

Innspel til høring på Regional transportplan 2018 – 2027

Innhold

Stein Jørund Amdam	4
Loen Reiselivslag SA.....	4
Sogn og Fjordane Fiskarlag.....	7
Bremanger kommune.....	8
Stadpipe, Selje	9
Dragebygg AS.....	9
Visit Sognefjord AS	10
Askvoll Næringsutvikling	15
Håvard Skibenes	17
Loen Utviklingslag.....	22
Selje kommune	24
Luster kommune	27
Vågsøy kommune	29
HAFS Regionråd	30
Sogn og Fjordane Energi AS, avd. Sandane	35
Fellesnemnda for Balestrand, Leikanger og Sogndal	35
Lærdal kommune	37
Kystvegen Måløy – Florø AS	39
Aurland kommune.....	41
Naustdal kommune	44

MDG Sogn og Fjordane.....	45
Gloppen kommune.....	46
Hyllestad kommune.....	47
Gulen kommune.....	49
Mardal krins.....	51
Førde kommune.....	51
SIS (samarbeidsforum i Sunnfjord).....	53
Lærdal sjukehus / Helse Førde.....	54
Gaular kommune.....	55
Bedriftsnettverket Gaularfjellet.....	55
Kystvegen Ålesund-Bergen.....	56
Kontaktutvalet for Olden og Oldedalen.....	58
FAU skulane på Sandane, Gloppen.....	60
Fjaler kommune.....	60
Askvoll kommune.....	62
Sogn regionråd.....	63
Eid kommune.....	65
Sogn og Fjordane bondelag.....	70
Vik kommune.....	72
Høyanger kommune.....	72
Ola Dag Thingnes.....	75
Norsk lastebileigarforbund.....	75
Statens vegvesen, Region Vest v/Regine Benz.....	79

Stryn kommune	79
Sogn og Fjordane SV	81
Maskinentreprenørens Forbund	83
Midtvegen 615 AS	83
Fjaler næringsutvikling	85
Verksemdene på Lutelandet	86
Rivedal bygdelag.....	87
Fjordane grendalag.....	88
Ungdomspolitisk utval.....	88
Bebuarar langs Fv.615 Sandane – Bukta	89
«Ja til bru Maurstad – Oteren»	90
Botnane og Årebrot grendalag v/Nina Seljestokken og Rune Nordbotten.....	90
Naustdal SV	91
NAF, avd. Fjordane og ytre Sogn	92
Årdal kommune.....	93
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane	93
Balestrand kommune	94
Leikanger kommune	95
Solund kommune	96
Advokatfirma Harris	97
Flora kommune	98
Jølster kommune.....	101
Statens vegvesen Region vest v/Guro Marie Dyngen	102

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
1	Stein Jørund Amdam	<p>Eit overordna mål å få med seg infrastruktur i vegane i området rundt Kjøde ved bygging av Stad Skipstunnel. Må skje i samband med planlegging av skipstunnelen. Vil bli nødvendig med og infrastruktur i samband med kommune- samanslåing mot Nordfjord.</p> <p>Ønskjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tunnel frå Eide til Kjøde og frå Kjøde til Nave/Bryggja. - full opprusting av vegen frå Kjøde mot Stad og frå Kjøde til Åheim 	<p>Investeringsiltak, må vurderast i samband med investeringsprogrammet</p>	16/257 - 96
2	Loen Reiselivslag SA	<p>1. <u>Folketalsutvikling og demografi i Lodalen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 7 familiar har flytta til dalen dei siste 5 åra. Skuleruta har 25 barn og ungdomar som reiser dagleg ned og opp dalen på strekninga Bødal – Loen frå 2017 • 69 fastbuande og 60 personar som er leigebuarar på fast basis. Dei fleste arbeidet på Nordfjord Kjøtt as. 129 personar pendlar dagleg på vegen. Anna ikkje-jobbrelatert trafikk kjem i tillegg. <p>2. <u>Næringsliv</u></p> <p>Reiseliv ein av dei største næringsaktivitetane i Loen med om lag 300 000 overnattingsdøgn i Loen/Lodalen. Ca 730 fastbuande. Nærare 900 arbeidsplassar i bygd der Nordfjord Kjøtt as og Hotel Alexandra as er dei største.</p> <p>Med etableringa av Loen Skylift vert det rekna med at besøkstalet i Loen vil auke med mellom 50 og 90 000 personar i 2017. Det er rekna med ei dobling i 2018. Det er registert ein monaleg auke i trafikken.</p> <p>Utfordring: Vegstandarden</p>	<p>Drift og vedlikehald, må vurderast innanfor ramma til føremålet.</p> <p>Ved bygging av ny veg – investering, som må vurderast i samband med investeringsprogrammet.</p>	16/257-95

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
2	Loen Reiselivslag SA	<p>3. <u>Transportrelaterte utviklingstrekk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikkmengde Stor trafikkauke i Lodalen både av fastbuande og turistar. Reknar med at over 100 000 vil ha besøkt Lodalen i løpet av sesongen 2017. • Lodalsvegen er smal og gir utfordringar for både bular og bussar. Spesielt tre stader som avgrensar bruken av vegen. To plassar i området Hamrane (4 km aust for Loen sentrum) og ein sving ved Hogrenning (10 km frå Loen). <p><u>Punkt 1: Ein høgresving ved ferdsle i austleg retning, midt i området Hamrane.</u></p> <p>Isnetting på oversida av vegen. Autovern oppå tidlegare støypt kantmur på nedsida av vegen. Vegen toler ikkje at redusert effektiv vegbreidde blir brukt til sikring. Problem for bussar.</p> <p>Løysing: Kutte nedste delen av isnettingen slik at bussane kan kome lettare rundt svingen. Den nedste delen av isen er lett å fjerne maskinelt om vinteren.</p> <p><u>Punkt 2: Første svingen vest for avkøyrsla til Loenvatn Feriesenter.</u></p> <p>Skarp sving der bussane må legge inn svingen slik at endane av bussen kan svinge over støypekanten for kome gjennom svingen. Ikkje lenger mogleg etter at det vart sett opp autovern oppå støypekanten.</p> <p>Løysing: Svingen må utvidast med sprenging over ei strekning på 10 meter, men berre i tre meters høgde fordi fjellveggen er hellande.</p>	<p>Drift og vedlikehald. Må vurderast innanfor ramma til føremålet.</p> <p>Drift og vedlikehald. Må vurderast innanfor ramma til føremålet.</p>	

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
2	Loen Reiselivslag SA	<p><u>Punkt 3: Skarp sving aust for avkøyrsla til garden Hogrenning:</u> Smal og uoversiktleg sving med mur på venstre sida (køyrande frå austleg retning). Autovern på høgresida har redusert effektiv vegbreidde med 40 cm. Svingen har blitt ei trafikkfelle der bussar og bubilar må rygge om lag 100 meter for å sleppe fram gåande og syklande. SVV har hevda at svingen bør utvidast ved å støype på utsida og sette autovern oppå. Dette vil utvide vegbreidda med 1 meter.</p> <p>Løysing: Auka vegbreidda ved å grave inn i bakken og flytte muren. Grunnen består av lausmasse/jord – omfattande sprengingsarbeid er ikkje nødvendig.</p> <p><u>Generelt problem på Fv. 723</u> For få og små møteplassar. På 15 km er det to møteplassar og to sнопlassar. Stabbesteinar er i ferd med å forsvinne fordi dei er dekt av autovern. I andre parti av vegen er stabbesteinane borte etter opprydding etter tidlegare orkanar. Langs strekninga Hogrenning – Bødal er det berre 1 km med sporadiske stabbesteinar og opptil 10 m fritt fall ned i steinmur – med minimal sikring.</p> <p><u>Minnetavla ved Bødal</u> Behov for å utvide vegen i 100 meters lengde og lage eit parkeringsfelt for bussar/bubilar/bilar for betre trafikkflyt. Ved begge endane av noverande utviding er det uoversiktlege svingar som burde vore skilta.</p> <p><u>Gang og sykkelveg</u> Fv. 723 ikkje tilrettelagt for gåande og syklande. Mange som sykklar i dalen. Må stoppe når motorisert ferdsle skal passere dei.</p> <p>Løysing: Fleire og betre møteplassar</p>	<p>Mindre investeringstiltak.</p> <p>Drift og vedlikehald. Må vurderast innanfor ramma til føremålet.</p> <p>Mindre investeringstiltak.</p> <p>Mindre investeringstiltak.</p>	

