



Arkivnr: 2017/16134-6  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		29.11.2017
Fylkesutvalet		07.12.2017
Fylkestinget		12.12.2017

**Handlingsprogram 2018-23 (2029) til Nasjonal transportplan - Høyringsfråsegn****Samandrag**

Statens Vegvesen har sendt Handlingsprogram 2018–2023 (2029) Oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 til høyring til fylkeskommunane og store bykommunar med frist 31. desember 2018. Handlingsprogrammet er ei konkretisering av første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Handlingsprogrammet skal vedtakast av vegdirektøren i februar 2018. Høyringsutkastet til handlingsprogrammet følgjer vedlagt.

Handlingsprogrammet til Statens Vegvesen er eit viktig dokument som fastsett kva for prosjekt og tiltak Statens Vegvesen skal prioritere dei neste åra på riksvegnettet. Den gir også oversyn over tilskotsmidlar til fylkeskommunane på fylkesvegnettet, og fordeler m.a. midlar til skredsikring på fylkesvegnettet. Dokumentet gir eit samla oversyn over aktivitetane til Statens Vegvesen i dei komande åra, og det er i denne saka lagt vekt på å informere om kva tiltak som er planlagt på riksvegnettet i fylket. Statens Vegvesen ber om at det vert føreslått inndecking ved framlegg om endringar, då rammene er fastlagde.

Handlingsprogrammet omtalar bymiljøavtalen, men fordeling av midlar gjennom denne skjer gjennom eigne forhandlingar. Sak om handlingsprogrammet til bypakken «Miljøløftet» blir handsama parallelt med denne saka.

For store prosjekt på riksvegnettet er det lagt inn framlegg til fordeling av midlar på kvart år i handlingsplanperioden (2018-23). I handlingsplanperioden vil E39 Svevatjørn-Rådal bli ferdigstilt, mens det blir oppstart av Rv555 Sotrasambandet som OPS-prosjekt (offentleg- privat samarbeid). Det kan bli oppstart av E16 Arna-Trengereid (delstrekning av Arna-Stanghelle), E39 Stord-Os (Hordfast) og E134 Seljestadtunnelen i slutten av handlingsprogramperioden gjennom bruk av bompengelån. I 2 periode i handlingsprogrammet (åra 2024-29) ligg i tillegg E39 Vågsbotn-Klauvaneset (oppstart), E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn (fullføring) og E134 Vågslid-Røldal (oppstart). I tillegg ligg fullføring av E16 Arna-Stanghelle saman med utbygging av Vossebana på strekninga.

Handlingsprogrammet fordeler midlar til mindre tiltak innanfor:

- Utbetring
- Tiltak for gåande og syklende
- Trafikktryggleik
- Miljø og service
- Kollektiv og universell utforming

I saka vert dei ulike prosjekta omtalt, og det er framlegg om nokre mindre omprioriteringar.

Det er lagt opp til ei stor satsing på å utbetre tunnelar etter tunneltryggleiksforskrifta, og det aller meste av midlane til vedlikehald og fornying vil gå til dette. Dette inneberer ein fare for at vedlikehaldsetterslepet stiger for andre vegobjekt, og det er også lite midlar til skredsikringstiltak og utbetringstiltak på riksvegnettet i Hordaland.

Handlingsprogrammet kjem også med framlegg til fordeling av skredsikringstiltak på fylkesvegnettet mellom fylka, og det er gjort framlegg om at Hordaland får ein større del av dei samla skredsikringsmidlane enn i førre periode.

Det har vore lita eller inga dialog med Statens Vegvesen under veps i utforminga av handlingsprogrammet. Fylkesrådmannen peiker på at samferdseletatane - særleg Statens Vegvesen- og fylkeskommunane har mange felles prosjekt og interesser, og at handlingsprogramma i framtida bør utformast meir som ein dialogprega prosess med fylkeskommunane.

Kystverket har sendt ut høyringsutkast parallelt, mens Jernbaneverket har fått utsett frist til 6. april med å sende sitt utkast til handlingsprogram på høyring.

**Økonomi:** Handlingsprogrammet til Statens Vegvesen har i hovudsak betydning for bruk av midlar på statlege vegsamband, men fordelar også midlar til rassikring på fylkesveg. Det er og aktuelt med spleiselag med staten for tiltak, særleg på kollektivtilrettelegging.

**Klima:** Handlingsprogrammet har mange tiltak med klimaeffekt, t.d. utbyggingstiltak, og tiltak som påverkar folk si val av reisemiddelfordeling som kollektivtiltak, gang- og sykkelveggar osv.

**Folkehelse:** Handlingsprogrammet har betydning for reisemiddelfordeling. Den fordelar m.a. midlar til miljøtiltak, trafikktryggleik og rassikring.

**Regional planstrategi:** Handlingsprogrammet har tiltak for å utvikle meir attraktive og funksjonelle regionale sentra, den har betydning for klimagassutslepp og anna luftforureining frå transportsektoren, og har betydning for å styrkje regionale transportsamband.

### *Forslag til innstilling*

1. Fylkestinget viser til at Statens Vegvesen og Hordaland fylkeskommune har mange felles prosjekt og interesser, og meiner at handlingsprogramma til samferdselsetatane i framtida i langt større utstrekning må utformast som ein dialogprega prosess med fylkeskommunane.
2. Fylkestinget registrerer at det kan vere mogleg å starte opp prosjekta E16 Arna-Trengereid, E134 Seljestadtunnelen og E39 Stord-Os (Hordfast) ved bruk av bompengelån. Fylkestinget ber om at det vert lagt vekt på framdrift i planprosessane, slik at oppstart kan skje i første periode. Særleg hastar det med oppstart for E16 Arna- Stanghelle. Det er også viktig å få starta opp arbeidet på E134 Seljestadtunnelen. Fylkestinget er samd i at oppstart av E39 Stord-Os krev monalege kostnadsreduksjonar før det er aktuelt med oppstart.
3. Tunnelane på eksisterande strekning E16 Arna- Stanghelle må rustast opp i tråd med tunnelsikkerheitsforskriften om vegen blir omklassifisert til fylkesveg.
4. Fylkestinget ber om at det i løpet av handlingsplanperioden 2018-23 vert starta opp planarbeid på strekninga E16 Stanghelle – Voss.
5. Det er positivt at det er starta opp planarbeid for Ringveg øst og at dette arbeidet har stor prioritet. Fylkestinget viser til at E39 Vågsbotn – Klauvaneset har lågare standard, høgare trafikk og større avviklingsproblem enn E16 Arna-Vågsbotn, og meiner at denne strekninga må ha høgare prioritet. Det er også behov for strakstiltak for å betre trafikksikkerheit og kollektivprioritering på denne strekninga. Det kan vere aktuelt både å nytte midlar gjennom Miljøløftet, og programområdemidlar

til gang- og sykkelveg, TS-midlar og kollektivmidlar. Særleg vil fylkestinget peike på behovet for kollektivprioritering på strekninga.

