



**Regional transportplan
Sogn og Fjordane 2018 - 2027**

Planprogram

Utkast

Innhold

1.	Formål og verknader	4
1.1	Kvifor regional transportplan (RTP)?	4
1.2	Regional plan.....	4
1.2.1	Regional plan i plan og bygningslova	4
1.2.2	Verknader av planen.....	4
1.2.3	Konsekvensutgreiing.....	5
1.2.4	Organisering av arbeidet med planprogrammet.....	5
2.	Rammer for planarbeidet	6
2.1	Internasjonale rammer for planarbeidet	6
2.2	Nasjonale rammer for planarbeidet.....	6
2.1.1	Hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014 – 2023	6
2.1.2	Hovudmåla i Nasjonal transportplan 2018-2029	7
2.3	Regionale rammer for planarbeidet.....	8
2.3.1	Økonomiske forhold	8
2.3.2	Regional planstrategi.....	9
3.	Planstruktur	9
3.1	Innleiing	9
3.2	Hovudmål og delmål.....	10
3.3	Strategiar og retningslinjer	10
3.4	Handlingsprogram	11
3.4.1	Plankrav for investeringstiltak i handlingsprogram	11
3.4.2	Økonomiske rammer i handlingsprogram	11
3.5	Status og utviklingstrekk.....	11
3.5.1	Generelle utviklingstrekk	11
3.5.2	Transportrelaterte utviklingstrekk.....	12
3.5.3	Risiko og sårbarheit.....	12
3.6	Samfunnsmessige utfordringar og behov	12
3.6.1	Transport og bu-, arbeids- og serviceområde	13
3.6.2	Dei offentlege verksemdene sine behov.....	13
3.6.3	Næringslivet sine behov.....	13
3.6.4	Transport og klima	14
3.6.5	Trafikkutfordringar for barn og unge	14
3.6.6	Areal og transportplanlegging	14

3.6.7	Utgreiingsbehov og spesialundersøkingar	14
3.6.8	Finansiering	16
3.6.9	Beredskap.....	16
4.	Plantema.....	16
4.1	Fylkesvegnettet	16
4.1.1	Inndeling av fylkesvegnettet	17
4.1.2	Drift og vedlikehald.....	17
4.1.3	Gang- og sykkelveg	18
4.1.4	Trafikktryggleik	18
4.1.5	Tunnelar	18
4.1.6	Naudnett	19
4.1.7	Bruer og ferjekaier.....	19
4.1.8	Ferjedrift.....	19
4.1.9	Vegdekke.....	19
4.1.10	Høgfjell	20
4.1.11	Ferjeavløysing.....	20
4.2	Riksveg	20
4.2.1	Drift og vedlikehald	20
4.2.2	Ferjefri E39.....	21
4.2.3	Investeringar	21
4.3	Skredsikring.....	22
4.4	Kollektivtransport.....	22
4.4.1	Ruteproduksjon med buss og båt.	22
4.4.2	Alternativ kollektivtransport	22
4.4.3	Miljø.....	23
4.4.4	Infrastruktur	23
4.4.5	Universell utforming	23
4.4.6	Skuleskyss.....	23
4.4.7	Drosjer.....	24
4.5	Luftfart	24
4.6	Godstransport	24
4.6.1	Hamner.....	25
4.7	Jernbane.....	25
4.8	Breiband.....	25

5.	Organisering, prosess og medverknad	26
5.1	Organisering av planarbeidet	26
5.1.1	Organisering av arbeidet med regional transportplan for Sogn og Fjordane	26
5.2	Prosess	27
5.3	Medverknad	28
5.3.1	Offentleg	28
5.3.2	Interesseorganisasjonar	28
5.3.3	Ålmenta	28
5.4	Framdrift	28

1. Formål og verknader

Plan- og bygningslova § 8-3 krev at det skal utarbeidast eit planprogram for alle regionale planar. Etter § 4-3 i plan- og bygningslova skal planprogrammet gjere greie for formålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar, opplegg for medverknad og utgreiingsbehov. Forslag til planprogram skal sendast ut på høyring og leggjast ut til offentleg ettersyn seinast på same tid som varsling av planoppstart. Planprogrammet skal vedtakast politisk. Av kapitla i planprogrammet, er det kapittel 3 og 4 som vert tatt inn i sjølve planframlegget.

1.1 Kvifor regional transportplan (RTP)?

Fylkestinget vedtok gjeldande regional transportplan i desember 2013. Planen skal reviderast kvart 4. år. I høyringsutkast til Regional planstrategi 2016 – 2020 går det fram at regional transportplan skal reviderast/utarbeidast i løpet av 2016/17 med vedtak i fylkestinget i desember 2017.

Arbeidet med regional planstrategi har vist at revisjon av ein regional transportplan, med handlingsprogram, skal prioriterast. På grunn av den strategiske rolla samferdsle og transport spelar for utviklinga av fylket, vert dette peika på som eit heilt sentralt tema i regionalt planarbeid. RTP vil vere eit godt kunnskaps- og vedtaksgrunnlag for prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Planen skal også vere eit grunnlag for å påverke/gje innspel til prosessar som gjeld Sogn og Fjordane, men som ligg utanfor fylkeskommunen sine direkte ansvarsområde, som til dømes til Nasjonal transportplan (NTP). RTP skal omhandle heile transportsystemet i fylket, også tema utanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde. RTP skal vere ein regional langsiktig strategiplan for transportsektoren i Sogn og Fjordane.

1.2 Regional plan

1.2.1 Regional plan i plan og bygningslova

I plan- og bygningslova (2008) er omgrepa fylkesplan og fylkesdelplan avløyst av regional plan. Kva regionale planar som skal utarbeidast skal fastsetjast i den regionale planstrategien. Til planane skal det utarbeidast handlingsprogram for gjennomføring (§ 8-1).

Sidan planen ikkje inneheld retningslinjer for utbygging, er det ikkje krav om konsekvensutgreiing (KU). Regionale planar skal vere langsiktige og fleksible. Dei konkrete verknadane av planen skal mellom anna gjere seg gjeldande gjennom handlingsprogrammet som skal reviderast årleg.

1.2.2 Verknader av planen

Regional transportplan skal formulere mål, strategiar og retningslinjer for ulike tema innanfor transportsystemet i fylket. I dette ligg det at eit gyldig planvedtak pliktar fylkeskommunen til fylgje opp og å gjennomføre planen. Avhengig av tema vil planen påverke ulike prosessar og nivå i forvaltninga. For tema innanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde vil strategiane og retningslinjene bli følgde opp gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Planen skal og leggjast til grunn for statlege prosessar, til dømes NTP, og kommunal arealplanlegging.

Pbl. § 8-2 Virkninger av regional plan

”Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.”

Retningslinene i RTP vil ikkje vere rettsleg bindande slik som føresegner, men vere uttrykk for politiske prioriteringar gjort av fylkeskommunen. Fylkeskommunen vil kunne fremja motsegn til kommunale planframlegg der det er relevant, til dømes dersom dei bryt vesentleg med retningslinene i den regionale planen.

1.2.3 Konsekvensutgreiing

Retningslinene i RTP vil vere knytte til strategiar for måloppfyljing innan ulike transportrelaterte tema. RTP vil ikkje formulere rammer for utbygging, men vere ein viktig del av bakgrunns materialet til planar for konkrete samferdsleprosjekt i fylket uavhengig av planmynde. Til dømes vil retningslinene, strategiane eller føringane i RTP kunne seie noko om kva rolle ei fylkesvegstreking skal fylle, men ikkje avgjere traséval, vegstandard, kryssutforming ellar anna arealbruk knytt til vegprosjektet. Som overordna strategidokument utan retningsliner eller rammer for utbygging, vil ikkje arbeidet med RTP utløyse krav til konsekvensutgreiing.

Pbl. § 8-3, 3. ledd

«Forslag til regional plan sendes på høring og legger ut til offentlig ettersyn med minst seks ukers frist. Regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal inneholde en særskilt beskrive av planens virkninger for miljø og samfunn, jf. § 4-2 andre ledd.»

Sjølv om denne planen ikkje utløyer krav til konsekvensutgreiingar etter forskrifta, kan det vere tenleg å vurdere moglege verknadar for miljø og samfunn knytt til dei strategiar, retningsliner og tiltak planen formulerer. RTP kan vere med på å legge grunnlaget for KU-arbeid i planlegging av ulike samferdsleprosjekt.

1.2.4 Organisering av arbeidet med planprogrammet

I arbeidet med planprogrammet er den administrative og politiske organiseringa av planarbeidet eit viktig tema, særleg den politiske delen av arbeidet. Eit sentralt element i organiseringa av planarbeidet er å sikre koordinering med parallelle planprosessar i fylket. Difor vil prosessen og innhaldet i arbeidet med planprogram og planframlegg til regional transportplan verte knytt til føringar i regional planstrategi.

I januar 2011 vedtok fylkesutvalet å etablere eit planutval for å styrke den politiske forankringa og deltakinga i utarbeiding av ein regional planstrategi. Seinare har planutvalet fungert som politisk styringsgruppe for arbeidet med regionale planar. Planutvalet vil vere politisk styringsgruppe også for arbeidet med regional transportplan 2018 – 27.

Planutvalet består av fylkesutvalet og gruppeleiar for dei partia i fylkestinget som ikkje er representerte i fylkesutvalet. I arbeidet med regional transportplan vil det bli lagt fram arbeidsdokument etter same mal som i arbeidet med budsjett og økonomiplan.

Fylkesutvalet gjer formelle vedtak om utlegging av planprogrammet og planframlegg til offentlig ettersyn og gjev tilråding til fylkestinget ved godkjenning av RTP. Planutvalet styrer arbeidet undervegs i prosessen.

Det faglege planarbeidet vert koordinert av ei administrativ prosjektgruppe. Prosjektgruppa vert leia av samferdsleavdelinga. I tillegg vil det bli etablert ei referansegruppe for regional samhandling. Samansetjinga av referansegruppa er omtala i kapittel 5.3 Medverknad.

2. Rammer for planarbeidet

Av internasjonale rammer finns til dømes EU si kvite bok¹, som er eit overordna policydokument som set rammene for europeisk transportpolitikk fram mot år 2050 og legg føringar for konkrete regelverksinitiativ som vil bli fremja dei neste 10 åra.

Dei nasjonale føringane for RTP Sogn og Fjordane er hovudsakleg gjeve i NTP, men også andre nasjonale utgreiingar kan vere aktuelle.

På regionalt nivå finns det fleire planar, vedtak og utgreiingar som vil vere førande og retningsgjevande for arbeidet med RTP.

2.1 Internasjonale rammer for planarbeidet

I 2011 la EU-kommisjonen fram ei "kvitbok" om EU sin transportpolitikk fram mot år 2050. Hovudmålet er å opprette eitt felles europeisk transportområde, utan barrierar mellom ulike transportformer og nasjonale system. For å få til ei utvikling av transportsystemet som er bærekraftig i høve til ressursar og miljø, skal ein bryte den parallelle utviklinga av økonomisk vekst og vekst i transportvolumet. Det inneber omlegging av produksjons- og distribusjonsstrukturen og godstrafikken må overførast frå veg til jernbane og sjøtransport.

Paris-avtalen vart vedteken i 2015 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.

2.2 Nasjonale rammer for planarbeidet

29. februar 2016 la dei statlege transportetatane fram sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029. Grunnlagsdokumentet bygger på retningslinjer frå Samferdsledepartementet. Nasjonal transportplan vert revidert kvart fjerde år. Regjeringa vil legge fram stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan våren 2017.