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
2.	Loen Reiseliv SA	<p><u>Vegdekke</u> Slitt vegdekke. Det er blitt eit problem spesielt på strekninga forbi Breng (7 km frå Loen) i 1 km lengde. For brøyting vinterstid er det problem å rydde vegen med plog.</p> <p><u>Skredsikring</u> Fv. 723 har 7 snøskred som kan krysse vegen. Ingen av desse er sikra med tunnel eller overbygg. Spesielt ein rasstad er viktig å få sikra: Merkingsgjølet mellom Hogrenning og Bødal.</p> <p><u>Framlegg til rangering av tiltaka:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skarp sving ved Hamrane (sprenging av fjell) 2. Skarp sving ved Hogrenning (betong på utside, evt breidde ut på overside ved mur) 3. Sving ved Hamrane (isnetting, autovern) 4. Utviding av veg/parkering ved minnetavla ved Bødal 5. Utviding av eksisterande møteplassar mellom Loen og Lodalen 6. Skredsikring ved overbygg av Merkingsgjølet mellom Hogrenning og Bødal 7. Autovern mellom Hogrenning og Bødal, 1 km 8. Vegdekke ved Breng, 1 km 	<p>Drift og vedlikehald. Må vurderast innanfor ramma til føremålet.</p> <p>Må vurderast i samband investeringsprogrammet og skredsikring. Skredpunktet har skredsfaktor 6,2. Aktuelt tiltak: overbygg</p>	
3	Sogn og Fjordane Fiskarlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stad skipstunnel 2. Rv. 15 Strynefjellet (her må tunnelane oppgraderast eller byggast nye) 3. Fv. Kystvegen Florø – Måløy 4. Rv. 15 må leggest til Trollebø hamneområde (regional fiskerihamn) 5. Fv Årsheimstranda i Selje kommune 6. Fv vegen til fiskerihamna i Borgundvåg 7. Stabil og godt mobilnett langs vegar og på fiskefelta 8. Alle hull ved det nye DAB- systemet må oppgraderast 	Punkt 4 - Omklassifisering av fv.623 til rv.15.	100

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
4	Bremanger kommune	<ol style="list-style-type: none"> 1. Overordna profil og målsetjingar i RTP 2018 – 2027 er fornuftige innanfor gjeldande rammer. 2. Forventar at følgjande tiltak vert prioritert og gjennomført i perioden 2018 – 2021: <ol style="list-style-type: none"> a. Gang og sykkelveg Brevika – Svelgen (Fv. 614) b. Skredsikring Davikstranda (Fv. 616) c. Pigging av fjell rundt sving v/Langeneset (Fv. 614) 3. Når det gjeld Kystvegen forventar kommunen at det vert sett av midlar til planlegging/prosjektering av Fv. 614 Svelgen – Indrehus i perioden 2018 – 2021 slik at prosjektet er klart til å realiserast frå 2022. Kommunen held på tidlegare prioritering når det gjeld val av trasé. <u>Prioriteringar:</u> <ol style="list-style-type: none"> a. Ny veg frå Svelgen til Indrehus b. Bru frå Tongane til Biskjelneset med tilførsleveggar til rv. 15 på Almenningsfjellet og fv. 616 ved Hamnen. c. Ny veg frå Svelgen til Sørдалen d. Ny veg frå Indrehus og Myklebustdalen til Grov. 4. Kommunen understrekar viktigheita av at utgreiingsarbeidet om godstransport og godsstraumar på Vestlandet, jf. flytting av gods frå veg til sjø, vert gjennomført som planlagd. 5. Fv. 616 mellom Kalvåg og Isane må utbetrast. Delar av vegen er smal og uoversiktleg, fleire plassar er det ikkje passering for to køyretøy. Einaste vegen til og frå bygdene i ytre Bremanger og er viktig med omsyn til frakt av gods og personar. Ved store og små trafikkuhell fører den låge vegstandarden til høg risiko for stenging i kortare og lengre periodar. Ved glatt føre står større køyretøy fast og sperrar vegen og fører til tap for næringslivet. 	Strekninga kan vere aktuell for mindre investeringstiltak.	102

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
5	Stadpipe, Selje	<p>Fv. 620. Bruker fv. 620 dagleg. Har 41 tilsette med produksjonslokale i Stadt Næringspark. Produserer større røyrkomponentar for installasjon på anlegg i Norge. Ofte større køyretøy som vert brukt for sende varene. Tilgang til marknader er viktig. Store transportkostnader. Må ha mest mogleg på bilane. Kan ta imot 16 meters lengder med røyr, men leverandørar vegrar seg får å køyre med slike lass på fv. 620.</p> <p>Samla sett mykje trafikk på fv. 620. Mykje frustrasjon frå sjåførar på grunn av vegen – særleg vinterstid.</p> <p>Viser til fv. 618 og fv. 620 i Selje kommune, utgreiingsoppdrag – bestilling. Tilfreds med at SVV vurderer utbetringar, men det er ikkje nok. Viktig å få i gang regulering av strekninga, slik at det er mogleg å kome i gang med bygging av veg med gul midtstripe. Denne strekninga er den viktigaste å starte på i Selje kommune.</p> <p>Ber om at det vert sett av midlar til planlegging.</p>	Strekninga kan vere aktuell for mindre investeringstiltak.	103
6	Dragebygg AS	<p>Ønskjer å sette fokus på fv. 620. Dragebygg AS har ei entreprenøravdeling og ein byggvarebutikk. I tillegg eit dei ein byggvarebutikk i Vanylven.</p> <p>Byggevarer er transportintensivt. Dei har i snitt 2 ankomstar dagleg med større bilar til anlegget på Stadlandet. I tillegg intertransport mellom deira butikkar. Reknar med at trafikk generert av Dragebygg AS er på om lag 800 bilar i året. Avhengig av ein god fv. 620.</p>	Strekninga kan vere aktuell for mindre investeringstiltak.	104

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
7	Visit Sognefjord AS	<p>RTP må i vesentleg større grad inkludere og omfatte omsyn til reiselivstrafikken i fylket. Reiselivet som ein faktor i utviklingsarbeidet er berre nemnt unntaksvis. I realiteten utgjer reiselivet ein vesentleg faktor i fylket for planlegging og utvikling av vegnett, ferjedrift og kollektivtransport med store og aukande trafikkvolum.</p> <p>Bil- og kollektivtransport av tilreisande(turistar) inn til - og innan fylket er reiselivsnæringa si «gods og varetransport» og må omsynstakast gjennomgåande i forhold til vegstrukturen, ferjedrifta og kollektivtransporten til - og innan fylket. Talet på tilreisande til fylket er så stort samanlikna med fastbuande at regional transportplan må ha et mykje større fokus på tilrettelegging for reiselivs-satsinga.</p> <p>Reiselivsnæringa står for meir enn 1,3 mill. gjestedøgn årleg i Sogn og Fjordane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sogn har meir enn 600.000 gjestedøgn i året. Om lag 2/3 av gjestedøgna er i perioden mai – september. Gjennomsnittleg overnattingstid er 1,6 døgn, noko som gir om lag 800.000 overnattingsreisande i fylket og 375.000 i Sogn. • I tillegg kjem dagsreisande og gjennomreisande med eigen bil, leigebil, buss, bubil som utgjer ein stad mellom 200- 350.000 i året i Sogn, og reisande med kollektivtransport som Sognebåten (om lag 40- 60.000 tilreisande med Sognefjorden in a Nutshell med 20- 30 % årleg vekst sidan 2015) og om lag 120.000 reisande med Norway in a Nutshell (Bergensbana/Flåmsbana/Nærøyfjorden) og tilreisande med Norway Bussekspress (Oslo/Bergen) og bruk av lokale bussar og båtar i regionen • Cruisetrafikken til Flåm og Skjolden utgjer i tillegg om lag 200- 250.000 passasjerar kvart år. 	<p>Reiseliv er ikkje nemnd spesifikt i RTP på lik linje med andre næringar som t.d. skogbruk, havbruk, fiskeoppdrett m.m.</p> <p>Dette er faktainformasjon som eventuelt må inn i kunnskapsgrunlaget.</p>	105

Visit Sognefjord AS

- Reiselivsnæringa er særskilt knytt til kollektivtilbodet med buss og båt til - og innan fylket som transportløyising – spesielt frå oktober til april - fordi internasjonale tilreisande i hovudsak ynskjer å nytte kollektivtrafikk til - og innan regionen i denne perioden med bakgrunn i vær og føre.
- Vekst i vinter - og heilårstrafikken er avhengig av god kollektivtransport inn til - og innan fylket. Eit eksempel på dette er heilårssuksessen til Norway in a Nutshell som nyttar Bergensbanen(frå Oslo og Bergen) med Flåmsbana til Flåm, båt på Nærøyfjorden og buss mellom Gudvangen og Voss. Ein liknande vekst på Nordsida av Sognefjorden og vidare rundt i fylket vil kunne bli sikra ved etablering av endestogg i Flåm for heilårsruta til Sognebåten.
- Reiselivsnæringa driv kommersielle transportløyisingar i Sogn, mellom anna båt Flåm – Gudvangen, ferje Kaupanger– Gudvangen og buss Gudvangen– Flåm, og Flåm– Stegastein og Sogndal – Geiranger. Utanom desse rutene er reiselivet i stor grad avhengig av offentleg transport som t.d. Sognebåten og ei rekkje lokale bussruters om t.d. «vandrebusane» (Leikanger– Sogndal – Jostedalen og Flåm – Østerbø) som førebels ikkje har store nok trafikkgrunnlag for rein kommersiell drift.

3.1 Overordna (Generelle utviklingstrekk)

- Reiselivet er berre stadvis nemnd i planen som dialogpartner eller brukar, medan reiselivet må omsynstakast meir inngåande i alle deler av planen.
- Reiselivet og transport av tilreisande med eige køyretøy eller kollektivtransport til/frå – og innan fylket heile året må omsynstakast gjennomgåande i transportplanen tilsvarande omsyna til lokalbefolkninga og gods- / varetransport.

Flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm har vore eiga politisk sak, jf. ft-sak 24/17: «Fylkestinget er positiv til intensjonane med ei betre samankopling av Flåm og nordsida av Sognefjorden heile året.»

