg til å delfinansiere Førdepakken med ei løyving på 27,7 mill. kr årleg i perioden 2018-2023.

Det er også behov for om lag 550 mill. kr for tunnelprosjekta Seimsdalstunnelen og Blaksettunnelen som fylkestinget har føresett skal byggast i perioden. Val av løysing for Seimsdalstunnelen må avklarast i løpet av 2017.

Av mindre investeringar i perioden har vi også bunde løyvingar til fv. 546 Brandsøyvegen, fv. 53 Holsbru brøytestasjon og utbetring av ferjekai Barmen – Barmsund.

Bundne løyvingar til investering utgjer om lag 790 mill. kr i perioden.

I tillegg har vi ein forplikting i avtale om anleggsbidrag med Nordic Mining på 55 mill. kr (ekskl. mva.) knytt til utbetring av fv. 611. Det er ikkje avklart kva tiltak som skal gjennomførast.

### *2. Skredsikring*

Rammene til skredsikring vert fastlagde gjennom Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan (NTP). I RTP vil skredsikringsprosjekt for 2018 – 2021 bli prioritert innanfor tilskot til skredsikring frå staten. Det er ei utfordring at rammene til skredsikring på fylkesvegnettet blir fastlagde gjennom NTP for landet samla. Deretter vert denne ramma fordelt ut på vegregionane, før dei så vert fordelte på fylka. Dette kan føre til at eigne prosjekt ikkje vert starta opp før hausten 2018. Det kan difor vere aktuelt å vurdere fylkeskommunal forskotering eller lån frå andre fylke sine tilskot for å kome tidleg i gang med skredsikringsprosjekt i Sogn og Fjordane.

Føresett tilstrekkelege rammer til skredsikring vil det bli prioritert å starte opp prosjektet fv. 722 Flovegen samt å ha ei årleg løyving til mindre skredsikringstiltak på 20 mill. kr.

I perioden 2018-2021 bør det også løyvast midlar til plan/prosjektering av eitt/nokre større skredsikringsprosjekt med tanke på byggestart i perioden etter 2021.

### *3. Mindre investeringar på fylkesvegnettet*

Det skal vedtakast ein samla investeringsplan for fylkeskommunen i samband med budsjett/økonomiplansaka i desember. I dette arbeidet må det avklarast kva økonomisk ramme det skal vere til mindre investeringstiltak på fylkesvegnettet.

Den samla ramma til mindre investeringar vert prioritert på følgjande område:

#### *Mindre utbetringar*

Betre framkome og betre trafiksikkerheit på fylkesvegnettet kan løysast med ei satsing på mindre investeringar. Fjerning av flaskehalsar og mindre utbetringar på vegnettet kan betre både framkoma og tryggleiken på vegnettet. Vi kan få gjort mykje for relativt små summar dersom vi aukar satsinga på mindre investeringstiltak. Aktuelle tiltak er synt i kap. 10.6 Planprogram/prioriteringslister.

#### *Trafikktrygging og rekkverk*

I arbeidet med handlingsplan for trafikktrygging er det lagt til grunn ei målsetting om at trafikkulukker med drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane skal vere så lågt som mogleg i tråd med nullvisjonen, og ikkje overstige 16 i 2024.

Utforkøringsulukker står for flest drepne og hardt skadde på vegnettet i Sogn og Fjordane med totalt 32 drepne og 90 hardt skadde i perioden 2006-2015. Dette er 42 pst. av alle drepne og hardt skadde i trafikken i perioden. Å hindre utforkøringsulukker vil såleis vera viktig i arbeidet med å redusere talet drepne og hardt skadde i trafikken. Dette kan vi gjera gjennom sikring av sideterreng m.a. med oppsetting av rekkverk. Dette er fysisk infrastruktur som må prioriterast gjennom transportplanen.

Det har dei siste åra vore løyvd 8,4 mill. kr årleg til trafikktryggingstiltak. Skal vi følgje opp målsetjing om færre drepne og hardt skadde i trafikken bør posten aukast til minimum 15 mill. kr. Hovuddelen av dette vil bli prioritert til rekkverk.