Ved sidan av NTP er dei ulike offentlege transportetatane sine handlingsprogram viktige dokument i arbeidet med RTP. Handlingsprogramma er gjennomføringsplanar for NTP og dannar grunnlaget for dei årlege statsbudsjetta. Dermed er dei også ein del av NTP. Gjeldande plan er for perioden 2014 - 2023. Neste NTP vil gjelde for 12-årsperioden 2018 - 2029. Grunnlagsdokumentet er no ute på høyring med høyringsfrist juli 2016.

2.1.1 Hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken var definert slik i Nasjonal transportplan for 2014 – 2023:

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

Regjeringa vidareførte hovudtrekka frå målstrukturen som vart fastlagt i NTP 2010 – 19. Følgjande hovudmål for transportpolitikken er fastlagt gjennom Nasjonal transportplan 2014 – 2023:

- *Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.*
- *En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.*
- *Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.*

¹ EU si kvite bok - Vegkart til eit heilskapleg europeisk transportområde: Kvitbok om konkurransedyktig og bærekraftig transport.

- *Et transportsystem som er universelt utformet.*

Framkommelighet	Trafikksikkerhet	Miljø	Universell utforming
<p>Redusere reisetider i og mellom landsdeler</p> <p>Redusere avstandskostnader mellom regioner</p> <p>Bedre påliteligheten i transportsystemet</p> <p>Bedre transporttilbudet</p> <p>Redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene</p> <p>Bedre framkommeligheten for gående og syklende</p>	<p>Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024</p> <p>Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport</p>	<p>Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål</p> <p>Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy</p> <p>Bidra til å redusere tapet av naturmangfold</p> <p>Begrense inngrep i dyrket jord</p>	<p>Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet</p>

2.1.2 Hovedmåla i Nasjonal transportplan 2018-2029

Regjeringa sitt overordna mål for transport-politikken er «*et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslipps-samfunnet*».

Ut i frå det overordna målet er det avleia tre hovudmål. Desse beskriv transport-systemet sin primære funksjon (framkome) og kva omsyn som skal takast ved utviklinga av transport-systemet (transporttryggleik og klima og miljø).

- **Framkome**

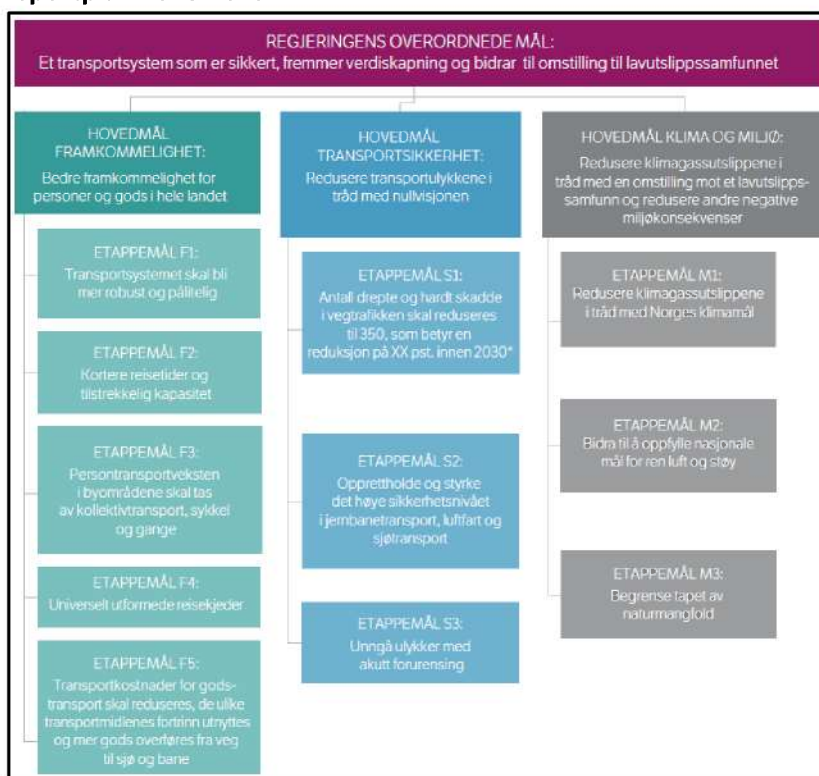
Betre framkoma for personar og gods i heile landet

- **Transport-tryggleiken**

Redusere transport-ullukkene i tråd med nullvisjonen

- **Klima og miljø**

Redusere klimagassutslippa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og redusere andre negative miljø-konsekvensar.



Internasjonale og nasjonale rammer for regional transportplan for Sogn og Fjordane:

- Paris-avtalen 2015
- Nasjonal transportplan 2014 – 2023
- Grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029
- Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2014 - 2017
- Jernbaneverket sitt handlingsprogram 2014 - 2023
- Kystverket sitt handlingsprogram 2014 - 2023
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2014 – 2017
- Statlege planretningsliner for samordna bustad, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningsliner for barn og unge sine interesser i planlegginga
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging

2.3 Regionale rammer for planarbeidet

Mål og strategiar i gjeldande planstrategi, høyringsframlegg til regional planstrategi 2016 – 2020, fylkesdelplanar og andre regionale planar samt politiske vedtak er viktige for arbeidet med RTP for Sogn og Fjordane.

Regionale rammer og retningsliner for regional transportplan for Sogn og Fjordane:

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

Andre regionale og kommunale utgreiingar eller prosessar:

- Transportplan for Vestlandet E 39 Kyststamvegen (Vestlandsrådet)
- KVU Rv. 15 Strynefjellet
- Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39 (NTP 2018-2029)
- Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i region vest
- Vedtatt standard for fylkeskommunalt minstetilbod med båt
- Vedteke funksjonsinndeling av fylkesvegnettet
- Vedteke tunnelrehabiliteringsplan

Det er viktig å understreke at denne oppstillinga på ingen måte er uttømmende, men syner nokon viktige bakgrunnsdokument og prosessar som vil vere relevante i arbeidet med RTP.

2.3.1 Økonomiske forhold

Nytt inntektssystem for fylkeskommunane vart gjort gjeldande frå 2015. Dette gjev ein monaleg reduksjon i det årlege rammetilskottet fram mot 2019.

For å møte dei innsparingskrava vi har fått som følgje av omlegginga av inntektssystemet har fylkeskommunen sett i gang omstillingsprosjektet SFJ 2019. Perioden frå 2015 til 2019 er ein omstillingsperiode for fylkeskommunen, for å tilpasse seg nytt inntektssystem.

Våren 2015 vart det i regi av SFJ 2019 levert fleire utgreiingar om innsparingar knytt til kollektivområdet og våren 2016 skal siste utgreiing om ny driftsstandard for fylkesvegnettet leggjast fram.

2.3.2 Regional planstrategi

I arbeidet med ny regional planstrategi har det vore breie diskusjonar kring måla for fylket.

Politikk-utforminga ligg då i å formulere målbare mål og effektar som ein ynskjer å oppnå. Det er heile tida ein vekselverknad mellom utfordringane, behova og mål, og effektane av å nå måla. I høyrings-utkast til Regional planstrategi 2016 – 2020 er det definert følgjande målbilete og effektar/meirverdi av å oppnå dei overordna måla.

Målpunkta 2,3,4, 8 og 9 er relevante for Regional transportplan. I framlegget til regional planstrategi for 2016 – 2020 er det definert følgjande prioriterte område for regionalt plan og strategiarbeid:

Overordna mål - målbilete	Ynskde effektar
1 Skape 500 nye arbeidsplassar kvart år, der det satsast på å nytte lokale ressursar, vere pådrivar i det grønne skiftet, skape mangfald i arbeidsplassar og samspel mellom kunnskapsmiljø, offentleg sektor og næringsliv.	1 Fylket har ei årleg netto auke i arbeidsplassar på over 100. Folketalet i fylket har auka med 1 % i året. Sogn og Fjordane har store natur- og kulturverdiar og vi nyttar desse som drivkraft i samfunnsutviklinga.
2 Det er etablert eit forpliktande samarbeid mellom regionale og lokale aktørar for å utvikle sentra i dei største kommunane, med tiltak knytt til møteplassar, trivsel, kollektiv-, gang- og sykkeløysingar og gode arbeidsplassar med eit næringsliv i vekst.	2-4 Fylket har nådd måla ovanfor fordi vi har satsa på ein 3-delt strategi med effektane: • Har vidareutvikla 2 sjølvforsterkande bu- og arbeidsmarknadane i fylket: Sunnfjord og Sogndalsområdet • Har utvikla attraktive regionsentra og kommunesentra som har ein bu- og arbeidsmarknad rundt seg • Har gitt rom for lokale eldsjeler/-miljø som får høve til å skape si framtid og arbeide for utvikling i mindre sentrale strøk
3 Utviklinga av sentra er knytt til gode kommunikasjonar i bu- og arbeidsmarknadsregionar.	5-7 Fylket har etablert hellskap i plan- og strategiarbeid gjennom mobilisering og forpliktning via partnerskapsavtaler. Fylket har tenester av ein kvalitet og har eit omdøme som gjer at innbyggjarane i Sogn og Fjordane opplever det som eit attraktivt og godt fylke å bu og leve i, arbeide i og besøke. Fylket har jamna ut sosial ulikskap og har innbyggjarar med høg trivsel og opplevd meistring, frå vogge til grav. Fylket har kulturopplevingar som gjev eit rikare liv og bygger identiteten vår. Fylket har redusert kvinneunderskottet
4 Strategiar for å utjamne avstandsulempar, rammer for utvikling for å skape attraktivitet i mindre sentrale strøk og strategiar for å utvikle sentra skjer samstundes.	8-9 Sogn og Fjordane har vorte eit føregangsfylke i det grønne skiftet og har tatt ein posisjon i å utnytte dei lokale og regionale verkemidla til å bygge verdikjeder for eit samfunn utan utslépp. Fylket har vorte eit pilotfylke i arbeidet med å auke produksjon av alle typar fornybar energi, samstundes som vi har redusert tap av naturmangfald, friluftsområde, kulturminne og landskapsverdiar.
5 Fylket skal tilby utdanningar med kvalitet over landssnittet, både ut frå samfunnet sitt behov og vere leiande i utdanning og skuleresultat.	
6 Fylket skal vere eit ope og inkluderande samfunn og alle kommunane har tydelege strategiar for å inkludere innvandrarar/ tilflyttarar.	
7 Folkehelse skal vere med som ein grunnleggjande del i samfunnsplanlegginga og levekåra i fylket er betra.	
8 Fylket deltek i bygging av verdikjeder som gjev netto nullutslépp, innan bygg og ferje/båttransport og innkjøp.	
9 Fylket følgjer opp klimautfordringane gjennom reduksjon av klimagassutslépp og tilpassing til klimaendringane med mål som er tråd med nasjonale og internasjonale målsetjingar, bl.a. Paris-avtalen (2015).	