6. Fylkestinget er nøgd med at det vert satsa på tunneltryggleik i perioden. Det er samstundes sterkt ottefullt at det fører til at vedlikehaldsetterslepet aukar på andre delar av riksvegnettet. Dette er særst uheldig, og særleg uheldig om Hordaland får eit større etterslep enn resten av landet grunna at det er naudsynt å prioritere dei mange tunnelane i fylket. Det bør vurderast om ein bør utsetje delar av tunneloppgraderinga for å unngå eit for stort forfall på resten av vegnettet.
7. I samband med stengingar ved oppgraderingar på fire-felts tunnelane på E39 gjennom Bergen må det leggjast opp til to-vegs omkøyning i eit tunnelløp. Særleg er dette viktig for Fløyfjellstunnelen og Eidsvågtunnelen, der dei aktuelle omkøyringsvegane ikkje har kapasitet til å ta imot trafikken sjølv på tidspunkt med låg trafikk.
8. Dei strekningsvise midlane på Rv7 kom som oppfølging av KVVU for strekninga Gol-Voss, der Regjeringa i etterkant vedtok at Rv7 skulle vere hovudveg for persontrafikk og reiseliv mellom aust og vest. Fylkestinget er på dette grunnlag kritisk til at midlane er føreslått til utbetring av Rv7 langsetter Krøderen. Ut i frå føremålet med desse midlane bør dei flyttast til tiltak på høg fjellstrekninga over Hardangervidda for å sikre vinterregulariteten og trafikktryggleik.
9. Fylkestinget er særleg uroa over den låge delen av skredsikringsprosjekt på riksvegnettet i fylket. Fylket har stor risiko for skred, det gir stor risiko og utryggleik, og det er få og lange omkøyringsveggar med tilhøyrande sårbarheit ved hendingar.
10. Fylkestinget er nøgd med at Hordaland får meir midlar til skredsikring på fylkesveg enn fylkes der Hordaland fylkeskommune i førre NTP-periode har fått ein låg del av skredsikringsmidlane. Midlane er likevel på langt nær tilstrekkelege for å dekkje behovet på fylkesvegnettet i fylket.
11. Fylkestinget viser til dei store trafikkale utfordringane som har vore på Rv13 i sommar, og meiner at utbetningsarbeidet på strekninga Kinsarvik-Kyrkjeneset må framskundast med oppstart 2018/19.
12. Fylkestinget vil vise til at situasjonen ved Bu ved Hardangerbrua like ved Rv13/Rv9 har vore ganske kritisk i turistsesongen dei siste par åra både når det gjeld toalettsituasjonen og parkeringsplassar for turistbussar. Dette området bør ha fasilitetar som er kan dekkje servicetilbodet for turistar og andre reisande. Det visast til at fylkeskommunen gjennomfører eit prosjekt som ser på reiseliv og infrastruktur, og ønskjer eit samarbeid med Statens Vegvesen om tiltak i oppfølginga av dette prosjektet.
13. Fylkestinget ber om at det vert omprioritert midlar til kollektivknutepunkt i Odda som eit spleiselag mellom kommune, fylkeskommune og staten. Det er også aktuelt for kollektivknutepunkt som er under planlegging på Osøyro, Leirvik og Knarvik. Alle desse kollektivknutepunkta blir betente av fylkeskryssande bussruter.
14. Regional transportplan 2018-29 legg opp til å prioritere hovudruter for sykkel og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge ved regionale sentra. Det er vidare lagt opp til å prioritere skuleveggar for barn og unge. Aktuelt tiltak er t.d. utbygging av gang- og sykkelløysing over Hagelsundbrua mellom Flatøy og Knarvik. Andre regionale sentra som Odda treng også gang- og sykkelveg gjennom sentrum. Fylkestinget ber difor om at det i større mon blir lagt inn midlar til tiltak i tilknytning til dette framfor tiltak på riksveggar utan skular og samanhengande gang- og sykkelveggar mot senterområde.
15. Innan strekningsvise utbetningar av kollektivtiltak er det særleg grunn til å prioritere haldeplassar i tilknytning til skular og senterområde samt andre målpunkt for born og unge som t.d. idrettsanlegg og kulturhus. Fylkestinget føreset at dette blir gjort i samarbeid med Skysst.

16. Fylkestinget ber om at Statens Vegvesen innan løyvinga til ITS bidreg til å finansiere utvikling av løysingar innan kombinert mobilitet, der kollektivtransport er basis i ein heilskap som også inneheld mellom anna bildeling, bysyklar, drosjer, sykling og «on demand»-tenester som autonome køyretøy. Hordaland fylkeskommune ved Skyss vil gjerne bidra i utvikling av løysingar.
17. Avfuktingsanlegg for berekablar på Stordabrua bør sjåast i samanheng med tilsvarande jobb på Bømlabrua på Fv 542, t.d. gjennom felles entrepris.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Fylkesrådmannen, 07.11.2017

## 1. Bakgrunn

Statens Vegvesen har sendt Handlingsprogram 2018–2023 (2029) Oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 til høyring til fylkeskommunane og store bykommunar med frist 31. desember 2018. Handlingsprogrammet er ei konkretisering av første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014 – 2023, og er grunnlag for dei årlege løyvingane i statsbudsjetta i perioden. Handlingsprogrammet skal vedtakast av vegdirektøren i februar 2018.

Hordaland fylkeskommune har sendt handlingsprogrammet til kommunane i fylket med mulegheit for kommentarar av relevans for fylkeskommunen si høyringsuttale. Det er kome svar.

Kystverket har sendt ut høyringsutkast parallelt, mens Jernbaneverket har fått utsett frist til 6. april med å sende sitt utkast til handlingsprogram på høyring.

## 2. Nasjonal transportplan 2018-29

### 2.1 Hovudinnretning

Nasjonal transportplan 2018-29 har følgjande hovudinnretning som skal følgjast opp av transportetatane:

- Intelligente trafikksystem: Den teknologiske utviklinga går fort. Intelligente transportsystem opnar for nye moglegheiter, der system i bilen samverkar med informasjon om vegen. Statens vegvesen sett inn nær ein halv milliard kr for å leggje til rette for denne utviklinga.
- Redusere klimagassutslepp: Utskifting av bilparken, satsing på kollektivtransport, gåing og sykling og den teknologiske utviklinga bidreg til reduserte klimagassutslepp. Nullvekstmålet for vekst i biltrafikken i byområda og bruk av låg- og nullutsleppsløysningar for ferjer trekker i same retning. Dei nye store vegprosjekta som opnar i perioden skal gje ein samla reduksjon i utslippene frå biltrafikken på om lag 40 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i året. Men det vert også store utslepp til anleggsverksemda. Utslipp<sup><</sup> frå bygging av prosjekta som opnar i perioden er rekna til 430 000 tonn totalt.
- Opprusting: Utbetring av 200 tunneler på riksvegnettet trekk ein stor del av investerings- og vedlikehaldsmidla i åra frametter. Det blir også prioritert midlar til utbetring av ein del bruer.
- Utvikling av ferjesamband med null- og lågutsleppsferjer stiller nye krav til kaianlegga. Det er sett av 1,4 milliardar kroner til utbetring av ferjekaier.
- 49 store vegprosjekter vil vere under arbeid, av desse skal 30 bli opna i perioden. Den samla statlege ramma til investeringar er på om lag 90 milliardar kroner, og i løpet av seksårsperioden skal om lag 104 km firefeltsveg stå ferdig. I tillegg vil om lag 240 km riksveg få midtoppmerking, og midtrekkverk skal etablerast på om lag 60 km to- og trefeltsveg.
- Miljøvenleg bytransport: Programmet har ei tydeleg dreining mot miljøvenleg transport i byområda. Utanom bidrag frå staten til dei store kollektivtransportprosjekta i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, skal det leggjast til rette for universelt utformede haldeplassar og knutepunkt. Gjennom midlar til bymiljø- og byvekstavtalar vert det lagt til rette for gåande og syklande i dei ni største byområda. Staten bidrar med om lag 28 milliardar kroner til miljøvenleg bytransport i perioden.
- Betre trafikksikkerheit: Statens vegvesen jobbar for ein visjon om null drepne og hardt skadde i trafikken. Det er anslått at investeringane i vegnettet fører til 144 færre drepne og hardt skadde i seksårsperioden. I tillegg kjem verknaden av kampanjar og tiltak retta mot trafikantar og kjøretøy.
- Utbetring over lengre strekningar: Utbygging av lenger, meir samanhengande strekningar skal gje auka effektivitet, samstundes som mindre prosjekt i større grad blir samla i prosjektpakkar. Staten sett av om lag 4 milliardar kroner til utbetringstiltak på lengre strekningar. For å unngå at prosjekt



E39 Svevatjørn-Rådal	1 160	790	730	400	300	48	3 428		3 428
RV555 Sotrasambandet (eks OPS-kontrakt)	260	440	20	20	20	50	810	35	845
E39 Ådland-Svevatjørn (start)								14 300	
E16 Stanghelle-Arna								7 750	7 750
E39 Vågsbotn-Klauvaneset (start)								200	
E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn								2 240	2 240
E134 Røldal-Seljestad								2 450	2 450
E134 Vågslid-Røldal (start)								250	250
RV13 Hardangerbrua, alternativ bruk av ferjetilskot	4	4	4	4	4	4	25	30	55
E16 Vossapakken, refusjon		86					86		86

### **E39 Svevatjørn-Rådal**

Det er sett av midlar til å fullføre utbygginga av E39 Svevatjørn-Rådal. Det er venta at prosjektet kan opnast for trafikk i 2022. Prosjektet er delvis bompengefinansiert.