#### *Gang- og sykkelveg*

Under arbeidet med transportplanen har vi bedt Statens vegvesen om å utarbeide ein eigen gå – og sykkelstrategi. Her er det kartlagt strekningar med behov for gang - og sykkelveg langs regionale hovudveggar (fylkesveg i funksjonsklasse B) samt trafikkfarleg skuleveg. Aktuelle tiltak er synt i kap. 10.6 Planprogram/prioriteringslister.

### *4. Nye store investeringar*

Kunnskapsgrunnlaget og mange utgreiingar på delstrekningar på fylkesvegnettet viser eit stort behov for nye vegprosjekt langt ut over rammene til investeringar. Ei stor investering på fylkesvegnettet vil åleine kunne ta alt av investeringsmidlar og kanskje meir enn det som vil ligge i rammene.

Det vert ikkje prioritert å starte opp nye store investeringsprosjekt i perioden 2018-2021.

I perioden 2018-2021 bør det løyvast midlar til plan/prosjektering med tanke på ev. byggestart av eitt/nokre større prosjekt i perioden etter 2021.

Oppsummering av tilråding: (alle tal er førebelse)

**Bundne prosjekt og skredsikring:**

<b>INVESTERINGSPROGRAM (faste -2017-kr)</b>	<b>SUM I PERIODEN 2018-2021</b>
<b>Store prosjekt</b>	<b>660,0</b>
Fv. 60 Uгла-Skarstein	68,0
Blaksettunnelen og Seimsdalstunnelen	550,0
Skredsikring - Kleiva	42,0
Skredsikring - Flovegen	uavklart
<b>Førdepakken</b>	<b>110,8</b>
<b>Mindreprosjekt</b>	<b>99,5</b>
Fv. 53 Holsbru brøytestasjon	4,3
Ferjekai Barmen - Barmsund	10,0
Fv. 546 Brandsøyvegen	5,2
Ufordelt mindre skredsikring	80,0
<i>Ufordelt mindre prosjekt på fylkesvegnettet</i>	<i>uavklart ramme</i>
	tilpassast prosjektportefølje
<b>Planlegging og prosjektering</b>	
<b>Sum</b>	<b>870,3</b>

**Uavklart ramme for mindre investeringar:**



<b>FINANSIERINGSPROGRAM (faste -2017-kr)</b>	<b>SUM I PERIODEN 2018-2021</b>
Statleg tilskot til rassikring (inkl. mva. refusjon)	122,0
Mva. kompensasjon	125,6
Lån/fondsfinansiering - bundne prosjekt	622,7
Lån/fondsfinansiering - ufordelt mindre prosjekt på fylkesvegnettet	<i>uavklart ramme</i>
<b>Sum</b>	<b>870,3</b>

## 10.6 PLANPROGRAM / PRIORITERINGSLISTER INVESTERINGAR PÅ SAMFERDSLEOMRÅDET

### Prioritering skredsikring

Prioritering	Prosjekt/Tiltak	Status	Kostnadsoverslag, 2017-kr
1	Fv. 722 Flovegen	Prosjektering i 2017.	Ventar på anslag
2	Fv. 53 Ljoteli	Arbeider med forprosjekt. Vert slutført etter handsaming av fråvik.	Anslag ikkje køyrt.
3	Fv. 55 Kjenes	Det er utarbeidd kommunedelplan.	Kostnadsoverslag er mellom 370 og 394 mill. kr avhengig av brutype.
4	Fv. 609 Heilevang	Forprosjekt ferdig.	489 mill.kr
5	Fv. 92 Arnafjord	Forprosjekt ferdig.	1036 mill. kr - Kan delast opp i mindre tiltak.
6	Fv. 616 Davikstranda	Forprosjekt utarbeidd men må oppdaterast.	Her skal køyrast anslag. Når dette er ferdig har vi ikkje fått avklara.