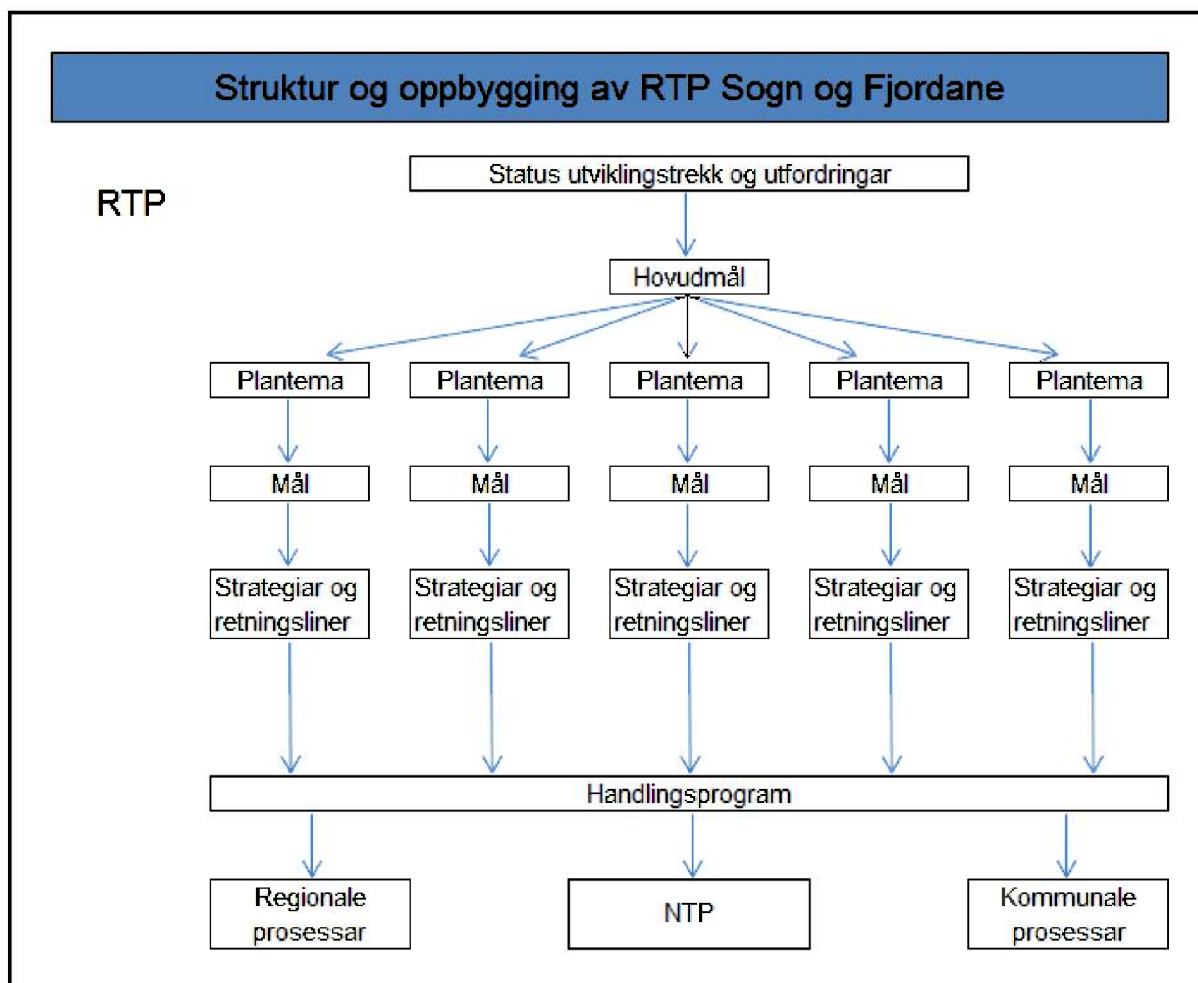
Globalisering og sentralisering

Strategiane på dette området handlar om styrking av naturlege regionsenter og avklaring og mogleg utvikling for mindre sentrale område i fylket. Den mest openberre måten å møte dette på er gjennom ein regional plan/fylkesplan for senterstruktur og tettstadsutvikling. Styrking av region- og kommunesentra kan og skje gjennom å samarbeide med regionråda for å etablere interkommunale planar og strategiar. Arbeidet må koordinerast med nasjonal og regional transportplanlegging.

3. Planstruktur

3.1 Innleiing

Figur 1 viser oppbygging av planen og ulikskapen mellom sjølve planen og handlingsprogrammet. Dette kapittelet vil gjere greie for innhaldet i figuren under.



Figur 1: Struktur og oppbygging av regional transportplan for Sogn og Fjordane.

3.2 Hovudmål og delmål

Dei overordna måla for RTP tek utgangspunkt i dei overordna nasjonale måla for transportsektoren i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 og transportetatane sitt framlegg til grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Dei overordna måla i NTP er nasjonale føringar som vi må ta omsyn til i arbeidet med RTP for Sogn og Fjordane. Overordna mål og ynskje effektar av desse definert i framlegg til Regional planstrategi 2016 – 2020 bli lagt til grunn for det vidare arbeidet med RTP.

Måla i regional planstrategi vil danne grunnlaget for nye målformuleringar i RTP både på generelt nivå, men også knytt til ulike plantema. For å nå desse måla skal RTP formulere strategiar som igjen legg grunnlaget for retningslinjer som er omtala i kapittel 3.3.

3.3 Strategiar og retningslinjer

Plandokumentet skal innehalde politiske ambisjonar og overordna mål som vil legge premissar for framtidig planlegging og utvikling av transportsystemet. Det skal utarbeidast eit handlingsprogram for investeringar og tiltak på fylkesvegnettet med utgangspunkt i mål, strategiar og retningslinjer som går fram av plandokumentet. Retningslinjer er operasjoniseringar av formulerte strategiar. Desse er ikkje rettsleg bindande, men vil representere fylkeskommunen sine føringar knytt til utvikling av transportsystema i Sogn og Fjordane. Plandokumentet vil også trekke opp politikktutforming på tema som ikkje er fylkeskommunen sitt direkte ansvar, men som fylkeskommunen vert utfordra på å gje innspel på.

3.4 Handlingsprogram

Det skal utarbeidast eit handlingsprogram til Regional transportplan. Handlingsprogrammet skal gi ei oversikt over tiltak med utgangspunkt i mål, strategiar og retningslinjer frå RTP. Handlingsprogrammet skal rullerast årleg gjennom arbeidet med budsjett og økonomiplan.

Handlingsprogrammet skal ha hovudfokus på tiltak dei fire første åra, men også formulere tiltakspunkt for resten av planperioden.

3.4.1 Plankrav for investeringstiltak i handlingsprogram

I samband med utarbeiding av RTP og handlingsprogram vil fylkeskommunen stille plankrav til nye investeringstiltak, tilsvarande krav som vert stilt til tiltak i NTP. Plankrava vert sette for å sikre best mogleg kvalitet på kostnadstala i RTP og handlingsprogram, og for å sikre at planarbeidet for dei ulike prosjekta er komme langt nok for gjennomføring i samsvar med føresetnadane. For prosjekt som skal vere med i RTP denne perioden vert det stilt fylgjande plankrav:

- *For prosjekt med oppstart i påfølgjande år skal det liggja føre godkjent reguleringsplan innan 1. juni. (For prosjekt med oppstart i 2018 skal det ligge føre godkjent reguleringsplan innan 1. juni 2017).*
- *For prosjekt i første fireårsperiode skal det liggja føre ein vedteken arealdel, kommunedelplan eller tilsvarande.*
- *For prosjekt i siste seks-årsperiode, dvs. perioden 2022-2027, skal det liggja føre ei utgreiing for større prosjekt som avklarar rammer og omfang for tiltaket.*

3.4.2 Økonomiske rammer i handlingsprogram

I arbeidet med RTP vil vi legge til grunn dei økonomiske rammene i gjeldande økonomiplan (planteknisk ramme). I tillegg vil vi føreslå prioriteringar i form av marginalister slik som det er gjort i gjeldande handlingsprogram.

3.5 Status og utviklingstrekk

Regional transportplan skal gjere greie for status for transportsystemet i Sogn og Fjordane i dag og for hovudtrekka i utviklinga vi ser føre oss på sikt. Mykje av bakgrunnsdata for denne plandelen vil vere «Fylkesspegel Sogn og Fjordane,» kunnskapsgrunnlaget til regional planstrategi, samt utgreiingar, planar og vedtak som nemnd i kapittel 2. Rammer for planarbeidet.

3.5.1 Generelle utviklingstrekk

Folketalsutvikling og demografi

Demografiske endringar er ein av dei viktigaste faktorane som påverkar transportetterspurnaden i fylket. Ein stadig større del av befolkninga i fylket bur i eller nær større bysentra, og netto flyttestraumar går frå periferi til sentrum. Dette er ein langsiktig trend som skjer globalt, nasjonalt og i den enkelte kommune. Paradoksalt nok kan det sjå ut til at sentralisering lokalt er det beste middelet mot sentralisering nasjonalt. Regionsforstørring er ein måte å byggje sterkare senter lokalt i Sogn og Fjordane for å demme opp for noko av utflyttinga og skape større attraktivitet for tilflytting.

Regional transportplan må innehalde ei vurdering av den demografiske utviklinga i Sogn og Fjordane, både på kort og på lang sikt. Kunnskapsgrunnlaget til regional planstrategi 2016 – 2020 og Fylkesspegelen viser den demografiske utviklinga i Sogn og Fjordane på kort og lang sikt. Vurdering av demografiske utviklinga er lagt til grunn for måla i planstrategien. Dette vil bli innarbeidd som ein del av RTP.

Næringsliv

Næringslivet er sentralt for å påverke transporttetterspurnad. RTP skal gi eit oversyn over næringsutviklinga i fylket og vurdere framtidige scenario.

Miljø og klima

I høyringsframlegget til regional planstrategi for 2016 – 2020 går det fram at utfordringane for fylket i hovudsak er knytt til klimagassutslepp og sårbarheit for eit endra klima. Målet er å nå FN-sitt klimamål som er fastsett i Paris-avtalen som forpliktar partane til å redusere sine utslepp av klimagassar og rapportere jamleg på framdrifta. Den globale temperaturauken skal framleis haldast under 2°C, men avtalepartane har no sett seg mål om å stabilisere den på 1,5°C.

Fylket må arbeide med korleis vi kan få til ei omstilling til fossilfri økonomi på lang sikt og kva tiltak som kan verke på kort sikt. For å redusere sårbarheita for eit endra klima er det viktig å vurdere korleis ein kan få ei berekraftig senterstrukturplanlegging, både regionalt og lokalt. Det må setjast i verk tiltak for å redusere utslepp frå transportsektoren.

Regional transportplan skal ha ei vurdering av transportsystemet med omsyn til miljø- og klimaspørsmål og framtidig utvikling. Paris-avtalen vart undertekna i 2015 og er m.a. lagt til grunn for klimastrategien i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Dette vil bli lagt til grunn for denne vurderinga.

3.5.2 Transportrelaterte utviklingstrekk

Trafikkmengd og fordeling

Regional transportplan skal kartlegge dagens trafikkmengd og transportmiddelfordeling. Dette, saman med ei vurdering av framtidig utvikling på området, er naudsynt for fleire av plantema som vert omtala i planen.

Standard

I gjeldande RTP-periode er det gjennomført ei kartlegging av flaskehalsar på vegsystemet. Denne vil bli lagt til grunn for prioriteringar av mindre investeringstiltak.

Ulukker

Ulukkesstatistikk er eitt av dei viktigaste verktøya i trafikksikringsarbeidet. Statens vegvesen har statistikk over ulukker langs vegnettet. Ulukkesstatistikkar og analyser i Regional transportplan skal også leggast til grunn for nytt handlingsprogram for trafikktrygging.

3.5.3 Risiko og sårbarheit

ROS-analysar som til dømes fylkes-ROS, peikar på fleire faremoment knytt til transport i Sogn og Fjordane. Rassikring, ekstremvær, flaum og havnivåstigning er viktige element som må takast omsyn til ved handsaming av fleire plantema. Fylkes-ROS er under revisjon. Ny fylkes-ROS må leggast til grunn når den er klar.