### **RV555 Sotrasambandet**

Det er sett av midlar til førebuande arbeid med Rv555 Sotrasambandet, først og fremst knytt til flytting av kraftlinje.

Prosjektet er planlagt som eit OPS-prosjekt (Offentleg-privat samarbeid). Opplegget for finansiering av prosjektet som OPS-prosjekt er enno ikkje klårgjort. Det er likevel eit kostnadsanslag på 9 790 mill. kr, med ein statleg finansiering på 5 100 mill kr fordelt på 4 590 mill kr. i perioden 2018-23 og 610 mill kr. i perioden 2024-29. Resten skal finansierast gjennom bompengar.

### **E39 Ådland-Svevatjørn (Hordfast)**

Prosjektet er prioritert med oppstart etter 2023 i stortingsmeldinga, og er ikkje fullfinansiert i perioden 2018-2029.

Stortingsmeldinga seier at kostnadane må reduserast betydeleg dersom prosjektet skal framskundast. Kostnadane er redusert med åtte milliardar kroner i forhold til tidlegare anslag, og det blir arbeidd med ytterlegare reduksjonar. Under føresetnad av monalege kostnadsreduksjonar, kan det bli aktuelt med anleggstart med finansiering av bompengelån i første seksårsperiode. Då kostnadsoverslaget er usikkert, er det ikkje lagt inn i handlingsprogrammet for perioden 2018-23.

### **E16 Stanghelle-Arna**

For E16 Stanghelle-Arna er lagt opp til oppstart etter 2023 i stortingsmeldinga.

Transportkomiteen i Stortinget ber om at det vert vurdert kostnadsreducerande tiltak, og at ein prøver å komme i gang så tidleg som råd ved hjelp av bompengar i 2022 eller helst i 2021. Det inneberer i så fall at ein startar arbeidet på strekninga E16 Arna-Trengereid. Prosjektet er ikkje lagt inn i handlingsprogrammet for perioden 2018-23, då sluttkostnaden framleis er for usikker. Finansieringa er også avhengig av midlar til jernbane.

### **E39 Vågsbotn-Klauvaneset**

Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg i ny trase frå Åsane mot Nordhordlandsbrua. Endeleg løysing er ikkje vald, og tilknytingspunktet mellom E39 og E16 må samordnast med løysinga for E16 Ringveg øst, strekninga Arna-Vågsbotn. Det er lagt opp til ei oppstartsløysing i perioden 2024-29.

### **E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn**

Det er lagt opp til å starte opp og å gjennomføre prosjektet E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn i løpet av perioden 2024 -29. Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg, og endeleg løysing er ikkje vald. Løysingane må koordinerast med E39 Vågsbotn-Klauvaneset og E16 Stanghelle-Arna.

### **E134 Røldal-Seljestad**

Det er lagt opp til oppstart og gjennomføring av prosjektet E134 Røldal-Seljestad i perioden 2024-29. Prosjektet omfattar i hovudsak bygging av tunnel.

### **E134 Vågsli-Røldal**

Det er lagt opp til oppstart av prosjektet E134 Vågsli-Røldal i perioden 2024-29. Prosjektet er ikkje fullfinansiert i NTP-perioden.

### **Rv13 Hardangerbrua, alternativ bruk av ferjetilskot**

Posten omfattar refusjon for ferjeavløysing i samband med bygging av Hardangerbrua.

### **E16 Vossepakken –Refusjon**

Posten omfattar staten sine midlar inn i Vossepakken.

## **3.2 Byvekstavtalane**

Samferdselsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inngikk ei avtale om midlar frå belønningssordninga for perioden 2015-2018. I byvekstavtalen er det lagt til grunn at belønningssmidlane vidareførast med 200 mill. kr per år i perioden 2017-2023. I 2017 vart det tildelt 100 mill. kr ekstra i belønningssmidlar. Partane er i byvekstavtalen samde om å vurdere storleiken på belønningssmidlane på nytt ved reforhandling av byvekstavtalen våren 2018.

I byvekstavtalen er det lagt til grunn 1 500 mill. kr i avtaleperioden til programområdetiltak langs riksveg for kollektivtrafikk, sykling og gåing. Dette svarar til 215 mill. kr per år. Prosjekta og tiltaka i byvekstavtalen skal bidra til å nå måla og leggje til rette for høg arealutnytting i sentrale område og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken.

Gjennom byvekstavtalen er staten forplikta til å bidra med 50 prosent av kostnaden for bybanen til Fyllingsdalen. Eit grovt anslag viser ein kostnad på om lag 6,2 mrd. kr for utbygging av bybanen til Fyllingsdalen. Staten sin del er per dags dato 3,1 mrd. kr. Endelege kostnader, og dermed bidraget til staten, skal ligge føre etter kvalitetssikring 2 (KS2). For 2018 er det vurdert eit behov for om lag 300 mill. kr.

Parallelt med forhandlingane om byvekstavtale er det utarbeidet eit framlegg til ein ny bypakke for Bergen. Bypakken er ein del av byvekstavtalen. Bypakken «Miljøløftet» vil bli lagt fram for Stortinget hausten 2017. Denne er føreslått å supplere gjeldande bompenggeordning med nye bomsnitt slik at ein større del av trafikken blir omfatta av bompenggeordninga. Det er lagt til grunn at Bybanen vidare mot Fyllingsdalen blir bygd ut først, og etter dette mot Åsane. I tillegg inngår høgkvalitet kollektivløysning mot vest. Av desse inngår berre Bybanen til Fyllingsdalen i byvekstavtalen og Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. I stortingsmeldinga er det sagt at det må leggjast til rette for ei kontinuerlig utbygging av dei planlagde bybanestrekningane etter ferdigstilling av bana til Fyllingsdalen. Bybanen til Åsane kan difor bli gjenstand for vurdering ved reforhandling av byvekstavtalen våren 2018.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i samarbeid med Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune i oppdrag å gjennomføre ei byutgreiing. Føremålet er å få eit grunnlag for forhandlingar og reforhandlingar av byvekstavtalar og bymiljøavtalar. Byutgreiingane skal vise kva for supplerande strategiar og verkmiddel som kan føre til at nullvekstmålet for persontransport med bil blir nådd.

## **3.3 Planlegging og grunnerverv**

Det er avsett ei ramme for planlegging og grunnerverv i region Vest på 2 441 mill. kr i seksårsperioden. Det største planleggingsprosjektet er ferjefri E39.



I motsetnad til tidlegare, har Statens Vegvesen berre fullmakt til å planleggje prosjekt som er prioriterte i stortingsmeldinga om NTP eller omtala i handlingsprogrammet. Reguleringsplanlegging kan i hovudsak berre skje for prosjekt som ligg i handlingsplanperioden.