### Prioritering mindre utbetringar

Prioritering	Prosjekt/Tiltak	Funksjonskl.	Kostnads-overslag
1	Fv. 609 Stongfjorden - Askvoll	B	25,0
2	Fv. 611 Vevring II - bru	C	15,0
3	Fv. 624 Husevågøy ferjekai	E	15,0
4	Fv. 606 Møteplassar - Dumbesvingane i Solund	C	14,4
5	Fv. 50 Strølager Øyestølen	C	0,5
6	Fv. 622 Snuplass Raudeberg	C	2,0
7	Fv. 614 Piggings av fjell rundt sving v/Langeneset	C	2,0
8	Fv. 57 Nautsund Store bru	B	25,0
9	Fv. 271 Øye - bru	C	30,0
10	Fv. 121 Vetlevange - bru	D	2,0
11	Fv. 213 Haukåsvegen	C	35,0
12	Fv. 92 Møteplassar i tunnel Bjordal - Vamråk	D	4,0
13	Fv. 393 Håland - Tømmerbakke - prioriterast opp pga mange søknader om disp.	D	5,0
14	Fv. 61 Naveosen-Brubakken	B	Anslag ikkje køyrt
15	Fv. 621 Måløy - Vågsvåg	D	10,0
16	Fv. 661 Haugen - Myrøld	D	23,0
17	Fv. 662 Nordfjordeid - Torheim.	D	62,0
18	Fv. 662 Nordfjordeid - Torheim, Hundeide - Sørland tunnel	D	87,0
<b>Sum</b>			<b>356,9</b>



### Prioritering gang- og sykkelveg

Prioritering	Prosjekt/Tiltak	Kostnads-overslag
1	Enkle fysiske tiltak i dei største sentrumsområda (5 mill. kr årleg) Tiltak under dette punktet krev kartlegging av dagens tilhøve og behov, og konkrete prosjekt er difor ikkje lista opp. • Midlar til støtte til kommunar for å kartlegge dagens tilbod og utbetningsbehov • Vidare er det slike tiltak som bør prioriterast ved utdeling av midlar gjennom dagens støtteordningar.	20
2	Fv. 614 Breivika - Svelgen (Bremanger)	20-40
3	Fv. 607 Heggebø - Leirvik (Hyllestad)	10 - 15
4	Fv. 545 Michael Sarsgate (Flora)	15 - 25
5	Fv. 548 Brandsøy - Solheim (Flora)	80 - 105
6	Fv. 615 Sandane - Fitje (Gloppen)	80 - 120
7	Fv. 700 Sandane - Austrheim (Gloppen)	40 - 60
8	Fv. 60 Loen - Rake (Stryn)	80 - 110
9	Fv. 271 Ofta aust - Sviggum (Lærdal)	60 -90
	<b>Sum</b>	<b>405-585</b>

### Prioritering store prosjekt -

Prioritering	Prosjekt/Tiltak	Kostnads-overslag	Merknad
1	Fv. 614 Svelgen - Indrehus	691	Ein del av Kystvegutgreiinga, D4: Trase Grov - Sjørdalen. Parsell Myklebust Svelgen (ny trase med tunnel frå Indrehus til Svelgen og omlegging av veg bak Svelgen sentrum og parsell Haukå - Myklebust (ny tunnel under dagens Magnhildskartunnel) tilrådd skal takast først utan at det er prioritert mellom desse. Vi har her ført opp kostnadsoverslag frå inneverande HP omrekna til 2017-kr.
2	FV. 57 Nishammaren - Storehaug m/bru over Svesundet	1108	Kommunane Gaular og Fjaler har satt i gang med reguleringsplanarbeid for deler av den aktuelle strekninga og jobbar med dette i 2017 og 2018. Kan delast opp i fleire delprosjekt.
3	Nytt ferjesamband Rugsundøy - rv. 5. Byggetrinn 1.	1000	Ein del av Kystvegutgreiinga, D5: Trase Sjørdalen - Naveosen. Parsellen er tilrådd bygd med nytt ferjesamband Tangane - Biskjelneset.
4	Fv. 55 Tronvik - Ulvåna	500	Ein parsellen Jf. fv. 55 Sogndal-Vadheim, notat av 07.03.2017 og rapport av 2012. Kan delast opp i mindre parsellar.
5	Fv. 55 Høyheimsvik - Nes	183	Ein parsellen Jf. fv. 55 Sogndal-Vadheim, notat av 07.03.2017 og rapport av 2012.
6	Fv. 55 Dale sentrum i Luster	79	Ein parsellen Jf. fv. 55 Sogndal-Vadheim, notat av 07.03.2017 og rapport av 2012.
7	Fv. 615 Sandane - Storebru	665	Rapport av 2017 som er oppdatering av rapport 2013. Kan delast opp i fleire mindre prosjekt. Tiltak prioritert i rapporten vert vurdert i samband med mindre investeringsprosjekt.
	<b>Sum</b>	<b>4226</b>	