Fylkeskommunen har gjennomført ei kartlegging av offentlege og private kaier i fylket som kan vere aktuelle til bruk i ein beredskapssamanheng. Transportplanen vil gje ein oversikt over desse.

3.6 Samfunnsmessige utfordringar og behov

Sogn og Fjordane fylkeskommune er ein viktig regional utviklingsaktør som skal legge til rette for berekraftig vekst, livskvalitet og folkehelse. Sogn og Fjordane fylke har mange og samansette utfordringar innan samferdsla. Fylket har krevjande topografi og mange kommunar har relativt lågt innbyggjartal. Ei positiv regional samfunnsutvikling med vekst i folketalet og auka verdiskaping føreset moderne infrastruktur og effektivt transportsystem.

I arbeidet med kommunereforma registrerer vi at fleire kommunar har/er i ferd med å inngå intensjonsavtalar om kommunesamanslåing på tvers av fylkesgrensene mot Hordaland og Møre og Romsdal.

3.6.1 Transport og bu-, arbeids- og serviceområde

Utfordringar:

På bakgrunn av arbeidet med Nasjonal transportplan veit vi at Sogn og Fjordane er eit av fylka med størst potensiale for regionforstørring. Det finnes nokre terskelverdiar for kor langt folk er villige til å pendle og kva regionstorleik som må til for å skape ein sjølvgenerert vekst. Frå arbeidet med Regional transportplan veit vi at terskelen for pendling ligg på omlag 45 min i dette fylket. Når det gjeld regionstorleik i høve til sjølvgenererande vekst, tyder forskning på at denne ligg mellom 8-10 000 arbeidsplassar. Områda kring Sogndal og Førde ligg i dag nærast desse tersklane.

Bilen er og vil bli det viktigaste transportmiddelet i fylket, men kollektivtransporten er viktig supplering innafor naturlege pendlingsområde og mellom desse.

Fylket må få til ei styrking av dei bustad-, arbeids-, og serviceregionar (BAS regionar) som har nok arbeidsplassar og tenester innafor den avstanden folk er villige til å pendle, til for å demme opp for den nasjonale sentraliseringa.

I «mellomlandet» mellom sentrum og periferi, har vi ein del mellomstore kommunar som ikkje ligg tett på eit av dei større regionsenter, men er eit mindre regionsenter sjølv. I desse områda må det gjerast strategiske val i forhold til om det skal satsast på å bygge eit større regionsenter, knyte seg nærmare til eksisterande regionsenter eller leite etter andre strategiar for å sikre attraktivitet.

Når ressursane vert retta inn mot styrking av BAS regionar, må det samtidig skapast rammer for utvikling i mindre sentrale område, som opnar for at lokale eldsjeler/miljø kan skape si eiga utvikling/framtid.

Utgreiingsbehov:

Kartlegge og beskrive pendletraumane og vurdere samsvar mellom desse og utviklinga av BAS-område, og korleis påverke desse gjennom tiltak innan samferdslesektoren. Bu- og arbeidsmarknader er viktige for å definere etterspurnaden for transport. RTP skal gjere greie for status over situasjonen i dag og vurdere framtidige utviklingstrekk.

3.6.2 Dei offentlege verksemdene sine behov

Utfordringar:

Eit effektivt transportsystem er viktig for den offentlege verksemda. Reduserte reisekostnader, godt utbygd breiband og nye miljøkrav er døme på viktige element innafor samferdsle for det offentlege.

Utgreiingsbehov:

Kartlegge behova til det offentlege og drøfte korleis Sogn og Fjordane kan bruke samferdsle som verkty for å imøtekomme desse. Det vert viktig å sjå korleis kollektivtransporten skal innrettast ved ei styrking av bustad-, arbeids- og serviceregionar.

3.6.3 Næringslivet sine behov

Utfordringar:

Eit effektivt system for transport er ein sentral føresetnad for utvikling av eksisterande næringsliv, men også for at nye næringar skal vekse fram. Transporttiltak kan styrke konkurransevna til næringslivsaktørar ved å redusere ulempene med avstandar og ved å sikre godsframføring.

Utgreiingsbehov:

Drøfte korleis Sogn og Fjordane kan bruke transportnettlet som verktøy for å betre transporttilhøva for næringslivet og utløyse potensiale for ny verdiskaping. Det er viktig å styrke kunnskapen om kva effekt ulike transporttiltak har for verdiskapinga.

3.6.4 Transport og klima

Utfordringar:

Gjennom grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan legg regjeringa opp til ein klimastrategi som skal halvere klimagassutslepp frå transportsektoren i tråd med bindingar som følgje av Paris-avtalen. Det er lagt til grunn at mobiliteten skal oppretthaldast.

Utsleppa frå transport må reduserast med tiltak særleg innan tre område: teknologi/drivstoff, nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområda og effektivisering/overføring av godstransport.

Dei statlege transportetatane tilrår m.a. følgjande strategiar for å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren:

- Kraftig satsing på låg- og nullutsleppsteknologi.
- Vesentleg auka i bruk av berekraftig biodrivstoff.
- Kollektivtrafikk, sykkel og gåing i byane.
- Gods skal overførast frå veg til sjø og bane og godstransporten skal skje meir effektivt.
- Redusere utslepp frå bygging, drift og vedlikehald av infrastrukturen.

Utgreiingsbehov:

Drøfte korleis fylket kan bidra til meir miljøvenleg transport med utgangspunkt i dei statlege transportetatane sine tilrådde strategiar for å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren.

3.6.5 Trafikkutfordringar for barn og unge

Utfordringar:

Barn og unge er spesielt utsett for fare i trafikken. Risikoen for å verte skadd eller drepen i trafikkulukker er størst i alderen 15 – 24 år. Over 30 % av alle skadde i trafikken er i den aldersgruppa.

Utgreiingsbehov:

Analysere og drøfte korleis redusere trafikkutfordringane for barn og unge.

3.6.6 Areal og transportplanlegging

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordna bustad, areal- og transportplanlegging² vart innført i 1993. Føremålet med retningslinjene er å oppnå betre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunane og på tvers av kommunar, sektorar og forvaltningsnivå. Eit berekraftig og miljøvenleg utbyggingsmønster vil seie at transport, areal- og energibruk er samordna. Samordna planlegging av areal- og transportnett skal gje Sogn og Fjordane eit funksjonelt utbyggingsmønster med gode, trygge og inkluderande bumiljø.

3.6.7 Utgreiingsbehov og spesialundersøkingar

Under arbeidet med RTP kan det oppstå behov for andre utgreiingar og/eller spesialundersøkingar enn det som er skissert i planprogrammet. Fylkeskommunen vil vere fleksibel viss slike behov oppstår og vil gjennomføre desse utgreiingane med brei medverknad.

I samband med utarbeidinga av gjeldande regionale transportplan vart det gjennomført fleire utgreiingar som grunnlag for prioriteringar av tiltak i handlingsprogrammet. Ikkje alt er prioritert og realisert. Det kan derfor vere behov for oppdatering av enkelte utgreiingar.

	Utgreiing:	Status/Behov for oppjustering:
1	Fv. 57 Dale – Storehaugen, vurdering av alternative løysingar.	<i>Kommunane Fjaler og Gaular er i ferd med å utarbeide kommunedelplanar for strekninga. Ikkje behov for oppdatering av utgreiinga. Oppdaterer kostnadsoverslag</i>
2	Fastlandssambandet Atløy, oppgradert kostnadsoverslag og vurdering av alternativ.	<i>Kommunen er i ferd med å utarbeide kommunedelplan. Aktuelt prosjekt som ferjeavløysingsprosjekt. Må oppdatere kostnadsoverslag.</i>
3	Vegsamband over Ytre Steinsund, oppgradert kostnadsoverslag	<i>Aktuelt ferjeavløysingsprosjekt. Må oppdatere kostnadsoverslag.</i>
4	Skredsikring av fv. 92 Arnafjorden sett i samanheng med tunnelalternativ for rv. 13 under Vikafjellet.	<i>Fylkestinget har vedteke at det ikkje skal byggast eit tverrsamband til Arnafjorden. Skredsikring langs eksisterande fylkesveg. Nødvendig med oppdatering av kostnadsoverslag</i>
5	Vurdering av alternative tiltak på fv. 633 ved Kleiva i Selje.	<i>Alternativ vurdert. Einaste løysing er tunnel. Planlegging på gang. Ny tunnel i 2016/2017.</i>
6	Fv. 661 Haugen – Myrøld, behov for utbetring	<i>Behov for oppdatering</i>
7	Fv. 621 Måløy – Vågsvåg, behov for utbetring	<i>Behov for oppdatering</i>
8	Fv. 609 Ringstad – Stongfjord, behov for utbetring	<i>Behov for oppdatering</i>
9	Fv. 55 Sognefjellet – Vadheim, overordna utgreiing	<i>Vurdere strekningsvise utgreiingar. Oppdatere kostnader</i>
10	Fv. 616 Dombestein – Davik, vurdering av skredfare og rassikring	<i>Behov for oppdatering</i>
11	Fv. 303 Seimsdalstunnelen	<i>Behov for oppdatering</i>
12	Fv. 57 Undalstunnelen, kostnadsoverslag for auka tunnelhøgde	<i>Gjennomført, ikkje behov for oppdatering</i>
13	Fv. 615 Storebru – Sandane, overordna utgreiing	<i>Vurdere strekningsvise utgreiingar. Oppdatere kostnader</i>
14	Standard på fylkesvegane	<i>Gjennomført, men bør vurdere ny gjennomgang</i>

Eventuelle nye utgreiingar

- Ferjeavløysing, sjå kap. 4.1.11
- Kystvegen

3.6.8 Finansiering

Økonomiske rammer

Finansieringsoppgåvene på samferdsleområdet er samla sett ei stor utfordring innanfor fylkeskommunen sine eksisterande økonomiske rammer. Samferdsel er særskild viktig for samfunnsutvikling, og Sogn og Fjordane fylkeskommune må melde tydelig om at samferdsle bør vektleggast spesielt.

I økonomiplanen for 2016-2019 er det lagt opp til ei årleg driftsramme til samferdslesektoren på om lag 1 mrd. kr frå 2018.

I gjeldande økonomiplan er det prosjekt som er starta opp som vil gå inn i perioden for neste handlingsprogram 2018-2021. Dette er fv. 60 Uglaskarstein og Førdepakken. Vidare ynskjer fylkestinget å prioritere fv. 613 Blaksettunnelen og fv. 303 Seimsdaltunnelen i investeringsprogrammet i perioden 2018-2021. Framdrift for prosjekta vert fastlagt ved rullering av regional transportplan.

Handlingsprogram for fylkesvegnettet i perioden 2018-2021 skal vere ein del av RTP. Dette betyr at RTP både må ta utgangspunkt i dei gjeldande økonomiske rammene, og samtidig vurdere finansieringsbehovet for utvikling innanfor samferdsleområdet uavhengig av dette.

Alternativ finansiering

Det skal vurderast alternative finansieringsformer for utvikling av fylkesvegnettet og transportsystemet i Sogn og Fjordane.

3.6.9 Beredskap

Utfordringar

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane har ansvar for å samordne samfunnstryggleiksarbeidet i fylket. Fylkeskommunen er regional planmyndigheit og har difor eit ansvar for at samfunnstryggleik og beredskap vert tekne vare på i all planlegging. Fylkeskommunen har ansvar for å sikre og legge til rette for ein naudsynt og regionalt tilpassa sivil transportberedskap i fylket.