Visit Sognefjord AS

- Transportplanen bør – kopla til reiselivsplanen for fylket – uttrykkje ein samla strategi for korleis transport - og infrastrukturtiltaka saman med ruteproduksjon kan bidra til å leggja til rette for styrking av heilårsreise liv i fylket Eigen strategi for Nasjonale turistvegar bør utviklast som del av dette.

Innspel til aktuelle punkt i planen:

2.2 KOLLEKTIVTRAFIKK: Legge til og tilreisande til hovudmålet slik: Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane **og tilreisande** i Sogn og Fjordane.

3.1 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK

Legge inn reiselivstatistikk og utvikling i tal reisande . Årleg vekst er rekna til 5-10 % dei komande åra.

3.2 TRANSPORTBEHOV

Må ta omsyn til auken i talet på tilreisande som nyttar kollektivtransport og anna transportsystem.

5 KOLLEKTIVTRANSPORT

Viktig å ta med reiselivet både som brukar (strategisk ruteproduksjon for å sikre vekst og verdiskaping) og som trafikkskapar som gjer det mogleg å oppretthalde/utvikle ruter og kollektivtilbod (tilreisande ei særskild viktig inntekskjelde for t.d. Sognebåten, ferjene og fleire buss- og båtruter).

5.2.2 Dialog med ulike aktørar (tiltak/handlingsprogrammet)

Viktig å samarbeide med destinasjonssleskapa og nærings om informasjons- og bookingløyser og som kan nyttast av tilreisande (m.a. språk, logikk/forenkling og tilgjengelegheit).

Reiseliv er ikkje nemnd spesifikt i RTP på lik linje med andre næringar som t.d. skogbruk, havbruk, fiskeoppdrett m.m.

Vi skal tilrettelegge for både reiseliv og andre næringar der det ligg til rette for det. Ser ikkje grunn til å endre hovudmålet.

Skal leggest inn i kunnskapsgrunnlaget.

Visit Sognefjord AS

5.4 RUTEPRODUKSJON

Legge til: Med bakgrunn i omfanget av- og veksten i reiselivet i fylket er det på høg tid at planlegging i område med stor turisttrafikk vert lagt innanfor hovudoppgåva til kollektivtenesta i fylket. Reiselivet må integrerast tettare i samferdsleplanlegginga.

5.6 FYLKESVEGFERJER

5.6.1 Strategiar:

Ta omsyn til reiselivet når det gjeld ferjefrekvens ved aktuelle samband ut frå eit næringstransportperspektiv (m.a. Hella – Dragsvik – Vangsnes)

5.7 KOLLEKTIVTRAFIKK OG KLIMA

Eit viktig punkt for reiselivsnæringa, som satsar på berekraftig reiseliv og mest mogleg miljøvennlege transportløyningar.

5.8 RUTELØYVE

Det bør stillast krav til miljø som vilkår for ruteløyve, ref. nasjonale og internasjonale mål om reduksjon av klimagassar. Særskilt gjeld dette innanfor UNESCO Verdsarvområdet Nærøyfjorden.

I tillegg bør det settast krav til felles marknads- og salsinnsats med destinasjonsselskapa for løyve på ruter med høg andel turisttrafikk.

Jf. tiltak 5.3.2/5.6.2 i handlingsprogrammet

7 NÆRINGSTRANSPORT

Reiselivsnæringa utgjør ein vesentleg ressurs for sysselsetjing og verdiskaping i fylket. Ein ser også ei utvikling mot lengre turistsesong, og ei næring som i større grad enn før satsar på heilårsturisme. Reiselivet må difor omtalast grundig under avsnittet om næringstransport. Transport av tilreisande motsvarer transport

Det er lite ynskjeleg med lokale særkrav i løyvehandsaminga.

Løyvepolitikken bør følgje nasjonale føringar.

av råvarer og ferdigprodukt i fylket med tilsvarende krav til effektivitet og kontinuitet.

Tiltak 7.3.2 Kunnskap om godstransporten i fylket

Betre kartlegging av reiselivstrafikken er også naudsynt for framtidig tilrettelegging av vegar, ferjer og kollektivtransport.

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
8	Askvoll Næringsutvikling	<ul style="list-style-type: none"> • Ferjeavløysingsprosjektet til Atløy må realiserast snarast mogeleg. Dette sambandet vil gje nærare 1000 øybuarar i Askvoll betre samband til fastlandet og vil dermed styrke grunnlaget for næringsutvikling og positiv folketalsutvikling i det lokale bu- og arbeidsområdet. • Skredsikring av Fv. 609 Heilevang bør prioriterast opp i høve til den føreslegne 4. plassen på lista over skredsikringsprosjekt sidan det her ligg føre kostnadsoverslag, og vegen betyr mykje for arbeidspendling frå Førdefjordsområdet til arbeidsmarknaden i Indre Sunnfjord. • Utbetring av Stongfjorden – Askvoll bør behalde sin plass på prioriteringslista for mindre utbetringstiltak. • Støttar at Fv. 57 Nishammaren - Storehaug vert prioritert høgast mogeleg på lista over nye store prosjekt. • For å styrke utviklinga av vårt samla lokale bu- og arbeidsområde, støttar vi også Statens Vegvesen sitt traséval(Alternativ A/F) for Kystvegen mellom Dalsfjordbrua og Grov. • Samordning av kollektivtransport er også viktig for utvikling av busetnadsmønsteret. Etter at Dalsfjordsambandet opna, har det vorte avdekka eit behov for ekstra bussruter som kan knyte rutebåtstoppet i Askvoll til eksisterande bussruter i Sunnfjord – Ytre Sogn. 	<p>Det er eit mål å skape gode og heilskapelege rutesystem.</p> <p>Konkrete ruteinnspel vert handsama i rutekjøpssaka.</p>	106

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
8	Askvoll Næringsutvikling	<ul style="list-style-type: none"> For næringslivet i utkantane er tilbod på transporttenester ein kritisk faktor, og vegvedlikehaldet og utbetring av flaskehalsar vil i mange tilfelle vere heilt avgjerande for vidareutvikling av bedriftene. Vi forventar at fylkeskommunen arbeider aktivt for å sikre statleg finansiering av tunnelopprusting også på fylkesvegnettet, slik at vanleg vedlikehald, dekkelegging og utbetring av mindre flaskehalsar ikkje vert skadelidande. 		106

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
9	Håvard Skibenes	<p>1.1.1 Endre hovudmålet slik: Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transport-system som dekker samfunnets behov for transport og <u>som fremmer opplevinger og regional utvikling</u>.</p> <p>1.1.2 Regionale rammer for planarbeidet I tillegg skal følgjande planar reviderast/rullerast:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Regional plan for opplevingar</u> <p>2. Visjon - endringsframlegg «Å <u>utforme og</u> tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekker samfunnet sitt behov for transport og som fremmer <u>opplevingar, verdiskaping og nasjonal, regional og lokal utvikling</u>.»</p> <p>2.1 Fylkesvegnettet – forslag til endring av hovudmål og nytt delmål: Fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane skal vere framkomeleg, øg sikkert å ferdest på for alle trafikantgrupper <u>og det skal fremje opplevingar og verdiskaping</u>.</p> <p><u>Nytt delmål:</u> <u>Ha ei utforming og skilting som fremjar opplevingar og verdiskaping</u></p> <p>2.2 Kollektivtrafikk – endringsforslag av hovudmål og delmål Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane i Sogn og Fjordane <u>og alle som vitjar eller er på gjennomreise i fylket</u>.</p> <p>Endring av delmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det skal vere enkelt <u>og kostnadseffektivt</u> å reise kollektivt 	<p>Dette er hovudmålet i NTP og kan ikkje endrast av fylkeskommunen.</p> <p>RTP tek ikkje stilling til revisjon av planar/ utarbeiding av nye planar.</p> <p>Dette er ein transportplan som ikkje ser på opplevingar m.m.</p> <p>Hovudmålet er det same som i NTP.</p> <p>Vi skal legge til rette for både reiseliv og andre næringar der det ligg til rette for det. Ser ikkje grunn til å endre hovudmålet.</p> <p>Punktet omhandlar at det skal enkelt for den reisande å reise kollektivt. Kostnadseffektivitet høver ikkje inn i dette punktet.</p>	107

Håvard Skibenes

4.1 MÅL – endringsforslag

Fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane skal vere framkomeleg, og sikkert å ferdast på for alle trafikantgrupper og det skal gje fastbuande og reisande gode opplevingar samstundes som det fremjar og medverkar til verdiskaping.

Forslag til nytt kulepunkt:

- Planlegge, utforme og skilte vegnettet slik det gjer fastbuande og reisande gode opplevingar og mogelegheiter for lokal verdiskaping.

5.1 mål – endringsforslag på hovudmål og delmål

Hovudmål

Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane i Sogn og Fjordane og for alle som vitjar eller er på gjennomreise i fylket.

Endring av delmål

- Det skal vere enkelt og kostnadseffektivt å reise kollektivt

5.2.1 Strategiar – nytt kulepunkt

- Tilby turistar som er i Fjord-Noreg pakkepirs på kollektiv-billett i samarbeid med Hordaland fylke og Møre og Romsdal fylke (tilsvarande som interrail-billett)

5.2.2 Tiltak – Nytt kulepunkt

- Utvikle applikasjon basert på kringom.no

5.4.1 Strategiar – Nytt kulepunkt

- Utvikle applikasjon med delingsteneste som gjer det mogeleg å integrere privatbilar og taxiar i rutebil-produksjonen (t.d. køyre saman applikasjon)

Sjå punkt 2.2 ovanfor.