Statens Vegvesen region vest har fått klarering til å planleggje følgjande prosjekt ut over dei prosjekta som ligg inne i NTP 2018-29 eller i handlingsplanen:

- Kommunedelplan E39 Bokn-Aksdal-Heiane
- Kommunedelplan E39 Knarvik-Eikefet
- Kommunedelplan E16 Sleen-Tvinno
- Kommunedelplan E39/E16 Ringveg øst
- Utgreiingsarbeid rv. 13 Vikafjellet

Dei tre første gjeld vidareføring av planarbeid som er starta opp. Ringveg øst ligg delvis inne i NTP 2018-29, men det er lagt opp til at vegen også kan planleggjast på strekninga Arna-Fjøsanger. For Vikafjellet har Stortinget sagt at det er behov for å gjere ytterlegare utgreiingar for å sjå om kostnadene kan reduserast, men kor det likevel blir oppnådd tilstrekkeleg med vintertryggleik på denne strekninga, med sikte på at prosjektet kan bli aktuell for neste rullering av NTP. Opphavleg kostnadsanslag med tilstøytande prosjekt på begge sider av fjellet var på om lag 5 mrd kr.

### 3.4 Programområda

Programområda omfattar mindre tiltak innanfor:

- Utbetring
- Tiltak for gåande og syklende
- Trafikktryggleik
- Miljø og service
- Kollektiv og universell utforming

Ramma til programområda er gitt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, men blir fordelte av SVV i handlingsprogrammet til NTP. Viktige satsingar innan programområdetiltaka er i denne perioden:

- Utbetring av ferjekaiar for tilrettelegging for nye ferjekontraktar
- Utbetring av sideterreng for å redusere utforkøyringsulukkenene
- Tilrettelegging for meir forsterka midtoppmerking for å få ned talet på møteulykker
- Oppgradering av tunnelane ut frå krav i tunnelsikkerheitsforskrifta og anna naudsynt vedlikehald

#### Utbetringstiltak

I Hordaland er det føreslått å avsetje midlar til følgjande strekningar:

Prosjekt	Første løyving i perioden/oppstart	Kostnad
E39 Jektevik–Sandvikvåg	2018	4,9
Rv 580 Sandslikrysset	2018	178,0
E39 Halhjem og Sandvikvåg ferjekaiar, landstraum	2018	15,8
E134, Fortau gjennom Etne sentrum	2018	2,6
Rv 580 Sandslikrysset, refusjon	2020	20,0
Rv 13 Kinsarvik – Kyrkjeneset	2021	72,0
Rv 13 Kyrkjenes–Ringøy (oppstart)	2023	12,7

På posten Utbetringstiltak er det m.a. sett av midlar til utbygging av Rv 580 Sandslikrysset. Utbetring av Rv13 nord for Kinsarvik vil sikre ei smal og svingete vegstrekning som er ei flaskehals om særleg om sommaren. E39 Jektevik – Sandvikvåg er fullføring av påbegynt vegstrekning (SJEKK).

I tillegg er det sett av kr 84 mill kr. i statlege midlar som del av Haugalandspakken til utbetringstiltak på strekninga E134 Tveit-Gjerde mellom Vindafjord og Etne kommunar.

**Tiltak for gåande og syklande**

Innan området er det føreslått avsett midlar til følgjande prosjekt:

Prosjekt	Første løyving i perioden/oppstart	Kostnad (mill kr)
Rv 7 G/s-veg langs Eidfjordvatnet	2018	25,0
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Hordaland	2018	20,7
E39 Mehammer – Eide	2019	22,7
Rv 13 G/S veg Palmafossen – Brynagjelet – Tvildemoen	2021	41,9
E39 Vikane–Eikangervåg	2022	63,1
E39 Heiane – Vabakkjen	2023	40,5

Det er avsett midlar til m.a. gang- og sykkelveg langs Rv7 på ein delstrekning mellom Eidfjord og Eidfjordvatnet, og gjennom sentrale område av Stord. Det er også avsett midlar til gang og sykkelveg på Rv13 i Voss og E39 i Lindås og langs E39 på grensa mellom Fitjar og Stord. Det er også avsett ei pott til mindre tiltak etter ein gang- og sykkelveginspeksjon.

**Trafikktryggleik**

På dette området er det føreslått avsett midlar til følgjande prosjekt i Hordaland:

Prosjekt	Første løyving i perioden/oppstart	Kostnad (mill kr)
E39 Knarvik–Oppedal, veglys	2018	4,2
E39 Kontrollplass nord for Bergen	2018	20,5
Tiltak mot utforkøyning E39 Bergen–Stavanger i Hordaland	2018	51,5
Utbetring for forsterka midtoppmerking på E39 Bergen–Stavanger i Hordaland	2018	28,6
Tiltak mot utforkøyning Rv13 i Hordaland	2018	27,5
Tiltak mot utforkøyning E134 i Hordaland	2018	55,0
Utbetring for forsterka midtoppmerking på E16 i Hordaland	2018	93,0
E39 Sveio, veglys	2019	6,1
Tiltak mot utforkøyning rute E16 i Hordaland	2019	12,8
E39 Kontrollplass Svegatjørn	2021	15,8
Tiltak mot utforkøyning rute Rv7 i Hordaland	2023	25,7

På posten trafikktryggleik er det føreslått avsett midlar til tiltak mot utforkøyning samt forsterka midtoppmerking på ei rekkje strekningar i Hordaland. Det er også føreslått avsett noko midlar til veglys. Det er også føreslått avsett midlar til kontrollplassar for tungtrafikk to stader, i Åsane i Bergen og ved Svegatjørn i Os.

**Miljø- og servicetiltak**

På dette området er det føreslått avsett midlar til følgjande prosjekt i Hordaland:

Prosjekt	Første løyving i perioden/oppstart	Kostnad (mill kr)
E39/rv 555, støyutbetringar	2018	5,3
Utbetring av vegrelaterte kulturminne Hordaland	2018	7,5
Lokal luftkvalitet Hordaland, 5 målestasjoner i Bergen	2018	10,0
Tiltak etter vassforskrift	2018	22,7
Støytiltak forskrift, Hordaland	2020	2,6
E134 Langfoss	2018	4,8

Innan miljø- og servicetiltak er det meste av midlane tiltak etter vassforskrifta. Det er elles føreslått midlar til ein rekkje støyttiltak. Det er føreslått avsett midlar til rasteplass på E134 ved Langfoss i Etne kommune samt 5 nye målestasjonar for luftkvalitet i Bergen. Utbetring av vegrelaterte kulturminne er i stor grad knytt til Den trondheimske postveg.

### **Kollektivtiltak og Universell utforming**

På dette området er det føreslått avsett midlar til følgjande prosjekt

<b>Prosjekt</b>	<b>Første løyving i perioden/oppstart</b>	<b>Kostnad (mill kr)</b>
E16 Kollektivterminal Voss, refusjon	2018	21,8
E39 Haldeplassar Stord og Fitjar	2020	19,5
E39 Haldeplassoppgradering, Sveio	2020	7,7
E39 Kollektivknutepkt. og innfartspark. på Flatøy	2022	56,2
E39 Oppgradering av haldeplassar Mjåsund – Våg	2022	7,1
E39 Gjerdvik – Haugsvær, haldeplassar	2022	7,0
E134 Hagen – Bjørga, haldeplassar	2023	4,5
E134 Etne sentrum, oppgradering kollektivknutepunkt	2023	14,8
E134 Seljestad/Kløvet, Odda – kollektivknutepunkt	2023	3,9
E16 Stalheimsøy, Voss kommune til Vaksdal i Vaksdal kom.	2023	15

Midlane er føreslått avsett til diverse haldeplassoppgradering og til kollektivtiltak. Kollektivterminal på Voss er under bygging i eit samarbeidsprosjekt med m.a. Hordaland fylkeskommune.

### **Rassikring**

Av rassikringsprosjekt er det sett av følgjande midlar til prosjekt i Hordaland:

<i>Prosjekt</i>	<b>Første løyving i perioden/oppstart</b>	<b>Kostnad (mill kr)</b>
Rv 13 Deildo	2018	203,0
Rv 13 Joberget (Øvre Vassenden)	2018	85,0
Rv 13 Skjervet, refusjon	2019	52,0
E16 Voss–Arna, skredsikring	2021	51,3
Rv 7 Rossanes aust	2022	26,3
Rv 7 Storlia (I og II)	2022	15,8

Rv13 Deilo og Joberget er begge fullføring av igangsette prosjekt. Rv13 er refusjon til ferdigstilt prosjekt på Rv13 Skjervet.