Utgreiingsbehov

Vurdere behovet for meir samhandling med andre aktørar innan førebyggjande samfunnstryggleik, beredskapsplanlegging og øvingsverksemd.

4. Plantema

Her vert det peika på dei utfordringane som er knytte til dei ulike tema og behov for utgreiingar. Tema som sorterer under fylkeskommunen sitt ansvarsområde vil få ei sentral rolle i planen, som til dømes fylkesvegnettet og kollektivtransport på veg og sjø.

For tema fylkeskommunen ikkje har direkte ansvar for, vil RTP vere ein viktig formidlar av fylkeskommunale interesser og behov inn mot plan- og vedtaksprosessar på andre forvaltningsnivå.

4.1 Fylkesvegnettet

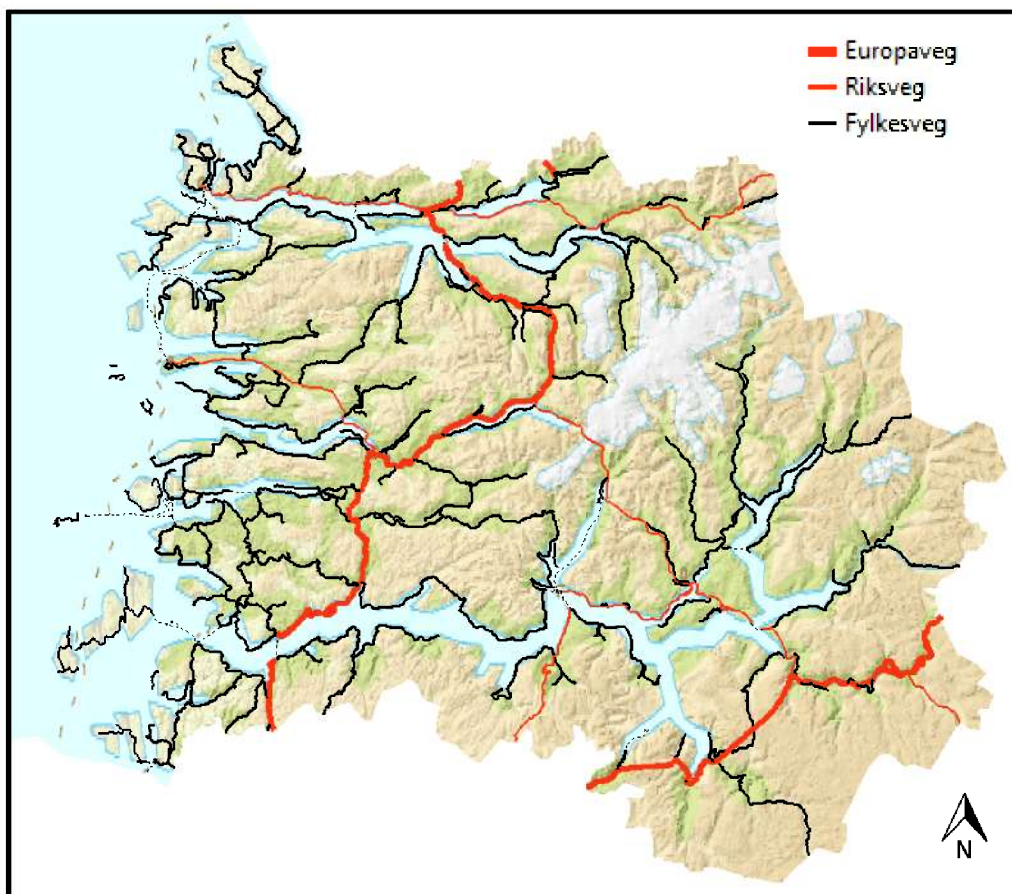
Frå 1. januar 2010 vart fylkeskommunen den største vegeigaren i fylket med ansvar for 2594 km fylkesveg med tilhøyrande ferjesamband. Fylkesvegane knyter ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei påliteleg ferdssåre for trafikantar og næringsliv. RTP skal gi ein generell omtale av fylkesvegnettet.

Som eit døme...

vil ei driftsramme på om lag 800 mill. kr med vidareføring av drifta på det nivået som er føresett i gjeldande økonomiplan frå 2014-2015 med:

- 370 mill. kr til kollektivtrafikk
- 100 mill. kr til ferjedrift
- 280 mill. kr (netto) til drift og vedlikehald og
- 5 mill. kr til trafikktryggingstiltak

gi rom for nye investeringar på om lag 45 mill. kr årleg framover. I tillegg kjem statleg øyremerka tilskott til investeringar innan rassikring .



4.1.1 Inndeling av fylkesvegnettet

I samband med gjeldande Regional transportplan 2014-2017 vart fylkesvegnettet inndelt i fire funksjonsklassar.

Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal nyttast for ein heilskapleg og behovbasert utvikling av vegnettet. Funksjonsinndelinga skal leggast til grunn ved vurdering av behov for standard på ulike vegstrekningar. Den skal også vere grunnlag for prioriteringar av drifts- og vedlikehaldstiltak og investeringar i handlingsprogrammet. Ved langsiktig planlegging og dimensjonering av innsatsen på fylkesvegnettet skal funksjonsklassane leggast til grunn.

4.1.2 Drift og vedlikehald

Drift

Vegar, bruer og tunnelar skal haldast farbare frå dag til dag. Den daglege drifta sørgjer for at eksisterande vegnett er best mogleg eigna for trafikantane og samfunnet sine transportbehov. Drifta av fylkesvegane vert utført av entreprenørar etter anbodkonkurranse. Arbeida vert lyste ut som fleirårige driftskontraktar. Dette gjeld først og fremst dagleg drift av vegnettet som til dømes brøyting, strøing, reinhald, drift av rasteplassar osv.

Vedlikehald

Både riksvegane og fylkesvegane har behov for omfattande oppgradering og nyinvesteringar for å utvikle dei til eit trygt, effektivt og påreknleg transportnett. Også fylkesvegnettet er prega av stort forfall. Dette var berekna til i storleiken 2,3 mrd. kroner for tunnelar, bruer og kaier i 2012.

Generelt vedlikehaldsbehov i fylkesvegtunnelar og behov på grunn av tunneltryggingsforskrifta har ført til at fylkestinget har vedteke ei ramme for tunnelvedlikehald i perioden 2016-2024 på 1,4 mrd. kr. Dette dekker tiltak som må gjerast på tunnelar lengre enn 500 meter for å stetta krava i tunneltryggingsforskrifta pluss faglege tilrådingar frå SVV for desse tunnelane.

Statens vegvesen har vurdert at det er behov for i storleiken 500 mill.kr årleg bruttoløyving til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane for å kunne oppretthalda driftsstandarden i dag og for at forfallet av vegane ikkje skal auke ytterlegare.

Utgreiingsbehov

Få oppdatert tal som syner status for forfallet på vegnettet. I samband med innsparingsprosjektet SFJ 2019 er det utgreidd ny driftsstandard på fylkesvegnettet med konsekvensar for trafikktryggleik og framkome for trafikantane. Fylkestinget skal ta stilling til ny driftsstandard juni 2016. Eventuell ny driftsstandard skal innarbeidast i Regional transportplan og leggest til grunn for nye driftskontraktar som vert lyste ut på anbod.

4.1.3 Gang- og sykkelveg

Utfordringar

Gang- og sykkelveggar er viktig for framkomst for gåande og syklende, trafikktryggleik, betre folkehelse og reduksjon av klimagassutslepp. Utvikling av gang- og sykkelvegnettet er tiltak for å auke tal gåande og syklende.

I Nasjonal transportplan har regjeringa ei målsetjing om å gjere sykling meir attraktivt. I tråd med den nasjonale målsetjinga er det gjort avtaler om sykkelbyar mellom SVV, fylkeskommunen og den enkelte kommune. Sykkelbyar skal sikre ei planmessig utbygging av eit samanhengande sykkelnett i by- og tettstader. I Sogn og Fjordane har vi sykkelbyavtalar for Førde og Florø. .

Utgreiingsbehov

Kartlegge dagens gang- og sykkelvegnett og vurdere behov for utbygging og tilrettelegging for gåande og syklende. Det skal lagast ein strategi for korleis fylkeskommunen skal legge til rette for at fleire vel å gå og sykle.

4.1.4 Trafikktryggleik

Utfordringar

I følgje nullvisjonen er hovudutfordringa i trafikksikringsarbeid å redusere tal, omfang og alvorsgrad på ulukker i trafikken. Overordna mål og strategiar for arbeidet med trafikksikring i Sogn og Fjordane er nedfelt i Handlingsplan for trafikktrygging 2010-2013. Etter vegtrafikklova³ § 40a har fylkeskommunen ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktrygging i fylket.

Gjennom Regional transportplan skal vi kartlegge og analysere trafikktryggleiken i Sogn og Fjordane. Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) skal utarbeide eige handlingsprogram for trafikktryggleik basert på analysane i Regional transportplan.

Utgreiingsbehov

Kartlegge og analysere trafikkulukker og greie ut aktuelle tiltak for å nå måla i nullvisjonen. Analysane skal også omfatte ikkje-fysiske trafikktryggingstiltak etter § 40 a i vegtrafikklova.

4.1.5 Tunnelar

Utfordringar

Tunnelar utgjør kritiske element i vegnettet, og det er særst viktig at desse vert vedlikehaldne, og haldne i ein stand som sikrar framkome for køyretøy av dagens standardar. Det er mange tunnelar på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane som er gamle, og har behov for oppgradering. Dette er både ut frå krav i forskrifter og ut frå standard og tilstand.

I 2015 tok tunneltryggleiksforskrift for fylkesvegtunnelar til å gjelde. Fylkestinget har lagt til grunn ei ramme til tunnelvedlikehald på 1,4 mrd. kr i perioden 2016-2024. Fylkestinget vedtok for tunnelrehabilitering med ei prioriteringsliste i desember 2015. Planen skal vere førande for

³ LOV 1965-06-18 nr 04: Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

rekkefølga for gjennomføring av tunnelrehabiliteringa. Tunnelar som er omfatta av tunneltryggleiksforskrift skal vere ferdig utbetra før 2025.

4.1.6 Naudnett

Utfordringar

Tunneltryggingforskrifta for fylkesvegtunnelar set krav om at tunnelar med lengde over 1000 meter og med ÅDT over 4000 kjt/døger skal ha naudnett. 33 tunnelar på fylkesvegnettet er lenger enn 1000 meter. Ingen har ÅDT over 4000 kjt/d.

Naudkommunikasjon relaterer seg ikkje berre til hendingar som skjer i ein tunnel. Vegnettet og tunnelane er ein av arbeidsplassane til naudetatane og det er viktig at dei har kontakt med sine nett når dei er på vegen. Men ein tunnel utan naudnett representerer eit hól i dekningsområda der naudetatane ikkje er i stand til å kommunisere.

Fylkeskommunen har ikkje økonomi til utbygging av naudnett i dei tunnelane som ikkje er omfatta av tunneltryggingforskrifta.

I Innst. 13 S (2015-2016) til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen sa komiteen: «Komiteen viser til at en rekke tunneler mangler nødnett, blant annet der kravene til lengde eller ÅDT ikke er oppfylt. Komiteen mener det er nødvendig å vurdere kriteriene for utbygging av nødnett i tunneler, slik at nødnett kan installeres også i kortere tunneler og i tunneler med lavere ÅDT».

Fylkeskommunen vil arbeide for at staten skal finansiere utbygging av naudnett i alle tunnelar med lengde over 500 meter.