Dagens takstar inneheld «sosiale rabattar» t.d. honnør og rabattar for storbrukarar, t.d. periodekort.

Det er grupperabattar i dagens taktssystem. Eigne reiseprodukt tilpassa reiselivet kan vere aktuelt og vil i tilfelle verte handsama som eigne saker.

Det vert arbeidd med å vidareutvikle kringom i takt med teknisk utvikling og nasjonale føringar.

Håvard Skibenes

Skreddarsydde ruter

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

5.4.2 Tiltak – Nye kulepunkt

- Informasjonstiltak for å oppmode til delingsøkonomi som t.d. køyre saman applikasjon
- Forsøke å integrere Posten som tilbyder av transport-tenester og servicetenester i grisgrendte strøk

5.5.1 Strategiar – Nytt kulepunkt

- Undersøke om det er mogeleg å integrere privatbilar i skuleskyssproduksjon der det er teneleg gjennom delingsøkonomi som t.d. køyre saman applikasjon.

6.1 Mål – Nytt delmål

- Gjennom digitalisering og bruk av ny teknologi (t.d. IoT-teknologi) utvikle løysingar som er kostnadseffektive og har høg presisjon med omsyn til å betre trafikktryggleiken

6.4 Barn og unge sine behov - Flytting av punkt til nytt punkt 6.5

- Gjennom digitalisering og bruk av ny teknologi (t.d. IoT-teknologi) utvikle løysingar som er kostnadseffektive og har høg presisjon med omsyn til å betre trafikktryggleiken

6.4 Barn og unge sine behov - Flytting av punkt til nytt punkt 6.5

6.4 Digitalisering (som nytt punkt)

Utvikle fylket til å bli ein stad der digitalisering og bruk av ny teknologi (t.d. IoT) blir ein systematisk del av arbeidet med å betre trafikktryggleiken.

Fylkeskommunen si oppgåve er å organisere kollektivtrafikk.

Det er krav til kunngjeringsplikt lang tid i førevegen på offentlege ruter. For å drive persontransport mot betaling må transportør ha løyve.

Delingstenester på sporadiske persontransportar er ikkje ei teneste som ligg til fylkeskommunen å organisere.

Håvard Skibenes

6.4.1 Strategiar

- Utvikle strategi slik at digitalisering blir ein systematisk del av arbeidet med trafikktryggleik

6.4.2 Tiltak

- Utvikle visjon for digitalisering av trafikktryggleiksarbeidet
- Legge forholda til rette for samarbeid med gündermiljø og aktuelle teknologileverandørar

7.2.1 Strategiar - Nytt kulepunkt

- Ta i bruk verktøy og ny teknologi som gjer det mogeleg å digitalisere arbeidet med å kartlegge flaskehalsar

Ein kan ta i bruk sensorarar og loggingsverktøy som er kopla opp mot GPS slik at ein betrar kvaliteten på bakgrunnsinformasjonen før ein tek avgjerder og prioriterer.

7.2.2 Nytt kulepunkt

- Utvikle metode som gjer at dei mest samfunnsøkonomiske flaskehalsane vert prioritert først.

7.3.2 Nytt kulepunkt

- Utvikle digitaliseringsstrategi for å betre kunnskapen om godstransporten i fylket.

8.1 MÅL Nytt kulepunkt under delmål

Ta i bruk ny teknologi for å varsle om skredfare og skred på skredpunkt som ikkje vert sikra på annan måte.

8.2.1 Tiltak Nytt kulepunkt under delmål

- Auke i løyvingane til skredvarsling

10.1. Nytt punkt - digitalisering

- Digitalisering av fylkesvegnettet

Håvard Skibenes

- a. Ta i bruk ny teknologi som kan medverke til å kartlegge flaskehalsar og som vil gjere det lettare å prioritere tiltak i regional transportplan
- b. Utvikle og ta i bruk ny teknologi som medverkar til å auke trafikktryggleiken i fylket
- c. Utvikle og ta i bruk ny teknologi som gjer det lettare og meir kostnadseffektivt å tilby kollektivtenester (t.d. applikasjon for tilsvarande kringom.no og delingstenester for å køyre saman)

10.2 Nytt programområde

Digitalisering t.d. 15 mill. kroner.

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
10	Loen Utviklingslag	<p>Er sterkt uroet for den sterkt økte trafikkmengden ved fv60 Rake-Loen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 26% økning i Julidøgntrafikk! • Nesten 5000 biler i døgnet (JDT) • En økning på over 1000 biler i døgnet (JDT) og over 400 biler i økning på (åDT), kan tilskrives i sin helhet til året 2017 <p>Er sterkt bekymret rundt sikkerheten langs fv.60 Rake- Loen. Det haster virkelig med gang og sykkelveg Rake- Loen (1 950m).</p> <p>Utviklingslaget er sterkt bekymret for sikkerheten med svært eskalerende trafikkmengd både fra næring (Nyåpnet Loen Skylift, pr 20.mai 201 7) og økende antall cruiseanløp til Loen.</p> <p>Bebuarar langs fylkesveien opplever trafikken som mye raskere enn trafikkgrænse tilsier og ønsker en trafikkmåling på aktuell strekning i Solvik. Dette er områder med mange barn og ser med sterk uro, den eskalerende utviklingen i trafikkbildet. Ny hastighetsmåling ønsket ved fjordstasjon.</p> <p>Fråsegn knytt til gå- og sykkelstrategien</p> <p>Situasjonen nå i Stryn og Loen (spesielt) er av en slik art at fylket absolutt bør be om både en analyse av data og se særskilt på hva som skjer i vårt område nå, som del av Sogn og Fjordane fylke. Dette er av en slik karakter, som vi må leite lenge etter for å finne lignende saker. Vi håper virkelig at alle fylkespolitikere ser behovet her og løfter det til høyeste nivå både politisk og gjennom RTP.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang og sykkelvei Rake- Loen er 1.prioritet hos Stryn kommune til RTP • 26% økning i Julidøgntrafikk! • Nesten 5000 biler i døgnet (JDT) 	Blir sendt til SVV for vurdering.	108

Loen utviklingslag

- En økning på over 1000 biler i døgnet, kan tilskrives i sin helhet til året 2017
- Sterkt bekymret rundt sikkerheten langs fv 60 Rake- Loen
- Prekære behov for folkehelsen
Slik det er nå, er det svært uheldig for buende og besøkende/turister å gå eller sykle mellom våre to grender i bygda. Eller til/fra destinasjon Hoven/Loen. Da vi allerede har trafikkfarlig skolevei, blir alle barn kjørt med taxi, på gamle kommunale vedtak.

Nytt mønster og vrимleeffekt i 2017. Fartseguleringer på 80km/t i hovedsak på strekningen Rake - Loen. Dette er svært bekymringsfullt, både i forhold til den store turistmassen i sentrumsområdet, men også for alle som ferdes langs en svært utsatt trafikkstrekning langs fv60.

- Hastighetsmåling
 - Ved langstrekning i boligområde i Rake - Solvik (60km/t), snitthastighet uansett år over tillat fartsgrense!
 - Bebuere langs fylkesveien opplever trafikken som mye raskere enn trafikkgrense tilsier og ønsker en trafikkmåling på aktuell strekning i Solvik. Dette er områder med mange barn og ser med sterk uro, den eskalerende utviklingen i trafikkbildet.
- Ny hastighetsmåling ønsket ved fjordstasjon
Loen Utviklingslag ser det nødvendig at veieier (om ikke allerede tabbert) bør absolutt får en oversikt over trafikk- hastighet i sterkt trafikkerte områder for myke trafikanter. Sikkerhet mellom parkeringsplass og der folk beveger seg, langs fjordstasjonen

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
12	Selje kommune	<p>Kommunen viser til at RTP nemner fleire viktige fylkes - og riksvegprosjekt, som bl.a. rv. 13, rv. 15 og E39, men ikkje eit ord om Stad Skipstunnel. Bygging av Stad Skipstunnel er eit viktig infrastrukturiltak for Sogn og Fjordane. Kommunen er uroa over at fylkeskommunen ikkje har denne med i RTP. Kommunen ber om at skipstunnelen vert lagt inn som viktig nasjonalt infrastrukturiltak.</p> <p>Fv 618 og fv. 620 i Selje kommune Kommunen viser til ny utgreiing om flaskehalsar på fv. 618 og 620. Kommunen har følgjande prioriteringar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fv. 620 Kjøde – Sandvik Kommunen vil forskottere reguleringsplanen for strekninga Kjøde – Sandvik og jobbar for å få utbetre strekninga snarast. 2. Fv. 618 – Almenning - Eide Sørpollbakkane skal vere første fokusområde på fv. 618. Strekninga Eide – Kjøde andre fokusområde. Kommunen ber fylkeskommunen om å vurdere om det kan nyttast rasmidljar til omlegging/sikring av vegen i Sørpollbakkane. <p>Strakstiltak</p> <ul style="list-style-type: none"> Fylkeskommunen må sette i gang siktrydding langs fylkesvegane i Selje kommune. Lågt/manglande rekkverk på fylkesvegane er ein risiko. Viser til dødsulukke på fv. 618. <p>Fylkesvegferje Fylkeskommunen tek over ferjesambandet Barmsund-Barmøy frå 2019. Viktig at frekvens og rutetilbod vert oppretthalden som i dag.</p>	<p>Omtale av Stad skipstunnel som eit viktig nasjonalt infrastrukturiltak vil bli lagt inn i RTP.</p> <p>Søknadar om forskotering krev eigen handsaming i fylkestinget.</p> <p>Punkt/strekke har lav skredfaktor.</p> <p>Innretning til RTP er mellom anna satsing på rekkverk/sikring av sideterreng.</p>	110

Selje kommune

Kommunen ser det som mest tenleg beredskapsmessig at ferja har nattligge på Barmøya.