Dei to prosjekta Rv 7 Rossanes aust og Rv7 Storlia ligg begge i Eidfjord kommune.

Det er i tillegg lagt inn kr 1 730 mill kr. til E16 Nærøydalen (Hylland-Sleen) på grensa mellom Hordaland og Sogn og Fjordane i andre periode (2024-29).

### **3.5 Fornyning og vedlikehald**

Vedlikehald av vegnettet består av tiltak for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Målet med vedlikehaldstiltak er at tilstand og kvalitet på vegnettet skal oppretthaldast, både med omsyn til funksjon og tryggleiksnivå.

Statens Vegvesen vurderer dei samla økonomiske rammene til vedlikehald og fornying som tilstrekkeleg til å få ein reduksjon i vedlikehaldsetterlepet i løpet av perioden 2018-2023. Midlane til vedlikehald vil i Hordaland i det alt vesentlege bli nytta til utbetring av tunnelar for å tilfredstille forskriftsfesta krav, og kor det

samstundes bli gjennomført naudsynt vedlikehold og fornying. Den sterke satsinga på tunnelar fører til at det ikkje vil vere mogleg å hindre auke i vedlikeholdsetterslepet for einskilde andre vegobjekt.

Innan fornying er det føreslått avsett midlar til følgjande tiltak:

<b>Prosjekt</b>	<b>Første løyving i perioden</b>	<b>Kostnad (mill kr)</b>
E39 Nordhordlandsbrua	2018	54,5
E39 Stordbrua- avfuktingsanlegg av berekablur	2023	15,8
E39 Bømlafjordtunnelen	2018	68,3
E39 Uføretunnelen	2018	21,1
E39 Fløyfjellstunnelen	2020	124,4
E39 Munkebotntunnelen	2018	38,8
E39 Eidsvågtunnelen	2019	91,8
E39 Glaskartunnelen	2019	29,6
E39 Mundelsberg tunnelen	2019	12,2
E39 Eikefettunnelen	2019	51
E39 Masfjordtunnelen	2018	59,5
E39 Matreberg- og Trodalstunnelane	2018	89,1
E39 Jernfjell tunnelen	2019	16,9
Rv 555 Nygårdstunnelen	2020	65,3
Rv 555 Damsgårdstunnelen	2022	177,5
Rv 555 Lyderhornstunnelen	2018	20
RV13 Kinsarvik-Kyrkjenes (Vegutstyr og miljøtiltak)	2021	50,4
Rv 13 Lausastein	2022	31,6
Rv 13 Tyssedal	2022	41,8
Rv 13 Oksla	2022	79,6
Rv 13 Fresviktunnelen	2022	62,2
Rv 13 Stanatunnelen	2023	11,2
E134 Austmannatunnelen	2020	5,1
E134 Røldals- og Seljestadtunnelane	2021	40,8
E134 Rullestadvjuvet	2020	52
E134 Fjæra	2021	58,1
E134 Langfosstunnelen	2021	40,8
E134 Glymje	2021	57,1
E134 Markhus	2022	28,6
Rv 7 Storegjeltunnelen	2022	44,9
Rv 7 Måbødal tunnelen	2023	108,1
Rv 7 Kvernhusaugtunnelen	2022	39,8
E16 Romslotunnelen	2019	10,2
E16 Bogetunnelen	2019	10,2
E16 Dalevågtunnelen	2020	11,2
E16 Beitlatunnelen	2019	33,1
E16 Dalseidtunnelen	2020	103
E16 Trollkonetunnelen	2020	36,7
E16 Hyvingetunnelen	2020	88,7
E16 Hernestunnelen	2021	32,6

Det er føreslått avsett midlar til vedlikehold for følgjande prosjekt:

<b>Prosjekt</b>	<b>Første løyving i perioden</b>	<b>Kostnad (mill kr)</b>
E39 Fløyfjellstunnelen	2021	173,4

E39 Eikefettunnelen	2020	159,7
E39 Matreberg- og Trodaltunnelane	2018	51
E39 Jernfjell tunnelen	2020	133
E39 Stordabrua - Maling	2018	23,1
Rv 13 Langebrua	2018	3
E134 Røldalstunnelen	2022	42,8
E134 Markhus	2022	135,7
E134 Åkrafjordtunnelen	2023	61,2
Rv 7 Eidfjordtunnelen	2018	25,5
E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelane	2018	125,5
E16 Arnanipatunnelen	2018	126,5
E16 Langhelletunnelen	2018	71,4
E16 Beitlatunnelen	2018	54,1

Til saman er det føreslått avsett nesten 3,2 mrd kr innan vedlikehald og fornying i Hordaland. Med unntak av til saman 93,4 mill kr til vedlikehaldsarbeid på Stordabrua og Nordhordlandsbrua og 50,4 mill kr. til vegutstyr på RV13 Kinsarvik-Kyrkjenes (Vegutstyr og miljøtiltak), er resten i sin heilskap føreslått avsett til tunneloppgraderingar.

### 3.6 Utbetningsstrekningar

I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 er det sett av midlar til ni utbetningsstrekningar. For kvar strekning har det vore ei vurdering av kva for tiltak som gir best nytte, som regel er dette utvalde parsellar på strekningane.

Det er to av utbetningsstrekningane som dels ligg i Hordaland/angår Hordaland.

Rv 7: Det er sett av 300 mill. kr til utbetring av strekninga. Det blir føreslått å starte frå sør med breiddeutviding, midtoppmerking og utbetring av sideterreng etter Ørgenvika ved Krøderen, i første omgang på ein strekning på om lag 9 km (Miganberget-Kittelsvik), om lag ni km.

Rv 52: Det er sett av 506 mill. kr til utbetring av strekninga. Det vert planlagt å starte med tiltak på Skøyten bru inkludert Venåsbakken vest for Hemsedal sentrum, samt utbetringstiltak på høgjellsovergangen for å betre framcome, trafikktryggleik og driftsforhold. Dei resterande midlane blir planlagt nytta på tiltak gjennom Hemsedal sentrum. Statens vegvesen har ikkje funne rom for omkøyning rundt Hemsedal sentrum innan rammene til utbetring.

E134: Det er avsett midlar midlar til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbygginga av E134 på strekningen Damåsen – Saggrenda i Buskerud, samt til E134 Gvammen – Århus i Telemark.

## 4. Tilskotsordningar

I Nasjonal transportplan 2018-29 vart det vedteke rammer for ein del tilskotsordningar som i det alt vesentlege vil gå til fylkeskommunane.

Rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylka har som hovudintensjon å stimulere til auka aktivitet i fylkeskommunane ved å redusere finanskostnadene. Det er avsett 1 410 mill kr til ordninga i handlingsplanperioden 2018-23. Midlane er førebels ikkje fordelte mellom fylkeskommunane.

Tilskot til gang- og sykkelveggar skal nyttast til kommunale og fylkeskommunale veggar for å stimulere til heilskaplege sykkelpakkar i kommunar og fylker. Tilskot frå ordninga krev ein eigadel på minimum 50 prosent frå tilskotsmottakar. Det er avsett 615 mill. kr i perioden 2018 – 2023. Midlane blir fordelte etter søknad.

Rammetilskot til forfall på fylkesveggar kan brukast til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Tilskotet vert ein del av det fylkeskommunale rammetilskotet på Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt budsjett.

Midlane vert fordelte på grunnlag av ein kartlegging av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegar. Den økonomiske kompensasjonen som vart gitt i samband med iverksetjing av tunneltryggleiksforskrifta på fylkesveg i 2015 vert vidareført til 2019. Det er avsett om lag 7,9 mrd. kr i perioden 2018 – 2023.