4.1.7 Bruer og ferjekaier

Utfordringar

Bruer og ferjekaier er viktige element i vegnettet. Som med tunnelar, er det særskild viktig at desse vert vedlikehaldne for å oppnå ønska tryggleik.

Utgreiingsbehov

Vurdere ein fornying av området ved Dragsvik ferjekai. Vurdere om andre ferjekaier har behov for oppgradering/ombygging i perioden.

4.1.8 Ferjedrift

Utfordringar

Sogn og Fjordane fylkeskommune har ansvaret for 7 ferjesamband i fylket. Fylkeskommunen har gjennomført anbod og inngått nye avtalar for 6 av dei 7 fylkeskommunale sambanda. Avtalane går fram til 2025. Det siste sambandet vert lyst ut i 2016.

Utgreiingsbehov

Det vil vere eit laupande behov for å justere rutetilbodet med tal avgangar og rutetider opp mot reisebehov og økonomiske rårer.

4.1.9 Vegdekke

Utfordring

I grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 er Sogn og Fjordane nemnt som eit av fire fylker som har lågast del med tilfredstillande dekketilstand på fylkesvegane. Tilstanden på vegdekkene vert klassifisert ut frå jamnheit (jamnheit på langs) og spordjupne (jamnheit på tvers).

Utgreiingsbehov

Synleggjera konsekvensar på utvikling i kvalitet på vegdekke i forhold til bruk av vedlikehaldsmidlar.

4.1.10 Høgfjell

Utfordringar

I samband med innsparingsprosjektet SFJ 2019, har Statens vegvesen greidd ut potensiale for innsparing ved vinterstenging av vegar og utsett opning/tidlegare stenging av vinterstengde vegar. Utgreiinga viser at det potensiale for mindre innsparingar ved å utvide stengingsperioden på allereie vinterstengde vegar. Vidare er det eit mindre innsparingspotensiale ved vinterstenge fleire vegar med liten trafikk. Utgreiinga vurderer også vinterstenging av 2 høgfjellsoverganger dersom reduserte rammer tilseier et det vert nødvendig.

Fjelloverganger er ein del av det samla vegnettet i Sogn og Fjordane, og stenging av desse gir ulemper for trafikantane. Framlegg til ny driftsstandard for fylkesvegnettet omhandlar også endringar i opningstider av høgfjellsoverganger.

4.1.11 Ferjeavløysing

Utfordringar

Vi har fleire prosjekt på fylkesvegnettet som kan vere aktuelle som ferjeavløysingsprosjekt. I kommuneproposisjonen 2016 vart det etablert ei ferjeavløysingsordning for fylkesvegprosjekt. Samferdslededepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet er no i gang med å utvikle retningslinjer for ordninga. Dette skal etter planen vere klart i løpet av første halvår 2016.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har bekrefta at fylket får behalde ferjemidlane ved nedlegging av enkeltstrekningar i Atløysambandet.

Det er pr. i dag ikkje mogleg å berekne dei økonomiske konsekvensane av prosjekta fordi det er stor uvisse i prosjektkostnadane. Likevel kan vi med stor sikkerheit seie at alle prosjekta vil ha ei finansieringsutfordring i mange år etter byggestart.

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.

4.2 Riksveg

4.2.1 Drift og vedlikehald

Drift av riksvegnettet omfattar alle oppgåver og rutinar som er nødvendige for at vegnettet skal fungere godt. Viktige driftstiltak er m.a. brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask, reinhald, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntareal, trafikkstyring og trafikantinformasjon.

I transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 går det fram at målet for drifta er at alle grupper trafikantar skal ha ei tilbod om sikker og påliteleg framkome heile året. Samstundes skal natur og miljøtilhøva langs vegane verte tekne vare på. Tiltak som ivaretek trafikktryggleik er prioriterte. Dette gjeld særleg vinterdrifta, der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste oppgåvene. Strekningar med mange og alvorlege ulukker vil bli følgt opp spesielt. Driftsoppgåver som sikrar ein føreseieleg transport for næringslivet vil bli prioriterte.

Det er definert eit servicenivå for vedlikehald av riksvegar som skal sikre at tilstanden og kvaliteten på vegnettet vert oppretthalde, både med omsyn til funksjon og tryggleiksnivå. Innan vedlikehald vil oppretting av skader og slitasje som kan medføre store konsekvensar for trafikktryggleik og framkome bli prioritert.

Riksvegnettet er prega av eit betydeleg vedlikehaldsetterslep som medfører høgre kostnader til drift enn om vegnettet hadde ein tilfredsstillande standard. Eit aldrande vegnett med ein forverra tilstand, vil etter alt å dømme føre til svikt eller samanbrot på vegnettet.

Vedlikehaldsnivået på vegdekke er basert på kva som vil gje størst samfunnsøkonomisk nytte. I grunnlagsdokumentet til NTP legg dei statlege transportetatane til grunn ei ramme til drift- og vedlikehald på over 100 mrd. kr. Det framtidige kostnadsbildet for drift- og vedlikehald er usikkert fordi det er vanskeleg å rekne seg fram til utviklinga på tilstanden på vegnettet, utbyggingstakt, prisutvikling, trafikkutvikling og konsekvensane av klimaendringar.

Manglande vedlikehald har ført til omfattande etterslep på infrastrukturen. Truleg vil det vere samfunnsøkonomisk lønsamt å ta igjen etterslepet fordi det reduserer kostnadane knytt til bruk, drift og vedlikehald av infrastrukturen. På same tid vil infrastrukturen bli meir påliteleg og robust mot effektar av klimaendringar.

4.2.2 Ferjefri E39

Ambisjonen for ein opprusta og ferjefri E39 er å fjerne ferjene som barrierar for transport og å redusere reisetida. Utbygging vil dermed legge til rette for ein effektiv godstransport og større og meir robuste bu- og arbeidsmarknader på Vestlandet.

Transportetatane tolkar denne ambisjonen slik at det skal byggast ferjefrie kryssingar av alle fjordane og utbetre vegane på land slik dei er rusta opp til ein standard vegane skal ha i 2035. Statens vegvesen har utarbeidd ein utviklingsstrategi som syner korleis det er mogleg å gjennomføre ambisjonen innan 2035. Strategien viser m.a. følgjande:

- Teknologisk er det mogleg å gjennomføre ambisjonen.
- Planleggingsmessig er det mogleg å gjennomføre ambisjonen.
- Det er finansielt utfordrande å gjennomføre dette. Planlegging og utbygging av ein opprusta og ferjefri E39 vil koste om lag 340 mrd. Kr. Potensialet for bompengar er rekna til om lag 110 mrd. kr.

Det aller meste av strekningane mellom fjordkryssingane vil ha behov for utbetring. Strekningane på land er viktige for å nå måla om ein opprusta og ferjefri E39. Mykje av innspart reisetid vil ligge her.

Ambisjonen om ferjefri E39 medfører 7 fjordkryssingar.

Det er krevjande å talfeste kor mykje samfunnet vil tene på å bygge ut ein utbetra og ferjefri E39. Resultata av dei ordinære samfunnsøkonomiske analysane viser at fleire hovudstrekningar på E39 vil ha positiv netto nytte under føresetnad av at heile E39 blir ferjefri i løpet av berekningsperioden.

4.2.3 Investeringar

For dei store prosjekta har transportetatane rangert investeringane ut i frå retningslinjer frå Samferdsledepartementet. Dei har rangert prosjekta etter netto nytte pr. budsjettkrone og etter samfunnstryggleik, samanhengande utbygging og standard.

Dei økonomiske rammene til oppstart av nye prosjekt er i stor grad avgrensa av behovet for finansiering til prosjekt som anten er starta eller føresett starta i perioden 2014 – 2017, eller prosjekt som er føresett starta tidleg i planperioden. Dei bundne prosjekta utgjer om lag 176 mrd. kr og må i all hovudsak kome tidleg i planperioden. I tillegg kjem tiltak som følgje av forskrifter, m.a. innan tunneltryggleik.

I låg ramme og basisramme er det ikkje mogleg å gjennomføre alle store prosjekt som er rekna som bindingar. Uavhengig av rammenivå er det ikkje rom for å gjennomføre alle store prosjekt som føresett i gjeldande handlingsprogram 2014 – 2017.

For Sogn og Fjordane sin del betyr dette at det ikkje vil ligge inne nye investeringsprosjekt ut over dei prosjekta som er rekna som bundne prosjekt.

4.3 Skredsikring

Utfordringar

Alle typar skred representerer i større eller mindre grad ein risiko for menneske og vegnett. Dei fleste skredhendingsane her i fylket kan skrivast til naturtilhøva berggrunn, lausmassefordeling, topografiske tilhøve, gradient og temperatur- og nedbørvekslingar. Statens vegvesen la i desember 2015 fram revidert vurdering av skredsikringsbehovet for riks- og fylkesvegvar i region vest basert på ein reknemodell der rasprosjekta vert vekta etter ulike kriterium. Kvart år vert det sett av øyremerka midlar over statsbudsjettet til rassikringstiltak. I 2016 ligg desse løyvingane på 1,2 mrd. på landsbasis. Løyvinga vert fordelt med om lag femti prosent på høvesvis riksvegnettet og fylkesvegnettet.

Utgreiingsbehov

Den reviderte vurderinga av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegvar er eit utgangspunkt for prioritering av skredsikringstiltak på fylkesvegnettet. I tillegg må det vurderast andre kriterium for prioritering av skredsikringstiltak. Analysedokumentet skal synleggjere behovet for rassikring på riks- og fylkesveg. I tillegg skal det synleggjerast kva som trengs pr. år på landsbasis for å nå målet til nasjonal rassikringsgruppe om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot ras i 2030.

4.4 Kollektivtransport

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket. Drosje er ikkje definert som kollektivtransport med mindre det er ei tingingsrute jf. kapittel 4.4.3. Drosjenæringa spelar likevel ei viktig rolle i det samla kollektivtilbodet i fylket og vil vere med i vurderinga. Fylkeskommunen er løyvemynde og tildelar drosjeløyver i Sogn og Fjordane.

4.4.1 Ruteproduksjon med buss og båt.

Utfordringar

Eit velfungerande kollektivsystem er viktig i alle samfunn. Det er mange ulike reisebehov, t.d. daglege arbeidsreiser og sporadiske fritidsreiser. Sogn og Fjordane er eit geografisk stort fylke med få innbyggjarar.

Privatbilen er for mange i grisgrendte strok det viktigaste transportmidelet. Privatbilen åleine gjev ikkje eit fullgodt tilbod til alle. Spesielt grupper der mange ikkje disponerer bil, t.d. studentar, pensjonistar, born osb. Tilreisande som kjem til fylket med ekspressruter eller fly har og behov for eit reisetilbod heilt fram.

Det er viktig med eit godt utbygd kollektivtilbod på strekningar og tidspunkt det er mange reisande. Vidare må vi ivareta viktige rutefunksjonar på bygdene slik at det er mogleg for innbyggjarane å få utført viktige ærend.

I Sogn og Fjordane er det kommersielle rutetilbodet (ekspressbussar) ein del av det totale rutetilbodet. Det er viktig at rutestrukturane heng saman og utfyller kvarandre. Det er alltid ein viss dynamikk i rutene med endring av klokkeslett, nedlegging eller oppretting av ruter. Det er stadig behov for justering av kollektivsystemet.

Utgreiingsbehov

Overordna kartlegging og analyse av reisebehov og aktuelle rutestrukturar. Vi må ha kunnskap om kva som er viktig for å få eit best mogleg kollektivsystem.