Trafikktryggleik

- Utbetring av fv. 632 Selje sentrum til Selje kyrkje. Må bli etablert fortau frå Selje kyrkje forbi hotellet til sentrum. Mange trafikkfarlege situasjonar der barn og unge går i vegbana. Aukande trafikk. Utbygging av Selje Panorama byggetrinn 2 og 3 tilseier at det bør gjerast tiltak.
- Ikkje tilfredsstillande busslommer på fleire strekningar (m.a. på Moldestad og Venøy). Kan fort oppstå trafikkfarleg situasjon dersom bussen vert ståande midt i vegen for ta på eller sleppe av passasjerar der fartsgrensa er 80 km/t. Ei mogleg løysing er å sette ned fartsgrensa i områda der det er busstopp.
- Viktig å vidareføre ordninga med trafikktryggingssmidlar for å kunne realisere nye prosjekt, samt ferdigstille prosjekt.

Godstransport

Overraska over at fylkeskommunen har sett opp ein strategi om å legge til for godsoverføring frå veg til sjø utan å nemne Stad skipstunnel. Må vere mykje meir offensiv i sin strategi og ha som mål å utnytte bygginga av Stad skipstunnel på ein betre måte.

Hamner

Fylkeskommunen skal overta eigarskapen og ansvar for forvaltning, drift og utbygging av fiskerihamner frå 2020. I RTP er det lagt opp til å opprette tilskotsordning for kommunane til vedlikehald av fiskerihamner. Gjeld dette berre eksisterande og ikkje nye fiskerihamner? Må legge opp til å vidareføre støtte til nye fiskerihamner frå 2020.

Kystvegen

- Ny veg/tunnel mellom Eide – Kjøde og mellom Kjøde – Nave. I samband med bygging av Stad skipstunnel bør det greiast ut om

Ved reduksjon av fart må søknad sendast til SVV.

Dette er eit tema for regionreforma og kva oppgåver dei nye regionane/fylka får ansvar i 2020. Dette må det jobbast meir med framover.

Det er ikkje lagt opp til anleggstunnel i tilknytning til bygging av Stad

Selje kommune

anleggstunnel kan bli brukt som vegtunnel mellom Eide og Kjøde etter at byggeperioden er over med vidare tunnel frå Kjøde til Bryggja. Bør bli implementert i utbygging av kystvegen i samarbeid med Vågsøy og Vanylven.

Hurtigbåt Ålesund - Bergen

Stad skipstunnel skal byggast i perioden 2018 – 2023. Det er viktig at det blir etablert ei hurtigbåtrute til Ålesund som korresponderer med dagens hurtigbåt frå Selje til Bergen. Kommunen ber om at fylkeskommunen jobbar vidare med dette prosjektet saman med Møre og Romsdal.

Fiberutbygging

FK må fortsette samordning av innsats for raskare utbygging av fiber til offentlege etatar, næringsliv og innbyggjarar i fylket. Må vurdere fylkeskommunal medfinansiering av utbygging saman med kommunane.

DAB

DAB-dekninga er for dårleg i enkelte delar av kommunen. Må bli bygd ut meir.

Skuleskyss

I samband med kommunesamanslåing mellom Selje og Eid ønskjer kommunen greidd ut ei sak om skuleskyss for elevane som går på vgs i Eid og Vågsøy.

Prosjekt turisme

Ønskjer å lansere turistvegen frå Almeningsfjellet til Selje på fv. 618. Vidare på fv. 631 frå Selje til Sandvik over på 620 til Leikanger. Siste etappe skal gå frå Leikanger og fv. 633 utover til yste Stad og oppover på Vestkappplataet. Strekninga er på 73 km og går gjennom storslått natur, fjordar og flott utsikt over havet. Må etablerast rasteplassar, utsiktpunkt, siktrydding og ei gjennomført

skipstunnel som vil vere aktuell for vegtrafikk.

Handsamast som eiga sak. Viser til vedtak i fylkesutvalet 23.11.2016. Viser også til vedtak av Møre og Romsdal fylkeskommune.

Endra kommunegrenser påverkar ikkje regelverket knytt til skuleskyss for vgs-elevar.

Ein del av foreslåtte tiltak kan vere aktuelle som

	Selje kommune	<p>skilting. Ønsker at det vert sett ned ei arbeidsgruppe samansett av Selje kommune, Statens vegvesen, fylkeskommunen og Visit Nordfjord som jobbar fram ein plan for dette.</p> <p>Tilrettelegging for elbil på fylkesvegnettet Kommunen må kunne tilby miljøbevisste bilistar eit tilbod om ladestasjonar. Stiller seg positive til hurtigladestasjonar i kommunen, gjerne på begge sider av halvøya.</p> <p>Utbetring av fv. 632 Leikanger – Drage – Hoddevik Stor auke i biltrafikken. Kommunen ber om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fleire møteplassar på heile strekninga • Større utsiktspunkt på toppen Hoddevikfjellet <p>Vegbelysning på strekninga frå Hoddevik camping og ca 2 km oppover dalen.</p>	<p>mindre investeringstiltak og/eller drift- og vedlikeholdstiltak.</p> <p>Strekning aktuell for mindre investeringstiltak.</p>	
--	---------------	---	---	--

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
13	Luster kommune	<p>Investering/trafikktrygging</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fv. 55 Nes – Fortun, oppstart Nes – Høyheimsvik. Smal veg med dårleg kurvatur, varierende grunnforhold og vanskeleg framkommeleg om sommaren, jf. overordna utgreiing fv. 55. Behov for eit snarleg og stort opprustingstiltak. 2. Fv. 331 Skjolden – Urnes, breiddeutviding og møteplassar. Smal veg med få møteplassar. Forventa stor auke i turist-trafikken. 3. Fv. 55 Gaupne – Skjolden, vegsikringstiltak. Strekninga har utilstrekkeleg vegsikring. Manglar støypekant/rekkverk eller for låg støypekant. Fleire strekningar har behov for gang- og sykkelveg. 		111

4. Fv. 55 Dale sentrum. Vedteken reguleringsplan for Dale sentrum 14.06.2017. Fylkesvegen bør utbetrast gjennom sentrum. Statens vegvesen rår til at dette tiltaket vert gjennomført.
5. Fv. 604 og fv. 334 Gaupne – Jostedal. Varierende grunn-forhold, er svært dårleg og treng snarleg opprusting.
6. Fv. 334 Høgrebru – Gjerde, opprydding i trafikkforholda ved butikk og hotell. Avkøyring til hotell har dårleg sikt. Lite parkeringsplassar. Reguleringsplan for sentrum under arbeid.
7. Fv. 604 Gaupne – Høgebru (Jostedal). Utbetring av kryss med kommunal veg til Leirdalen. Kryss med dårleg sikt og vegen frå Leirdalen går rett ned i fylkesvegen.
8. Opne Sognefjellsvegen tidlegare.

Gang- og sykkelveg

1. Reguleringsplan for Dale sentrum vedteken 14.06.17. SVV har uttalt at gang og sykkelveg i Dale må sjåast i samanheng med utbetring av fv. 55 og rår til at Dale sentrum skal prioriterast.
2. Gang- og sykkelveg på Geitaneset. SVV rår til at gang og sykkelveg på Geitaneset bør byggast. Luster kommune støttar denne tilrådinga.
3. Gang- og sykkelveg Hafslo – Moane. Eit ønskje i kommune-planen og bestemt i planprogrammet at det skal etablerast tursti rundt Hafslovatnet. Fleire parti farleg for gåande og syklande. Spesielt på strekninga Hafslo – Moane er det mange som går/syklar til og frå skule. I samband med etablering av nytt bustadfelt, Prestegarden, set kommune-planen krav om etablering av gang- og sykkelfelt til nytt bustadfelt før dette kan etablerast.