Skredsikring fylkesveg er ei tilskotordninga der staten bidreg med ein viss sum, og fylkeskommunane har ansvaret for prosjektgjennomføring og eventuell kostnadsauke. Det blir kravd ein eigadel frå fylkeskommunane som minimum svarar til storleiken på meirverdiavgifta som fylkeskommunane får refundert for det aktuelle prosjektet. Fordelinga mellom fylkeskommunane er føreslått fortsett å basere seg på skredfaktor frå prioriteringsmodellen for skredsikringstiltak. Det er i høyringsutkastet føreslått at Hordaland fylkeskommune får 838,4 mill. kr i perioden, som utgjer nesten 140 mill kr årleg i gjennomsnitt. Hordaland vil i så fall få i overkant av 18 pst av dei totale løyvingane.

## 5. ITS

ITS omfattar løysingar som nyttar informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i transportsystemet. Det er avsett 450 mill. kr i perioden 2018-2023 til gjennomføring av pilotar for samverkande ITS (C-ITS) og automatisert transport, samt til standardiseringsarbeid.

Samverkande ITS er teknologi som utnyttar effektiv datautveksling mellom køyretøy og mellom køyretøy og veg. Den tekniske utviklinga dei siste åra har gjort det lettare å samle inn data, behandle data og sette saman informasjon som kan gi stor nytteverdi for styresmaktene og aktørane i transportsystemet.

## 6. Innspel til fylkeskommunen sin høyringsfråsegn

Det er fram til 13. oktober kome inn 9 innspel til fylkeskommunen sitt høyringsfråsegn til handlingsprogrammet.

Eidfjord kommune ber om at avsette midlar på 300 mill kr. ril Rv 7 Ørgenvika – Svenkerud vert omdisponert til oppgradering av Rv 7 over Hardangervidda på strekninga Leiro – Haugastøl.

Etne kommune viser til at det er fleire tiltak som vil ha positive konsekvensar for kommunen, m.a utbetringar til gul stripe E134 Ølen-Etne (delstrekning Tveit-Gjerde). Etne kommune ber om at Mørkelikrysset vert utbetra i 2018. Vidare midlar til fortau gjennom Etne sentrum, då trafikken gjennom Etne sentrum er forventa å auke med 30 pst ved ferdigstilling av Rogfast. Dei saknar detaljregulering for E134 Bakka – Solheim som ikkje vart prioritert i NTP 2018-29. Det er positivt med prioritering av ny tunnel Seljestad-Røldal.

Jondal kommune viser til at arbeidet med bompengeutgreiing for heile fjellovergangen Seljestad-Vågsli startar opp, og at dette vil gjere det mogleg å framskunda oppstart av bygging av tunnel på strekninga Seljestad – Røldal til 2021. Det er behov for planmidlar til å korte inn strekninga. Vidare at det må sikrast midlar til kommunedelplan for E134 Saggrenda-Vågsli, slik at heile strekninga blir utvikla under eitt med planarbeid frå 2018. Strekninga Gvammen-Vågsli i ny og innkorta korridor må snarast få eit positivt vedtak i regjeringa i samsvar med tilrådinga i KVU/KS1. Kommunen ønskjer vidare KVU for strekninga Bergen-E134.

Odda kommune meiner eit framtidsretta samband mot E39 og Bergen sør er viktig, og at den store samfunnsnytta sambandet vil ha tilseier at arbeidet med KVU for sambandet bør iverksetjast straks. Vidare at oppstart og gjennomføring av tunnelane for E134 vert framskunda.

Det bør kome midlar til kryssløysing på Rv13 ved Smelteverkstomta til nytt kollektivknutepunkt. Odda kommune forskoterar kostnadene. Dei ber også om at rassikringsmidlar for Rv13 mellom Odda og Tyssedal må kome med i handlingsplanen.

Ullensvang herad er skuffa over at det ikkje ligg midlar utbetring av Rv13 Kinsarvik-Kyrkjenes før 2021 og fram til 2023. Det er mange flaskehalsar og farlege sitausjonar, særleg i sommarsesongen der Statens Vegvesen sett opp ljusregulering på strekkja Kyrkjenes-Berget som ei prøveordning. Dei ber om at midlane vert framskunda til 2018/19.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland visar til at det prosjektet E39 Ådland – Svevatjørn (Hordfast), er prioritert med 14. mrd. kroner i siste del av planperioden. Dei meiner at dei statlege planane må ferdigstillast snarast råd, og at arbeidet med delgodkjenning av kommuneplanar/delplanar må prioriterast slik at det mogleg med anleggstart med bompengeneinnkrevjing 2021-22. Dei viser også til godkjend kommunedelplan for E39 Heiane-Ådland, og ber om at det vert sett av ressursar til vidare detaljplanlegging for denne strekninga.

Vidare viser dei til samfunnsnyttan og verdien for næringslivet med utbetring av E134, og at det er positivt at Stortinget har opna for oppstart av E134 Seljestad-Røldal med bompengelån i første 6-årsperiode av NTP 2018-2029. Arbeidet med bompengeutgreiing for heile fjellovergangen Seljestad-Vågsli kan starta rundt årsskiftet 2017/18, og det blir forventa at Vegvesenet bidreg aktivt i dette arbeidet og med å fremje saka for sentrale myndigheiter.

Dei viser til at strekninga E134 Bakka- Solheim ikkje er prioritert i NTP 2018-2029, og at det er naudsynt å gjennomføre naudsynte trafikksikringstiltak på strekninga, og tilrettelegging for gul midtstripe må prioriterast. Sentrum i Etne treng trafikksikringstiltak som sikrar gåande og syklende på begge sider av vegen.

Samarbeidsrådet meiner at ei konseptutvalsutgreiing på arm mellom E134 og Bergen må prioriterast. Vidare at staten må sikre at fylkeskommunen blir i stand til å gjennomføre heilt nødvendig bruvedlikehald på fylkesvegane. Dei ønskjer også at Bømlo fiskerihamn vert prioritert i første periode.

Hardangerviddatunnelene AS ber om at det avsette midlar på 300 mill kr til Rv7 Ørgenvika-Svenkerud vert omdisponert til oppgradering av Rv7 over Hardangervidda på strekninga Leiro-Haugastøl. Dette samsvarar med bruken av midlane til Rv7 som hovudsamband aust-vest for reiseliv og persontransport. Planarbeidet for dette må igangsetjast i 2018 slik at dei kan nyttast i 2021-22.

Dei viser elles til at det er ei rekkje andre positive tiltak på vegen, som t.d. oppgradering av tunnelane i Måbødalen, rassikring på Rv7, gang- og sykkelveg i Eidfjord, rasteplassar i Hol og sentrumstiltak i Gol.

Haukelivegen AS viser til at det skal starast opp arbeid med bompengeutgreiing for heile fjellovergangen Seljestad-Vågsli, og det vert venta at SVV bidreg aktivt i dette arbeidet. Vidare ønskjer dei midlar til kommunedelplan for heile strekninga Saggrenda-Vågsli slik at strekninga blir sett og utviklinga under eitt. Vidare at strekninga Gvammen-Vågsli i ny og innkorta korridor snarast får eit positivt vedtak i Regjeringa. Vidare ber dei om at dei ulike korridor-alternativa for arm til Bergen frå E134 snarast blir analysert gjennom ein KVVU.

IS Rv7 meiner at ut i frå Stortinget sitt vedtak om Rv7 som hovudveg aust - vest, må regulariteten over Hardangervidda betrast vesentleg. Dei forventar gjennomføring av KS1 for KVVU Gol-Voss, og vil rå til at planlagde midlar til Rv7 på 300 mill. kroner blir nytta på Rv7 Hardangervidda med oppstart seinast 2020. Dei er elles uroa over den låge investeringstakta for Rv7, og meiner det er eilt naudsynt å m.a. vurdere alternative finansieringsløyser og utbyggingsformer. Vegpakke Hallingdal bør bli vurdert som ei samla pakke, der utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløyser og utbyggingsformer blir vurdert nærare. Vidare forventar dei at andre tiltak som ligg inne i handlingsprogrammet på Rv7 blir gjennomførte.