4.4.2 Alternativ kollektivtransport

Utfordringar

Det kan vere lite samfunnsøkonomisk å køyre store bussar med få passasjerar. Drosjer vert nytta i tingingsruter og som undertransportørar i skuleskyss. Enkelte kommunar har ordningar med

serviceskyss. Skyssen er open for alle, men brukaren må melde seg på dagen før. Fleksibilitet i utforminga av ordninga er avgjerande for at tilbodet skal kunne fungere optimalt.

Utgreiingsbehov

Kartlegge og vurdere ulike former for bestillingsruter på buss, båt og drosje.

4.4.3 Miljø

Utfordringar

Miljøutfordringane i samfunnet vert stadig større. Sogn og Fjordane må ha eit bevisst forhold til miljøutfordringane i samband med kjøp av buss-, båt- og ferjetenester.

Utgreiingsbehov

Fram mot dei neste anbudsutlysingane bør det gjennomførast utgreiingar for å synleggjere kva alternative energikjelder som kan nyttast og kva kostnadane med dei ulike alternativa er. Gjennom eit slikt arbeid blir det då laga eit beslutningsgrunnlag til politisk leiing.

4.4.4 Infrastruktur

Utfordringar

Gode og trygge vegar som er tilrettelagd for kollektivtrafikk er viktig for å få til eit velfungerande kollektivsystem.

Ved planlegging av nye veglenkjer og omarbeiding av eksisterande vegar er det viktig at kollektivtransport vert ivareteke. Dette gjeld t.d. plassering av haldeplassar, byggefelt der det er planlagt kor bussen kan gå og vegutforming som gjer det greitt å kome fram med store bussar.

Utgreiingsbehov

Ved utvikling av infrastruktur (bil, gang og sykkelvegar) er det mange omsyn å ta. Det er viktig at det alt på planstadiet vert lagt til rette for gode løysingar for kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen må aktivt bidra inn i ulike planprosessar for å bidra til gode kollektivløysingar. Det må arbeidast for å få etablert eit betre samarbeid mellom ulike etatar slik at omsynet til kollektivtrafikk kjem med i planprosessane på eit tidleg stadium.

4.4.5 Universell utforming

Utfordringar

I samband med anbod på bussrutene vil alle bussane i fylket vere universelt utforma frå sommaren 2017. Det er ei større utfordring å få til universell utforming i båtrutene. Med mykje forskjellige kaiar rundt omkring er det krevjande å finne fartøy som er tilpassa alle kaiane i eit område.

Utgreiingsbehov

Fram mot dei neste anbudsutlysingane bør det gjennomførast utgreiingar for å synleggjere status på dei ulike kaiane som vert trafikkert og vurdere kva som må gjerast for å kunne tilby ei best mogeleg universelt utforma reise.

4.4.6 Skuleskyss

Utfordringar

Fylkeskommunen har ansvar for å organisere skuleskyss for elevar i vidaregåande skule og i grunnskulen. Kommunane betalar ein eigendel for elevar i grunnskulen tilsvarende billettakst for barn. Skuleskyss er den einaste rutetypen som gjennom lov gir innbyggjarane rett til offentleg organisert transport.

Om lag halvparten av ruteproduksjonen på veg er knytt til skuleskyss. Skuledelen i lokale båtruter er enda større. Skuleskyssen bind det meste av vogninnsats og sjåførtimar. Størsteparten av kostnadane til ruteproduksjon er knytt til skuleskyss.

Skulane er stadig i endring. Grendaskular vert lagt ned. Skuletidene endrar seg og det oppstår behov for ulike reisetider for dei ulike klassetrinna.

Dagens betalingsmodell gjer at kommunane kan utløyse store kostnader knytt til skuleskyss på fylkeskommunen si rekning. Det er difor viktig med eit godt samarbeid med kommunane for å sikre ei nokolunde rasjonell skuleskyssorganisering. Kostnadane knytt til skuleskyss vil auke vesentleg dersom kommunane ikkje tek omsyn. Det vil då vere lite midlar igjen til andre fylkeskommunale ruter – ruter som går rundt om i kommunane.

Utgreiingsbehov

Syte for eit godt samarbeid med kommunane. Grei ut kva tiltak som kan gjennomførast for å sikre godt samarbeid og felles forståing mellom fylkeskommunen og kommunane.

4.4.7 Drosjer

Utfordringar

Det er viktig for innbyggjarane i Sogn og Fjordane å ha tilgjengeleg drosjer der folk bur. Siste åra har det vorte stadig meir utfordrande å finne drivarar til distriktsløyva.

Som drosjeeigar har du driveplikt 24 timar i døgnet 365 dagar i året. Det er dyrt å ha tilgjengeleg bil og mannskap og i tillegg er det kome skjerpa krav til taksameter og rekneskap. Det krev ei viss omsetning for å kunne drifte eit drosjeløyve.

Skuleskyss og pasientreiser har vore hovudgeskjeften for mange distriktdrosjer. Dei løyvehavarane ute på bygda som misser denne køyringa har sjeldan tilstrekkeleg driftsgrunnlag.

Utgreiingsbehov

Kartlegge og analysere dagens situasjon. Kva tiltak kan fylkeskommunen bidra med for å få eit tenleg drosjetilbod i heile fylket, også i framtida.

4.5 Luftfart

Luftfarten spelar ei vesentleg rolle for transporttilbodet i Sogn og Fjordane. Fylket har 4 regionale flyplassar – Sogndal, Førde, Florø og Sandane. Desse har ein viktig regional funksjon, særleg for næringslivet i fylket. Det er viktig at kapasitet og rutetilbod speglar behovet. Samstundes er det utfordrande å møte auka etterspurnad etter flyreiser og vedtekne mål knytt til utsleppsreduksjon av klimagassar.

Fylkeskommunen skal arbeide aktivt for å oppretthalde fire regionale flyplassar i fylket. Derfor må vi vere offensive med infrastruktur og rutetilbod. Det inneber at fylkeskommunen må arbeide aktivt for eit betre rutetilbod i konsesjonskrava.

I samband med siste ambodsutlysing av flyrutene i Sogn og Fjordane, vart rutetilbodet på Flora lufthamn teke ut av det statlege rutekjøpet av flyruter. Frå 1. april 2016 vert rutetilbodet på Flora lufthamn kommersielt. Allereie før kommersialiseringa trer i kraft ser vi at rutetilbodet på Flora lufthamn vert svekka og trafikken på lufthamna vert redusert. Rutetilbodet på Flora lufthamn vart kommersielt m.a. på grunn av stor trafikk på lufthamna. Med redusert rutetilbod og færre reisande vil det vere grunnlag for å jobbe politisk med å få rutetilbodet på Flora lufthamn inn att i det statlege rutekjøpet.

4.6 Godstransport

På landsbasis har den internasjonale handelen auka raskare enn både verdiskaping og vareproduksjon. Veksten i godstransporten er større enn den økonomiske veksten. Sjøtransport dominerer utanrikshandelen. Innariks er vegtransport viktigast på korte distansar, medan sjøtransport har mest å seie på lange distansar. Prognosar mot 2050 viser at sjøtransporten får 70 prosent av veksten i transportarbeidet, men lange vegtransportar over 300 km vil auke raskare enn jernbane- og sjøtransport.

I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 føreslår transportetatane ein strategi som vil gje overføring av gods frå veg til sjø og bane. Dette skjer gjennom ei auka satsing på godstransport på jernbane, tilskotsordningar for gods på sjø og betre samanknytting mellom transportformene i knutepunkta.

I samband med Nasjonal transportplan 2018 – 2029 har transportetatane gjennomført ein godsanalyse. Analysen viser at det på nasjonalt nivå kan overførast mellom 5 og 7 mill. tonn gods frå veg til sjø og bane. Potensialet for overføring av gods er størst for samlast og gods som vert frakta med container innanlands, tømmer til jernbane, fersk fisk og andre termovarar innanlands og utanriks, samt godstrafikk på jernbane knytt til utanrikshandel med Sverige og andre Østersjøland. Investeringar i jernbane utgjer den største delen av satsinga for overføring.

4.6.1 Hamner

Utfordringar

Målsetjinga om meir gods frå veg til sjø krev effektive hamneløysingar og gode økonomiske intensiv for overføring av gods. Marin sektor er ei viktig næring for Sogn og Fjordane og er avgjerande for utviklinga langs kysten. Vedtak gjennom Regional transportplan vil ikkje automatisk føre til overføring av gods frå veg til sjø. Marknaden styrer godsstraumane uavhengig av politiske vedtak. Det er difor ei utfordring å finne dei gode løysingane både når det gjeld økonomiske tilskotsordningar for tiltak på hamnene og konkrete tiltak i hamnene for meir effektiv handtering av gods.

Utgreiingsbehov

Kartlegge status for utgreiingar og planar for sjøtransporten i Sogn og Fjordane, særskilt tiltak knytt til hamner, farleier og godstransport. Kartlegge aktuelle økonomiske tilskotsordningar samt potensialet for overføring av gods frå veg til sjø i Sogn og Fjordane.

4.7 Jernbane

Flåmsbana er den einaste jernbanestrekninga me har i Sogn og Fjordane. Denne er viktig for vanleg persontransport, men i hovudsak er den viktig for reiselivet i fylket. Flåmsbana går frå høgjellsstasjonen Myrdal til Flåm stasjon innerst i Aurlandsfjorden. På Myrdal stasjon kan ein kople seg på Bergensbanen, der både person- og godstransport kan gå vidare mot Bergen eller Oslo.

4.8 Breiband

Breiband vert av mange løfta fram som avgjerande viktig for konkurransesituasjonen. Nokre er avhengige av høg kapasitet. Næringane i utkantsamfunn peikar på dårleg dekning og problem med avanserte styringssystem. Eit godt breibandtilbod gir potensial for staduavhengige kompetanse-arbeidsplassar, nye bedrifter, formidlingstenester, velferdsteknologi innan helse og omsorg, bærekraftig befolkningsutvikling og positivt omdømme. (Kjelde: Verdiskapingsplanen for Sogn og Fjordane 2014 – 2025).

Regjeringa har uttalt at den vil sikre tilgang til høghastigheitsbreiband i heile landet, med mål om hastigheit på 100 Mbps.

Gjennom Verdiskapingsplanen har fylkeskommunen, i samarbeid med kommunane, som mål å utforme store prosjekt som løyser ut statlege midlar og å styrkje kommunane si evne til å initiere gode breibandprosjekt. Det er viktig å sikre ei rask gjennomføring av dei prosjekta som vi får midlar til m.a. gjennom betre rådgjeving til kommunane og utvikle gode samarbeid der ein lærer av kvarandre og utviklar ein sams måte å gjennomføre arbeidet på.