Skredsikringstiltak

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fv. 331 Skjolden – Urnes, diverse skredpunkt med høge prioriteringstal. I tillegg til snøskred er vegen utsett for jord og steinskred. 2. Fv. 337 Veitastrondsvegen, Utladøla m.fl. Er framleis fleire utsette strekningar/punkt på vegen med høge prioriterings-tal som må sikrast. <p>Tunneloppgradering Vil bli gjennomført tunneloppgradering av Røneid-, Råum- og Otta-tunnelen i 2018. Det er fleire tunnelar som manglar lys eller portalar. På fv. 331 Skjolden – Urnes og fv. 337 Hafslo – Veitastrond manglar det lys. På fv. 604 Gaupne – Høgebru manglar det portalar.</p> <p>Vedlikehald Mykje av fylkesvegnettet i kommunen har stort etterslep på vedlikehald.</p> <p>Sognefjellstunnelane Kommunen ønskjer at konseptvalutgreiinga for Sognefjells-tunnelane skal gjennomførast.</p>		
--	---	--	--

Nr.:	Innspel frå:	Innspel	Våre merknader	Dok. nr.
14	Vågsøy kommune	<p>Fylkesveggar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prioritering av Kystvegen mellom Flora og Vågsøy må ligge fast med følgjande prioritering: <ol style="list-style-type: none"> a. Svelgen – Indrehus b. Ny kryssing Tongane – Biskjelneset 2. Enkelte fylkesvegstrekingar er under ein kvar kritikk. Mange av vegane har av dei høgaste ÅDT på vegane i fylket utan at det vert teke omsyn til gjennom planar for utbetring. Strekinga Måløy – Vågsvåg på fv.621 med ein ÅDT på 1200 med m.a. mykje næringstransport er i ei kritisk forfatning og hemmar utviklinga i området. Strekinga er aktuell for bruk av 	Strekinga er ikkje registrert i SVV si behovsvurdering for skred i Sogn og Fjordane.	112

	<p>skredsikringsmidlar. Strekninga ligg utanfor bygrensa rundt Måløy.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Vegen gjennom Raudeberg sentrum med ein ÅDT på 2150 held ikkje på nokon måte dagens krav. Ikkje sett av areal til gåande. Store ulemper for gåande, syklande, køyrande og næringsliv. Må få ei løysing i planperioden. 4. Skredsikring av strekninga fv. 618 Gangeskartunnelen – Almenningsfjellet må inn i planen. 5. Fv. 618 Almenningsfjellet – Eide ein viktig pendlarveg mellom Vågsøy og Selje. Behov for planleggingsmidlar i perioden. 6. Fv. 61 Naveosen – Brubakke har ein ÅDT på 750. Må få planleggingsmidlar og utbygging må skje i perioden. <p>Båtruter</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Båtrutene på kysten må legge til rette for å utvikle felles bu- og arbeidsområde. Peikar spesielt på behovet for ei rute mellom Florø og Måløy på morgonen. Må sjå det i samanheng fylkeskommunen si satsing på hydrogen-prosjektet. 2. Må settast av midlar til å greie ut hurtigbåtrute mot Ålesund i samband med ferdigstilling av Stad skipstunnel. <p>Utbygging hamner</p> <p>Må prioritere flytting av gods frå veg til sjø. Hamnekapasiteten på dei største hamnene i fylket må prioriterast. Tilførslevegane må ha kvalitet og kapasitet til at dette kan skje. Støttar framlegget om ei eigen tilskotsordning for fiskerihamner.</p>	<p>SVV har fått i oppdrag å slutføre planlegginga av strekninga.</p> <p>Må vurderast innanfor ramma til føremålet gjennom eigne saker.</p>	
--	--	--	--

Nr.:	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr.
15	HAFS Regionråd	HAFS- regionen har ein utfordrande geografi med store transportkostnader og høvesvis mange kilometer fylkesveg i høve til tal kilometer riksveg. For oss er difor fylkesvegnettet spesielt viktig for å få full utnytting av dei omfattande riksvegutbyggingane som skjer andre stader i fylket.		113

HAFS Regionråd

1) Beredskap, risiko og sårbarheit

Ras, ekstremvær og flaum er viktige element som må handterast i RTP. Høg kompleksitet og større avhengigheit av IKT gjer transportsystema stadig meir sårbare. Trass i utbygging av det nye naudnettet, ser vi at mobilnettet enno ei tid vil vere ein kritisk faktor for samordning og koordinering av hjelpearbeid:

- Fylkeskommunen som vegeigar må engasjere seg i arbeidet med å få til god mobildekning langs alle fylkesvegar.
- Støttar plankravet . pkt. 4.6.2 om at staten skal innføre eit nasjonalt krav om naudnett i alle tunnelar over 500 meter med statleg fullfinansiering av ei slik utbygging.
- Støttar fullt ut kravet om at rammene til skredsikring av både fylkes- og riksvegar må aukast monaleg, og at det ved første rullering av RTP må utarbeidast ein heilskapleg plan for skredsikring (pkt. 2.5) der også kriteria for tildeling av skredsikringsmidlar vert gjennomgått på nytt.

2) Flaskehalsar, godstransport, persontransport og næring

- Ber om at kartlegging av flaskehalsar i fylkesvegnettet vert gjord ferdig snarast råd, og at oversikta over flaskehalsar vert aktivt kopla mot registrert næringstransport på fylkesvegane.(planpunkt 7.2.1)
- Ber om at dei flaskehalsane som er mest kritiske for næringsaktivitet i utkantane, vert utbetra først (7.2.2)
- Støttar at det vert gjort ei vurdering av auka ferjefrekvens med bakgrunn i dette næringstransportperspektivet. (7.2.2)
- Ber om at ein ser på flaskehalsar i høve til persontransporten og korleis mindre utbetringar kan påverke pendlingstid og evt. utvide eksisterande bu- og arbeidsregionar.

3) Breiband

Enno er det for mange bygder som slit med altfor tregt nett. Etterspurnaden etter infrastrukturmidlar er langt større enn tilgangen.

HAFS Regionråd

- HAFS Regionråd støttar målet i *Strategi for breiband i Sogn og Fjordane 2016-2020* om at alle skal ha tilgang til andre generasjon breiband innan 2020.

4) Kollektivtransport, drosjetilbodet og konsekvensar for sårbare grupper av redusert rutetilbod

Drosje er ikkje definert som kollektivtransport med mindre det er ei tingsrute. Drosjenæringa spelar likevel ei viktig rolle i det samla kollektivtilbodet, og må difor vere med i vurderingane.

I nedskjeringstider vil ofte utkantane verte ramma hardast fordi det her finst få eller ingen alternative transportløyningar dersom ei buss- eller båtrute vert lagd ned. Mange distriktdrosjer har hatt skuleskyss og pasientreiser som hovudgeskjeft. Dei løyvehavarane i bygdene som misser denne køyringa, har sjeldan tilstrekkeleg driftsgrunnlag.

- HAFS Regionråd krev at det alltid – i samarbeid mellom fylkeskommunen og den aktuelle kommune - skal gjerast ei heilskapleg vurdering av det samla kollektivtilbodet på staden når kollektivruter utan alternative transportløyningar vert vurdert nedlagde. (planpunkt 5.4.1)
- Regionrådet ønskjer også at det vert utgreidd ulike former for bestillingsruter på buss, båt og drosje som kan nyttast der det ikkje er grunnlag for ordinær rutedrift.
- Ordningar som *serviceskyss, fleksibel skuleskyss, transporttilbod til ungdom (og eldre)* bør vidareutviklast og styrkast.

5) Driftsbudsjettet for samferdslektoren 2018 -2021

HAFS Regionråd har ikkje merknader til driftsrammene for fylkesvegnettet som ligg inne i planen, men støttar fullt ut kravet om vidareføring av statleg løyving til gjennomføring av tunnelsikringsforskrifta fram til 2024.

Disposisjonar innanfor ramma vert handsama i rutekjøpssaka og andre aktuelle saker.

HAFS Regionråd

- HAFS Regionråd vil særskilt understreke behovet for eit heilskapleg rutesystem i vår spreiddbygde del av fylket. For vårt område er ekspressbåtrutene nordover og sørover til Bergen særskilt viktige, og det er eit minstekrav at det finst korresponderande buss- og/eller ferjeruter til alle ekspressbåtanløp.

6) Prioriteringar av investeringar på samferdsleområdet

Prioritering av skredsikringsprosjekt i vårt område i perioden 2018 – 2023:

- 1) Fv.609 Heilevang
- 2) Fv.1 Instefjord – Brekke

Prioritering av mindre utbetringar i vårt område i perioden 2018-2023:

- 1) Fv.609 Stongfjorden – Askvoll
- 2) Fv.606 Møteplassar, Dumbesvingane i Solund
- 3) Fv.57 Bø-brua i Leirvik, Hyllestad
- 4) Fv.393 Håland – Tømmerbakke, Fjaler
- 5) Fv.57 Grinde, Gulen
- 6) Fv.57 Rysjedalsvika – Rysjedalsvågen
- 7) Fv.57 Hantveit, Gulen
- 8) Fv.57 Nautsund – Store bru

Prioritering av gang- og sykkelveg i vårt område i perioden 2018 – 2023:

- 1) Fv.607 Heggebø – Leirvik
- 2) Fv. 57 Dingemo – Håland
- 3) Gang – og sykkelveg gjennom Eivindvik

Ferjeavløysingsprosjekta bør løysast utanom ordinær prioriteringsliste. Elles står Hafs regionråd fast på si tidlegare prioriteringsliste i høve til RTP, men meiner at ferjeavløysingsprosjekta må konkluderast så snart det ligg føre førehandsavklaring frå Samferdsledepartementet og overslag over utløyste ferjeavløysingsmidlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

HAFS Regionråd

Prioritering av store prosjekt i vårt område i perioden 2018-2023:

- 1) Fv.614 Svelgen – Indrehus
- 2) Fv.57 Nishammaren – Storehaug med bru over Svedsundet (Vegstrekke med sterk trafikkauke etter at Dalsfjordbrua kom. Ytterlegare meir trafikk som følgje av lokalisering av ny tømmerkai).
- 3) Fv.607, Hyllestad (Parsellvis utbygging med Lavik – Leirvik som første parsell).