## 10.7 FERJEAVLØYSINGSPROSJEKT

Det vert lagt opp til at vidare framdrift og vurdering av ferjeavløysingsprosjekta skjer i samband med arbeidet med Regional transportplan.

I Prop. 128 S (2016–2017) Kommuneproposisjonen 2018 er det lagt fram forslag om nye kostnadsnøklar for båt og ferje frå 2018. Departementet legg også opp til endringar i ferjeavløysingsordninga grunna dette. Det er ikkje lagt opp til endring i prinsippa for berekning av det årlege beløpet av ferjeavløysingsmidlar, men med nye kostnadsnøklar for ferje vil også

vegprosjekt som gir innkorting av ferjesamband bli omfatta av ordninga. Frå 2018 vil såleis Atløysambandet inngå i den ordinære ferjeavløysingsordninga.

I Planprogram for Regional transportplan 2018-2021 er det skissert følgjande utgreiingsbehov:

*«Det er behov for vidare utgreiingar/planarbeid for å redusere uvissa i prosjektkostnadane. Det pågår arbeid med kommunedelplan for Atløysambandet og det er sett i gang eit forprosjekt for Ytre Steinsund. Når resultatane av dette arbeidet er klart må det greiast ut om det er grunnlag for å gå vidare med reguleringsplanarbeid og prosjekta må prioriterast i høve til andre prosjekt på fylkesvegnettet.»*

#### *Ytre Steinsund*

Statens Vegvesen har no utført eit forprosjekt. Kostnadsanslag er utført etter anslagsmetoden og syner ein kostnad på omlag 685 mill. kr inkl. mva. med usikkerheit på +/- 40 pst.

#### *Atløysambandet*

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane har sendt over sak om motsegn om kommunedelplan for Atløysambandet til departementet for avgjerd.

Det er ifølgje vegvesenet sagt i kommunedelplanen at det i budsjettsamanheng skal nyttast den såkalla P85-verdien, det vil seie den kostnaden det er 85 pst. sannsyn for å komme under. Då vil verdien for alternativ 1a bli 1250 mill. 2018-kr inkl. mva. For alternativ 1 c med utvida bru ligg det ikkje føre gode P85-verdiar for desse, men vegvesenet legg til grunn at dette alternativet vil komme ut med om lag 963 mill. 2018-kr inkl. mva, utan at det er teke høgde for heving til 36 meter.

Etter dette vert skilnadene i kostnad om lag 287 mill. 2018-kr. Ein må rekne med at skilnaden vert noko mindre om ein hevar bruhøgda til 36 meter, men ifølgje kommunen vil sjølv brukonstruksjonen med fundament og fyllingar vere uendra, slik at alternativet med ei heving til 36 meter også vert klart rimelegare enn alternativ 1 a.

#### *Vidare arbeid med prosjekta*

Ut frå førebelse kostnadstal må vi anta at prosjekta vil krevje eit monaleg finansieringsbidrag i tillegg til ferjeavløysingsmidlane.

Det må gjerast nærmare berekningar av dette i løpet av hausten 2017.

Parallelt med dette vil fylkeskommunen sende førespurnad om førehandsavklaring av prosjekta til Samferdsledepartementet. Vi vil samtidig be Kommunal- og moderniseringsdepartementet om overslag på kor mykje prosjekta vil utløyse i ferjeavløysingsmidlar, jf. pkt. 4 i retningslinjene om ferjeavløysing.

Endeleg avklaring på om vi skal gå vidare med å utarbeide reguleringsplan for prosjekta må vurderast i samband med vedtaket om investeringsprogram for perioden 2018-2021.