## **6. Fylkesrådmannen sine vurderingar**

Handlingsprogrammet til Statens Vegvesen er eit viktig dokument som fastsett kva for prosjekt og tiltak Statens Vegvesen skal prioritere dei neste åra på riksvegnettet. Den gir også oversyn over tilskotsmidlar til fylkeskommunane på fylkesvegnettet, og fordelar m.a. midlar til skredsikring på fylkesvegnettet.

Handlingsprogrammet til Statens Vegvesen er ei oppfølging av Stortinget sitt vedtak i Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018-29, der rammene for Statens Vegvesen vert lagt for dei komande åra. Det er difor avgrensa handlingsrom i handlingsprogrammet. Det mest sentrale i dokumentet er at den fordelar midlar innan programområda. Statens Vegvesen ber om at det vert føreslått inndecking ved framlegg om endringar, då rammene er fastlagde.

Handlingsprogramma til samferdselsetatane blir utforma som ein intern prosess i etatane fram til dei blir sendt på høyring. Graden av dialog mellom samferdselsetatane og fylkeskommunane varierer etter det fylkesrådmannen noko mellom fylka, men i Hordaland er det nesten inga dialog i førekant av framlegginga.

Den einaste moglegheita for fylkeskommunen til å påverke prosessen er dermed gjennom høyringa. Fylkesrådmannen meiner handlingsprogramma burde bli utforma meir som ein dialogprega prosess med fylkeskommunane. Etatane og fylkeskommunane har såpass mange felles prosjekt og interesser at resultatet ville ha vore betre med meir samarbeid under vegs i utforminga av handlingsprogramma.

Fylkesrådmannen vil peike på at det i tillegg til dei tiltak som er nemnde i handlingsprogrammet, vil det vere ei rekkje tiltak i Bergensområdet som vil bli finansierte gjennom byvekstavtalane/belønningsordninga. Dette vil ein kome attende til gjennom dei komande forhandlingane om ny avtale. Handlingsprogrammet til Miljøløftet vil bli også handsama i fylkestinget i desember 2017 parallelt til denne saka.

Gjennom Stortinget sitt vedtak av Nasjonal transportplan 2018-29 vart midlane til store prosjekt fordelte mellom dei to seksårsperiodane til NTP (periodane 2018-23 og 2024-29). Handlingsprogrammet gir framlegg til fordeling av midlane på dei einskilde åra. For store prosjekt er det ferdigstilling av E39 Svegatjørn- Rådal i handlingsplanperioden, mens det blir oppstart på Rv555 Sotrasambandet gjennom OPS. Det er skuffande at ikkje fleire prosjekt i Hordaland nådde fram. Det er samstundes grunn til å merke seg at det kan bli oppstart av ytterlegare 3 prosjekt i perioden gjennom finansiering ved bompengelån, dette er E16 Arna-Trengereid, Seljestadtunnelen på E134 og E39 Svegatjørn-Rådal (Hordfast). Sjølv om det er relativt lite som kan bli utbygde på denne måten i perioden, vil dette gje bindingar inn i neste NTP-periode som gjer at vi kan forvente at prosjekta blir gjennomført. Alternativet er at dei må gjennom ei ny prioritering i neste rullering av NTP. Det er difor viktig at ein sikrar framdrift i planprosessane, slik at det blir mogleg med oppstart i perioden. Særleg gjeld dette etter fylkesrådmannen si meining E16 og Vossebana Arna-Stanghelle. Vidare bør det vere mogleg å starte opp E134 Seljestadtunnelen. For E39 Hordfast, har Stortinget kravd monalege kostnadsreduksjonar før prosjektet kan startast opp. Det vidare planarbeidet her må ha sterkt fokus på dette.

Fylkesrådmannen viser til Transport- og kommunikasjonskomiteen sin merknad til E39 Klauvaneset-Vågsbotn under handsaming av NTP 2018-29:

*K o m i t e e n vil understreke viktigheten av at det sikres rask fremdrift for valg av trasé og tilkoblingspunkt mellom eksisterende E16 og E39, slik at den ulykkesbelastede og høyt trafikkerte strekningen endelig kan finne sin løsning og kan vurderes som prioritertdelstrekning av Ringveg øst ved neste revisjon av NTP, og som en del av byvekstavtalen slik lokale myndigheter selv foreslår.*

Fylkesrådmannen viser til at E39 gjennom Haukåstunnelen har ein årsdøgertrafikk på rundt 25.000 bilar, mens E16 ved Blindheim har ein årsdøgertrafikk på rundt 18.000 bilar. Standarden er lågare på E39. Etter fylkesrådmannen si meining bør difor E39 Klauvaneset-Vågsbotn prioriterast føre E16 Arna-Vågsbotn. Det er i tillegg behov for strakstiltak på E39 mellom Vågsbotn og Hylkje. Fylkesrådmannen meiner det bør leggjast til rette for tiltak for framkomst for kollektivtrafikk, Det bør også vurderast om nokre av midlane til gang- og sykkeltiltak kan omprioriterast til tiltak her. Det bør også vurderast å gjere tiltak knytt til kryss langsetter vegen. Finansiering kan både vere gjennom Miljøløftet og gjennom Statens Vegvesen sine programområdemidlar.

Det er avsett midlar til planlegging av E16 og Vossebana for strekninga Arna-Stanghelle. Det er derimot ikkje lagt inn midlar til vidare planlegging mot Voss. Dette er ei komplisert strekning å planleggje med både jernbane og veg langs ein utfordrande topografi. For at vidare utbygging av Vossebana og E16 skal kome i posisjon til neste rullering av Nasjonal transportplan, er det etter fylkesrådmannen si vurdering naudsynt å starte opp planlegging også av denne strekninga i slutten av handlingsplanperioden.

Eksisterande E16 Arna-Stanghelle vert venteleg omklassifisert til fylkesveg etter opning av ny veg. Ei rekkje av tunnelane på strekninga er ikkje med i lista over tunnelar som skal utbetrast i perioden. Dette gjeld Risnestunnelen, Trengereidtunnelen, Stavanestunnelen, Jamnatunnelen og Hettetunnelen. Fylkesrådmannen vil peike på at tunnelane må vert oppgraderte i tråd med tunnelsikkerheitsforskriftane før omklassifisering til fylkesveg.

Det har kome innspel på eit par prosjekt som ikkje er prioriterte i denne fasen, men der ein ønskjer oppstart av regulering. Det er E39 Heiane-Ådland og E134 Bakka –Solheim. Det er lagt til grunn at berre prosjekt



som er innarbeidd i Nasjonal transportplan 2018-29 kan ha oppstart på reguleringsplan. Fylkesrådmannen meiner det er gode grunnar til dette, då reguleringsplanar blir fort utdaterte grunna andre utbyggingstiltak i området, nye reguleringar, nye krav til vegsamband osv. Om det er lenge til oppstart av prosjekt, må ofte reguleringsplanarbeidet bli gjort på nytt. Fylkesrådmannen vil elles vise til at KVVU-arbeid blir beslutta av Regjeringa og ikkje av Statens Vegvesen, og reknar spørsmål om oppstart av KVVU-arbeid som ikkje relevante for handlingsprogrammet til Statens Vegvesen.

Det er lagt opp til ei sterk satsing på tunneloppgradering i perioden. Med dette vil det aller meste av tunnelane på riksvegnettet i Hordaland og i resten av landet bli rusta opp i tråd med tunnelforskrifta. Det er positivt at det vert sett av midlar til dette. Samstundes er det etter fylkesrådmannen si meining sterkt ottefullt at det fører til at andre vegobjekt på riksvegnettet i fylket ikkje vil bli prioritert i perioden, og dette vil føre til auka etterslep på andre vegobjekt. Dette er særskild uheldig. Det bør vurderast om ein heller bør utsetje delar av tunneloppgraderinga for å unngå for stort forfall i resten av vegnettet.