7) Ferjeavløysingsprosjekta

Stiller seg bak realisering av dei to ferjeavløysingsprosjekta Ytre Steinsund og Atløysambandet, og ønskjer at Sogn og Fjordane fylkeskommune skal vere ein aktiv pådrivar for realisering av desse prosjekta, og vi føreset at både staten og fylkeskommunen frå kvar sin kant kan bidra til å avklare kostnadsutfordringane slik at vidare handsaming av prosjekta kan fastleggast i samband med fylkeskommunen sitt vedtak om investeringsprogram for perioden 2018-2021.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr.
16	Sogn og Fjordane Energi AS, avd. Sandane	<p>Vil rette merksemda mot fylkesveg 615 i Gloppen og særskild strekninga Sandane-Fitje.</p> <p>Til saman er det om lag 110 av verksemda sine tilsette som arbeider i dette området, og for dei fleste er fv.615 frå Sandane sentrum pendlarveg. Mange nyttar sykkel og nokre går den utsette strekninga kvar dag. Også andre verksemdar i området nyttar vegen og det er også hovudveg for mange som bur sør og vest for sentrum og inn til kommunesenteret.</p> <p>Vegen mellom Sandane sentrum og fylkesvegbrua over Glippeelva er smal, med dårleg kvalitet både inn mot berget på oppsida, og ned mot fjord og bebyggelse på nedsida. Nokre stader er det bratt utfor vegkanten og vegen er dårleg sikra. Vegen har stor trafikk og dagleg oppstår det situasjonar med farlege og krevjande passeringar av fotgjengarar og syklistar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE vil be om at vegen vert løfta på prioriteringslista med sikte på ei snarleg utbetring og tilrettelegging for gåande og syklende. 		114
17	Fellesnemnda for Balestrand, Leikanger og Sogndal	<p>Uttalen er bygd på Samferdsleplan for Sogn Regionråd om avtale om plattform for samanslåing av dei tre kommunane.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein forventar og vil be om at prosjekt nr.3 fv.55 Kjenes opprettheld sin plass på prioriteringslista for skredsikringstiltak. • Ein ber om og forventar at det vert sett av midlar til detaljert prosjektering og naudsynt reguleringsplanarbeid for skredsikring av tiltak nr 3 fv.55 Kjenes. Prosjektering må ta utgangspunkt i vedteken kommunedelplan og forprosjekt med bru over Esefjorden som godkjend skredsikringstiltak. Kommunane Balestrand, Leikanger og Sogndal vil bidra med kr 1,0 mill. kr i infrastrukturmidlar som kan inngå som tilskot/delfinansiering av dette arbeidet. • Ein har følgjande innspel til punktet om mindre utbetringar: 		115

Fellesnemnda for
Balestrand, Leikanger og
Sogndal

- a. Fv.213 Haukåsvegen: Opprusting av denne vegen vert eit viktig delelement i det samla arbeidet i regionen for å styrke flyplassen og flytilbodet.
- b. Dragsvik ferjekai: Ein vil be om at Dragsvik ferjekai vert teke inn på lista over mindre utbetringar.
Ferjekaia er innfallsport til Balestrand som reiselivsstad og framstår i dag som svært lite tiltalende. I tillegg er køyremønsteret på ferjekaia utfordrande.
Kaia bør opprustast i samsvar med Statens vegvesen sin eigen plan for opprusting (2009).

- Tiltak og strategiar for næringsmessig utvikling i reiselivsnæringa. Ein meiner at planen burde ha ein meir aktiv policy knytt opp til reiselivsnæringa; dvs. å nytte transportinfrastruktur som verkemiddel for å utvikle reiselivsnæringa sitt potensial i fylket.

Viktige delområde som kan ha fokus med strategiar og tiltak er:

- Tilrettelagt og føreseieleg rutetransport
- Enkel tinging og kjøp av reiser lang tid i førevegen
- Sesongutviding av ruter og heilårsruter i einskilde tilfelle
- Sognebåten, transport- og opplevingstilbod.
 - Fylkeskommunen må i tett samarbeid med reiselivsnæringa avklare konkrete tiltak for vidareutvikling av Sognebåten og styrke grunnlaget for drift av denne. Små justeringar av skuldersesongar kan gje store gevinstar i form av faste arbeidsplassar i staden for sesongarbeidsplassar.
- Nasjonale turistveggar
 - Det må fastsetjast strategiar og tiltak for nasjonale turistveggar. Sjølve turistvegane og anlegga knytt til desse må bli drifta og vedlikehalde på ein god måte.

Dei to sistnemnde vil fellesnemnda trekke fram som særskild viktige punkt/tiltak for regionen.

Det er omtalt slike strategiar i RTP.
Konkrete tiltak vert å handsame i eigne saker.

Eiga sak om Sognebåten.

Gang- og sykkelveg

- Gang- og sykkelveg langs fv.271 frå Ofta bustadfelt til Skulevegen.

Vegen vert i dag rekna som så trafikkfarleg, at dei yngste borna vert transportert med buss til og frå skulen, sjølv om dei ikkje har rett på dette. Fylkesvegen er mykje trafikkert, då spesielt på strekninga Ofta-Sviggum. Vegen har ikkje gang- og sykkelveg eller- sti, og inneheld fleire kryss. Vegen har heller ikkje vegskulder. Det er tidlegare registrert ei dødsulukke (eit born) langs fylkesvegen knytt til skuleveg.

Lærdal kommune vedtok i 2008 ein reguleringsplan for Ofta-Skulevegen, med gang- og sykkelveg på strekninga og andre trafikkregulerande tiltak. Dette prosjektet har førsteprioritet hjå oss på fylkesvegnettet i kommunen.

Mindre tiltak

- Naudsynt tiltak kring Raudberg tunnelen mellom Øyri og Erdal.

Det er her mange syklende og gåande, både fastbuande og turistar. Det var i sommar ei dødsulukke her då ein syklist vart påkøyrd av eit køyretøy inne i tunnelen. Med enkle tiltak som utjamning av grusdekke og rekkverk på utsette punkt kunne grusvegen på utsida av tunnelen vorte nytta som tilbod for gåande og syklende.

Fylkesveg

- Øye bru (sjukehusbrui) er ein flaskehals i trafikkflyten, då det berre er plass til ein bil om gongen på brua. Brua er ikkje dimensjonert for større flaumar. Det har skjedd tidlegare at også Voll bru har vorte stengd, samstundes med Øye bru. Beredskapen til Lærdal sjukehus vert då truga, då tilkomstvegane til sjukehuset vert stengde.
- Stort behov for nytt asfaltdekke og vedlikehald på rekkverk/kantsteinar på fylkesvegen mellom Erdal og Aurland (Aurlandsfjellet). Trafikkmengda har auka betrakteleg dei siste par åra. Det bør vurderast på nytt behovet for dekning av DAB-radio, naudnettsamband og mobilsamband.

Lærdal kommune

Innspel til Nasjonal Transportplan

Det er viktig for kommunen og regionen at det vert arbeida intensivt med å fremja stamveg-prosjektet Oslo – Gol – Hemsedalsfjellet – Lærdal – Sogndal – Førde – Florø.

Det er gjort svært mykje bra arbeid med å heve vegstandarden gjennom Lærdal, men nokre få delstrekningar står no att. Ny E16-trasé gjennom Ljøsne og Tønjum er den einaste strekninga som ikkje er ferdig planlagd for heile E16 gjennom kommunen. Vegstrekninga er i dag både farleg skuleveg, køyreveg til landbrukseigedomar og hovudvegen gjennom dalen med stor trafikk. Ny skulestruktur i kommunen med spelar inn her.

På grunn av stor auke i turistar på Kongevegen, opplever me stadig oftare gåande og syklende langs E16 frå Borgund til Lærdalsøyri. Store delar av parsellen har ingen eller lite vegskulder, noko som gjer til at dei gåande og syklende må fare i køyrebana til E16.

Kommunedelplan for Tønjum – Ljøsne vart vedteken i 2011, og inneheld ny trasé for E16 som i stor grad er lagt i tunnel. Dette er viktig for kommunen å få gjennomført. Det er ein vanskeleg situasjon for kommunen, då traseen berre er lagt grovt i ein kommunedelplan, utan detaljplanlegging for avkøyrslar, gang- og sykkelveg osv. Det er vanskeleg for oss å drive næring- og bustadutvikling i dette området når slike detaljar er uavklart.

Viktig at Rv.5 vert oppgradert til å få betre kapasitet og trafikkflyt. Spesielt på Eri er vegen for smal til dagens standard, spesielt med tanke på det store talet med tunge køyretøy som passerer her. Ønskje om nedsett fartsgrense her.

Bør løyvast midlar til, og prioritert oppstart av reguleringsplan for Stuvane-Håbakken, og det bør setjast i gang utgreiingsarbeid for standarden og forbetningsbehov for Rv.5 i fylket og behov for snarleg oppstart av planarbeid

		for strekninga Håbakken – Øyri. Lærdal kommune støttar bru over Mannheller-Fodnes- sambandet.	
19	Kystvegen Måløy – Florø AS	<p>Selskapet har lagt særleg vekt på utgreiinga frå Statens vegvesen frå februar 2017.</p> <p>Sentrale moment</p> <p>Følgande moment er det lagt særleg vekt på i vår vurdering av saka om traséval for kystvegen frå Måløy, via Svelgen til Florø:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Måloppnåing • Etablering av eit felles bu- og arbeidsområde • Reisetider • Trafikksikkerheit • Utbyggingskostnader • Funksjonalitet • Andre samfunnsomsyn, f. eks. mogleg opparbeiding av og tilgang til nye næringsareal • Realisme i forhold til regionale og nasjonale styresmakter • Utbyggingsrekkefølge • Finansiering <p>Val av trasé</p> <p>Det bør byggast ny veg frå rv. 15 på Almenningsfjellet i Vågsøy til Biskjelneset i same kommune. Derfrå må det byggast bru over Nordfjord til Tongane i Bremanger kommune.</p> <p>Ikkje tilrådeleg å bruke store midlar på å legge til rette for ei ny ferjeløysing mellom Tongane og Biskjelneset som erstatning for noverande samband mellom Oldeide og Måløy. På strekninga frå Tongane må det opparbeidast veg og tunnel til Hamnen med tilkopling til fv. 616 (Bremangersambandet). Den nye</p>	117

Kystvegen Måløy-Florø AS

kystvegen må så følge den noverande veglinja via Kolset og Bortnen til Sjørdalen.