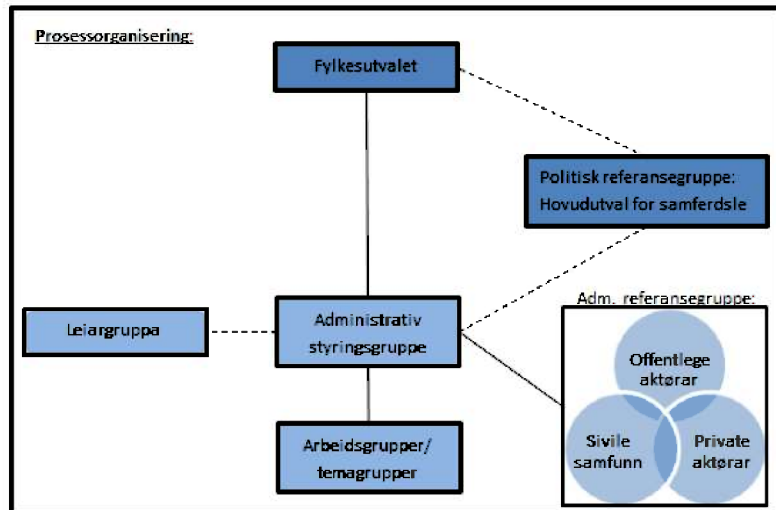
Breiband er ein viktig infrastruktur for næringslivet og samfunnet elles i Sogn og Fjordane. Næringsavdelinga følgjer opp breibandstrategien og måla for breibandutbygging i Verdiskapingsplanen. Transportplanen vil ha fokus på samordning av breibandutbygging og anna infrastrukturbygging (veg, gang- og sykkelveg).

5. Organisering, prosess og medverknad

5.1 Organisering av planarbeidet

Arbeidet med Regional transportplan skal vere ein brei samarbeidsprosess.

Organiseringa av planarbeidet skal sikre politisk forankring og brei deltaking frå alle aktørar som planen får konsekvensar for. Det er viktig å syte for at parallelle planprosessar i fylket er koordinerte. Dette er eit sentralt element i organiseringa av arbeidet. Statlege organ og organisasjonar har både rett og plikt til å delta når planlegginga femner deira virkeområde eller eigne planar og vedtak. Dette kjem fram av § 8-4 i Plan- og bygningslova. Sidan planen er retningsgjevande for både kommunar og sektorane si eiga verksemd, er det nødvendig at også desse deltek i planprosessen. Organisasjonar og institusjonar bør og trekkjast inn. Desse er viktige for å få realisert planen og gje han gjennomslagskraft.



Figur 2: Organisering av planarbeidet.

5.1.1 Organisering av arbeidet med regional transportplan for Sogn og Fjordane

Organiseringa av arbeidet med regional transportplan vil vere ei vidareføring av opplegget som vart nytta for arbeidet med planprogrammet. Under fylgjer ein kort presentasjon av dei ulike gruppene i figur 2 og kva rolle dei har i planarbeidet.

Politisk styring og vedtaksmynde:

Fylkestinget: Plan- og godkjenningssmynde for regionale planar. Fylkestinget fattar endeleg vedtak etter at planframlegget har vore til høyring og offentleg ettersyn.

Planutvalet/fylkesutvalet - politisk styringsgruppe: Fylkesutvalet vedtek utlegging av planprogram og planframlegg til høyring og offentleg ettersyn og tilrår endeleg vedtak til fylkestinget. Fylkesutvalet som planutval er i tillegg politisk styringsgruppe. Dei følgjer arbeidet gjennom orienteringar og meldingar undervegs. Styringsgruppa skal gje politiske styringssignal.

Hovudutval for samferdsle - Politisk referansegruppe: Hovudutvalet skal vera politisk referansegruppe. Hovudutvalet har høve til å følgje arbeidet gjennom orienteringar og vil ha moglegheit til å gi innspel og kommentarar undervegs i planprosessen.

Administrativ styring:

Administrativ styringsgruppe: Det er oppretta ei administrativ styringsgruppe for arbeidet med regional transportplan inkludert planprogram. Den administrative styringsgruppa skal koordinere det faglege arbeidet med planen ved å drøfte praktisk gjennomføring av planarbeidet, drøfting av alternativ, førebu innspel til styringsgruppa, samt invitere til ulike arrangement som skal sikre medverknad. Gruppa vert leia av samferdsleavdelinga i fylkeskommunen og vil elles bestå av

representantar frå næring- og kulturavdelinga, planstaben og samferdsleavdelinga i fylkeskommunen. I tillegg vil det vere ein representant frå Statens vegvesen.

Leiargruppa: Leiargruppa skal syte for effektiv samordning for å sikre god måloppnåing for fylkeskommunen.

Referansegruppa: Referansegruppa skal vere ein regional arena for å drøfte og gje innspel på strategiske problemstillingar. Denne gruppa vil bli etablert så snart arbeidet med Regional transportplan kjem i gang for fullt. Samansettinga av gruppa vil variere etter kva tema som vert teke opp til drøfting.

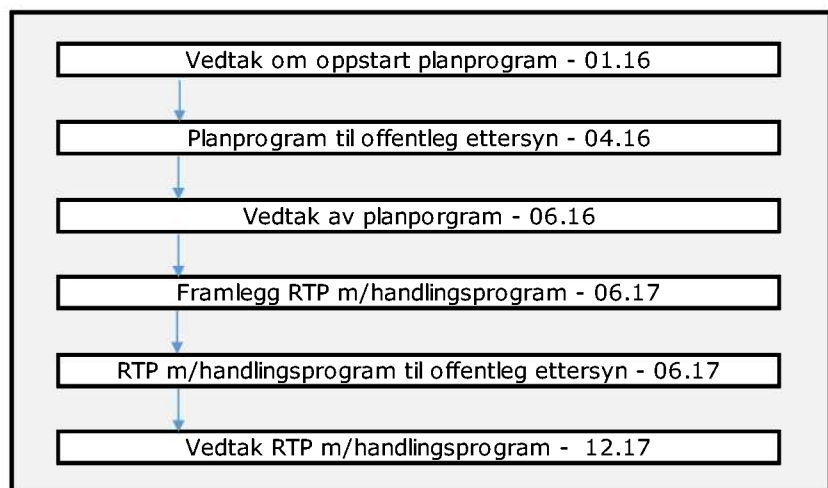
Arbeidsgrupper/temagrupper: For å sikre fagleg tyngde i utforming av dei einiskilde plantema vil ein opprette arbeidsgrupper eller temagrupper etter behov. Desse skal delta i produksjon av planframlegget og handlingsprogrammet innanfor sitt fagtema.

5.2 Prosess

Regional transportplan skal følgje normal prosess for handsaming av regionale planar etter plan- og bygningslova. Høyringsfristen for høyringsframlegg til Regional transportplan vil bli sett til meir enn seks veker, som er minimum etter plan- og bygningslova. Dette grunna ferieavvikling i juli månad. I tillegg vi sørge for ei brei kunngjering av planprogrammet for å sikre medverknad i ein tidleg fase.

Etter høyring og offentlig ettersyn av planprogrammet vil alle innspela til dette bli vurderte. Eit revidert planprogram vert deretter vedteke og endeleg fastsett av fylkesutvalet. Med utgangspunkt i dei føringar som vert lagt i planprogrammet, skal eit framlegg til regional transportplan utarbeidast. Planen vert lagt ut til høyring og offentlig ettersyn.

Revidert RTP vert endeleg vedteken av fylkestinget etter at alle høyringsinnspel er vurderte. Handlingsprogrammet vil følgje same prosess, slik at høyringsvedtak og slutt-handsaming av handlingsprogrammet til RTP skjer parallelt med sjølve planframlegget.



Figur 3: Politisk prosess.

5.3 Medverknad

I plan- og bygningslova kapittel 5 er det nedfelt krav til medverknad i offentleg planlegging. Planstyresmakta skal til ei kvar tid syte for ein open, brei og tilgjengeleg medverknad frå ålmenta og god dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Dei formelle krava i plan- og bygningslova om medverknad og offentleg ettersyn av planprogram og planframlegg er eit minstekrav.

Hovudaktørar i planarbeidet:

- Sogn og Fjordane fylkeskommune
- Statens Vegvesen
- Kystverket
- Avinor
- Fylkesmannen
- Regionråda

5.3.1 Offentleg

Utover det å fremje innspel til planen i høyringsperioden, vil medverknad frå det offentlege vere sikra gjennom deltaking i den administrative prosjektgruppa, den administrative referansegruppa og i temagrupper, samt andre arenaer for medverknad som det vert lagt opp til.

Den administrative referansegruppa skal vere ein regional arena for å drøfte og gje innspel på strategiske problemstillingar. Denne gruppa er samansett av 3 aktørgrupper. I gruppene er deltakarar frå det sivile samfunn, offentlege aktørar og private aktørar som alle er viktige for samfunnsutviklinga i Sogn og Fjordane. Samansettinga av gruppa vil variere etter kva tema som vert teke opp til drøfting.

Aktuelle deltakarar i referansegruppa:

- Kommunane
- LO
- NHO
- Noregs lastebileigarforbund
- Syklistenes landsforening
- Naturvernforbundet
- Norges automobilforbund
- Andre interessegrupper

5.3.2 Interesseorganisasjonar

Utover det å fremje innspel til planen i høyringsperioden, vil medverknad frå interesseorganisasjonar vere sikra gjennom deltaking i den administrative referansegruppa og i temagrupper, samt andre arenaer for medverknad som det vert lagt opp til.

5.3.3 Ålmenta

Kontakten mot ålmenta i dette planarbeidet vert hovudsakleg gjennom høyring og offentleg ettersyn av planprogrammet og planframlegget. I samband med utlegging av planprogrammet for offentleg ettersyn vert det kunngjort oppstart av planarbeidet, for på den måten å gjere flest mogleg klar over det pågåande arbeidet og dei ulike høva for å kome med innspel til planarbeidet. Plandokument vert gjort tilgjengeleg på nettsidene til fylkeskommunen.

Det er planlagt å oppretta ei nettside på Sogn og Fjordane fylkeskommune si heimeside som fortløpande vil presentere oppdatert informasjon om planarbeidet og informere om høve til å komme med innspel og kommentarar.

5.4 Framdrift

Framdriftsplanen for planarbeidet vert regulert av formelle krav til fristar i plan- og bygningslova, organisering av prosjektet og delegasjonsreglane i Sogn og Fjordane fylkeskommune. Fylkeskommunen skal ha ein endeleg vedteken regional transportplan klar i desember 2017.

	2016												2017											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Utarbeide planprogram	■	■	■	■																				
Vedtak om og utlegging off. ettersyn				■																				
Høringskonferanse			■																					
Høyring og handsaming			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Utarbeide RTP m/handlingsprogram					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Vedtak om utlegging av RTP til off. ettersyn																	■							
Høyring og handsaming																■	■	■	■	■	■	■	■	
Sakshandsførebuing																			■	■	■	■	■	
Høyringsmøte RTP																			■					
Vedtak fylkesting																							■	

Figur 4: Framdrift.

For arbeidet med planprogrammet til RTP er det lagt opp til følgjande framdriftsplan våren 2016:

- 27. januar 2016: Vedtak i FU om oppstart av planarbeidet med utarbeiding av planprogram.
- 13. april 2016: FU-handsaming av utkast til planprogram med vedtak om utlegging til offentlig ettersyn.
- 14. april 2016: Utsending av planprogram på høyring med høyringsfrist 27. mai 2016.
- April/mai 2016: Ev. høyringsmøte på planprogrammet.
- 22. juni 2016: FU-vedtak av endeleg planprogram og om vidare framdrift av planarbeidet.

Førebels framdriftsplan for arbeidet med Regional transportplan 2018 – 2027

Arbeidet med sjølve transportplanen vil bli starta i juni 2016 og halde fram til juni 2017, då planen skal leggest ut på høyring. Høyringsfristar følgjer av plan- og bygningslova, som er minimum 6 veker. På grunn av ferie i høyringsperioden vil høyringsfristen bli sett til 30. september 2017. Det er planlagt høyringsmøte i løpet av høyringsperioden. Fylkestinget skal godkjenne Regional transportplan i sitt møte i desember 2017. Det vil bli utarbeidd meir detaljert framdriftsplan for arbeidet med transportplanen.