I samband med oppgradering av firefeltstunnelane på E39 gjennom Bergen, bør det opnast for to-vegs omkøyning i eit tunneløp. Særleg gjeld dette for Fløyfjellstunnelen og Eidsvågstunnelen, der aktuelle omkøyingsvegar (hhv gjennom sentrum og via Eidsvågneset) ikkje har kapasitet til å ta imot trafikken, sjølv ved kvelds- og nattestenging. Trafikksituasjonen har tidlegare vist seg særskild problematisk ved tidlegare stengingar.

Fylkesrådmannen vil samstundes minne på at det ikkje er avsett midlar til tilsvarande oppgradering av fylkesvegtunnelar. Her har fylkeskommunen ei stor utfordring, og innfriing av forskrifta om tunneltryggleik kan på tilsvarande måte som for riksvegar, auke etterslepet på andre vegobjekt på fylkesvegnettet ytterlegare.

Det er avsett midlar til avfuktingsanlegg for berekablur på Stordabrua. I investeringsprogrammet for fylkesvegnettet er det føreslått tilsvarande tiltak på Bømlabrua, som er eit fylkesveganlegg. Arbeidet på dei to bruene bør sjåast i ein samanheng, t.d. gjennom felles entreprise.

Det er i Nasjonal transportplan 2018-29 lagt opp til ei funksjonsdeling mellom Rv 52 og Rv 7. Rv 52 vil vere hovudvegsamband for næringstrafikk mellom Austlandet og Vestlandet, mens Rv 7 vil bli satsa på som hovudvegsamband for reiseliv og persontrafikk. Midlane kom i stand som ei oppfølging av KVVU for strekninga Gol- Voss. Fylkesrådmannen finn på dette grunnlag det underleg at midlane til Rv7 er planlagd brukt på strekninga langsetter Krøderen i staden for mellom Voss og Gol, og rår til at midlane vert flytta til utbetring av høgjellstrekninga over Hardangervidda for å sikre vinterregulariteten og trafikktryggleik. Fylkesrådmannen er her samd med IS Hardangerviddatunnelane, IS Rv7 og Eidfjord kommune, sjå vedlegg.

Det er ikkje lagt opp til nye store skredsikringsprosjekt i fylket på riksvegar i første seksårsperiode. Det er berre lagt inn mindre midlar til to raspunkt på Rv7 i Eidfjord, og noko midlar i slutten av perioden til E16 Arna-Voss. Fylkestinget er særleg uroa over at det ikkje vert lagt opp til å skredsikre fleire kritiske punkt på riksvegnettet. Fylket har stor risiko for skred, og det er få og lange omkøyingsvegar. Det er derimot positivt at det vert gitt auka løyving til skredsikring på fylkesvegsamband til Hordaland. Det er likevel på langt nær nok til å dekkje dei store utfordringane fylket har med skredsikring.

Situasjonen på Rv13 har i sommar gjennom Ullensvang har vore særskild vanskeleg i sommar, og det vart sett opp ljøsregulering på ei delstrekning i sommar. Fylkesrådmannen viser til uttale frå Ullensvang herad, og er samd i at utbetringstiltak på delstrekningane på Rv13 må framskandast.

Situasjonen ved Bu ved Hardangerbrua har vore kritisk både med omsyn til parkering av bussar og til toalett kapasitet i turistsesongen. Det bør avsetjast midlar til servicetiltak for å betre situasjonen her. Fylkeskommunen gjennomfører for tida ei studie der det vert sett på korleis infrastrukturbygging kan byggje opp under reiselivssatsinga i fylket. Denne studien bør leggje grunnlag for samarbeid på vegnettet om tiltak av betydning for reiselivet.

Fylkesrådmannen meiner det er naturleg at kollektivknutepunkt som ligg ved fylkesveg, men som i stor mon betener riksveg, bør bli finansiert gjennom spleiselag mellom fylkeskommunen og Statens Vegvesen. Dette har vore gjort ved fleire høve tidlegare, t.d. kollektivknutepunktet på Voss.

I fylkesbudsjettet for 2018 er det lagt inn framlegg til midlar til prosjektering av eit kollektivknutepunkt i Odda med bygging frå 2018. Dette fell godt saman med Odda kommune sitt arbeid med kryss og veg inn på Smelteverkstomta, som skal starte opp i 2018. Fylkesrådmannen ser det som naturleg at etablering av eit nytt kollektivknutepunkt i Odda blir eit spleiselag mellom Hordaland fylkeskommune og Statens Vegvesen. Det er då vesentleg at det i handlingsprogrammet til Statens Vegvesen vert prioritert midlar til Odda knutepunkt. Det kan vere naudsynt å redusere midlane til oppgradering av haldeplassar i andre delar av fylket. Det same bør vurderast på andre knutepunkt med stor grad av riksvegfunksjon, som Leirvik og Osøyri. Alle dei nemnde stadene blir betente av fylkeskryssande ekspressbussrutar, og har soleis ein riksvegfunksjon.

I regional transportplan 2018-29 som fylkestinget vedtok i juni 2017 er det lagt opp til å prioritere hovudruter for sykkel og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge. I framlegget til handlingsprogram er lagt opp til å bygge ut på tre strekningar der dette er tilfelle, dette er gang- og sykkelveg langs Eidfjordvatnet, E39 Mehammar-Eide på grensa mellom Stord og Fitjar kommune og E39 Vikane- Eikangervåg. E39 Mehammar – Eide er rett nok gang- og sykkelveg på nord- og sørsida, men denne er heller ikkje samanhengande inn mot Leirvik. Fylkesrådmannen meiner det er viktigare å prioritere hovudsykkelveggar og vegar i nærleiken av skular. Statens Vegvesen bør også finansiere gang- og sykkelvegprosjekt langsetter fylkesveg med riksvegfunksjon. Særleg er dette aktuelt gjennom regionale sentra. Fylkesrådmannen viser til framlegg om å hekte på gang- og sykkelløysing over Hagelsundbrua mellom Flatøy og Knarvik som døme på dette.

Innan kollektivtiltak er det i stor mon lagt opp til strekningsvise utbetringar av haldeplassar langs ulike vegtrasear. Fylkesrådmannen meiner at haldeplassar i tilknytning til skular og senterområde samt andre målpunkt for born og unge som t.d. idrettsanlegg og kulturhus må prioriterast.

Fylkesrådmannen viser til innspel frå Etne kommune, og er samd med dei i at Mørkelikrysset bør utbetrast. Krysset er ferdig regulert, og bør prioriterast innanfor dei midlane som er avsett til E134 Tveit-Gjerde. Fylkesrådmannen ser også behov for at det avsetjast meir midlar til gang- og sykkelløysingar gjennom Etne sentrum, då trafikken over E134 venteleg vil auke når Rogfast vert ferdigstilt.

Digitalisering og ny kommunikasjonsteknologi vil i aukande grad påverke kollektivtrafikken frametter. Løysingar for kombinert mobilitet, der kollektivtransport går inn i ein heilskap mellom anna bildeling, bysyklar, drosjer og sykling er i ferd med å prøvast ut og setjast i verk internasjonalt.

Hordaland fylkeskommune og Skyss vil arbeide med rolla til kollektivtrafikken i eit framtidig mobilitetsperspektiv, og vil ta ei aktiv rolle i utviklinga. Dette vil skje gjennom å leggje til rette eksisterande tilbod for utviklinga, større grad av samordning mellom ulike modalitetar og utvikle nye, digitale tenester med mål om at kollektivtrafikken skal være ryggraden i det framtidige mobilitetstilbodet til hordalendingane. Hovudvekta vil i samsvar med vedtekne strategiar liggje på kollektivtransport, sykkel og gange. Autonome køyretøy vil likevel bli ei viktig del av framtidsbiletet, både som «on demand»-tenester og som ein integrert del av resten av kollektivtilbodet.

Fylkesrådmannen meiner det bør avsetjast midlar innan løyvinga til ITS hjå Statens Vegvesen til å finansiere prosjekt for å fremje denne utviklinga.