Frå Sjørdalen til Svelgen må det byggast ny veg i samsvar med dei planane som Statens vegvesen har lagt fram.

På strekninga frå Svelgen til Indrehus må kystvegen gå i tunnel slik det er gjort greie for i Statens vegvesen si utgreiing. Frå Indrehus til Myklebustdalen må vegen bli bygd ut i samsvar med den tilrådinga som Statens vegvesen har presentert.

På strekninga frå Myklebustdalen til Flora må kystvegen bli bygd etter det ytre alternativet, via Terøya og til Botnastrand. Vil gi kortast reisetid mellom Måløy, Svelgen og Florø. Den vil dessutan opne for ein alternativ innfartsveg til Florø.

Trasévalet som her er tilrådd, vil gi Vågsøy kommune gode sjansar for tilrettelegging for slik arealbruk i Vemmelsvik. I Flora vil Terøyaalternativet gi tilgang til område som i dag manglar vegsamband, og legge til rette for mogleg opparbeiding av nye næringsareal.

I si tilråding har Statens vegvesen lagt til grunn at ferjesambandet Isane – Stårheim blir oppretthalde etter at den nye kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Flora er bygd ut. Styret i Kystvegen Måløy – Florø AS tek den framstillinga til etterretning.

Utbyggingsrekkefølge

Kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Flora bør byggast ut etter følgande prioriterte rekkefølge:

- 1) Ny veg frå Svelgen til Indrehus
- 2) Bru frå Tongane til Biskjelneset med tilførsleveg til rv. 15 på Almenningsfjellet og fv. 616 ved Hamnen
- 3) Ny veg frå Svelgen til Sjørdalen
- 4) Ny veg frå Indrehus og Myklebustdalen, via Terøya til Florø

Mål og strategiområde Fylkesveg

- Følgje opp målet om tunnelsikring gjennom årlege løyvingar
- Prioritere tiltak på fv. 243 for å sikre at fastbuande og tilreisande kjem fram
- Prioritere tiltak på fv. 245 til Flåm

Fv 243 har ikkje tilfredsstillande standard i høve den store trafikken, særleg på strekninga Aurlandsvungen – Stegastein. Det er nødvendig med fleire møteplassar og utbetring av svingen ved Bell (jf. konkrete innspel frå Aurland kommune). Om vinteren bør vegen brøytast til snuplass ved støl Kvammadal. Vegen over fjellet bør opnast seinast 15.mai.

Mål og strategiområde Kollektivtrafikk

- Rutetilbod som gjer det mogleg å pendle til og frå Aurland med buss
- Gjennomføre prosjekt for å sjå ruteløyvet i ein større samanheng, tema som td. kapasitet på landsida, logistikk for av- og påstigning, utslepp til luft og vatn og bølger frå fartøy må inn som vurderingstema

Mål og strategiområde Næringstransport

- Reiseliv må omtalast med delmål, strategiar og tiltak
- Kartlegging av eksisterande tilrettelegging langs fylkesvegane (rasteplassar, toalett og bosshandtering) og dagens drift
- Vurdere behov for sesongforlenging opningstider for toalett, omfang av driftsavtalar Kapittel 3 bør ha omtale av besøkande (turisttrafikk).
- Sogn og Fjordane har svært mange besøkande, som kjem med eigen bil, buss, tog, båt eller fly. Det må leggjast godt til rette med service og infrastruktur langs vegane, og effektiv formidling av kollektivtilbodet i fylket.

Mål og strategiområde Skredsikring

- Ved stenging i samband med skred må rydding og opning av vegen vere ei høgt prioritert oppgåve.

Skredsikring

Jf. innspel til prioritering av tiltak Aurland – Stegastein.

Konkrete ruteinnspel vert handsama i egne saker innanfor gjeldande ramme.

Handsaming av ruteløyve er underlagt regelverk som gir lite rom for lokale føringar.

Reiseliv er ikkje nemnd spesifikt i RTP på lik linje med andre næringar som t.d. skogbruk, havbruk, fiskeoppdrett m.m.

Aurland kommune

Fylkesveg 50 langs Vassbygdivatnet har stor trafikk og må sikrast. Det er og nødvendig med ytterlegare sikringstiltak på Fv 242 til Skjerdal og Fv 241 til Bakka.

Handlingsprogram

Tiltak 5.4.2. dialog – systematisere tett dialog. Reiselivet må inn som ein av partane i denne dialogen samt statlege etatar som vert slått saman og der publikumskontakt vert sentralisert t.d.

Tiltak 5.8.2 – rutesøknadar. Det er ikkje definert kva som ligg i omgrepet «aktive vurderingar» av rutesøknadar, utover ordinær sakshandsaming som blir gjort i dag.

Gå og sykkelstrategi

- Tiltak i sykkelstrategien må ikkje utformast på ein slik måte at reislivskommunen Aurland vert definert ut på grunn av lågt innbyggartal.

Tillegg til punkt 9. Statleg infrastruktur, Jernbane:

Ein del av Bergensbanen og heile Flåmsbana ligg i Sogn og Fjordane. Flåmsbana korresponderer med Bergensbanen på Myrdal. Det er viktig å sikra begge desse heilårsbanene med infrastruktur, god regularitet og funksjonelt materiell.

5.6.1 Strategiar

Ta i bruk ny teknologi for klimagassreduksjon og prioritere utprøving av ny transport teknologi for å nå målsetningane i Paris-avtalen.

5.6.2 Tiltak

Fylkeskommunen bør iverksetje tiltak som sikrar at alle fylkeskommunale og kommunale ferjer og hurtigbåtar nyttar lav- eller nullutsleppsteknologi ved nye anbod og på ruter i eigen regi.

5.8 Ruteløyve

Vil sjå på dette.

Inn i RTP.

Vert vurdert i høve gjeldande regelverk.

Aurland kommune

I samband med tildeling/fornyning av ruteløyve skal blant anna rutetabell, billettsystem, rutekunngjering og miljøkonsekvensar vurderast.

5.7.1 Strategiar

Stille konkrete krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom anbod.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok.nr:
21	Naustdal kommune	<p>Naustdal kommune ynskjer å rose Sogn og Fjordane fylkeskommune for arbeidet med RTP. Naustdal kommune støttar i all hovudsak dei overordna målformuleringane i planen.</p> <p>På generell basis er Naustdal kommune særskilt oppteken av at RTP tek omsyn til trafikktryggleik, senter- og tettstadutvikling, skredsikring og eksisterande framtidig næringsliv.</p> <p>Fylkesveg 611 Fv.611 har kommunens høgaste prioritert. Vi er oppteken av å få til ei framtidretta løysing for veginfrastruktur knytt opp i mot Engebøprosjektet. Positivt at det i RTP er presisert at Fylkeskommunen er forplikta av avtale om anleggsbidrag med Nordic Mining på 55 mill.kr (eks.mva.).</p> <p>Forventar at anleggsbidraget blir nytta til å finansiere nye og gode vegtiltak langs Fv.611. Vedlikehaldstiltak må i hovudsak finansierast over ordinære fylkeskommunale budsjett. RTP tek diverre ikkje tilstrekkeleg høgde for Engebøprosjektet, og Fv.611 må få ein høgare prioritet, og vi peikar på at Nordic Mining planlegg for anleggsstart år 2019 og full drift innan 2021.</p> <p><u>Naustdal kommune ber om at mangeårig vedlikehaldsetterslep frå Sæla til Engebø på Fv.611 prioriterast i RTP 2018-2027 og handlingsprogram 2018-2021. Naustdal kommune ynskjer å få vurdert full oppgradering av strekninga Sæla – Vevring.</u></p> <p>Kystvegen Naustdal gjentek at vi støttar Statens Vegvesen si tilråding til val av trasé.</p> <p>Naustdal sentrum Infrastruktur tilknytt kollektivtransport må vurderast på nytt i høve kommunereforma. I ein ny kommune vil tettstadane rundt Førde vere å forstå</p>	<p>Endring i kommunestruktur kan gi endra reisemønster og behov.</p>	119

		<p>som bydelar og ein må legge til rette for ein infrastruktur som stimulerer til auka bruk av kollektivtransport.</p> <p>Ber om at regional transportplan prioriterer å sjå trafikktryggleik, kollektivinfrastruktur og tettstadutvikling i samanheng.</p>	Prioriteringar innanfor ramma.	
22	MDG Sogn og Fjordane	<p>MDG har nokre overordna spørsmål til RTP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kva er karbonbudsjettet for summen av alle foreslåtte tiltak i RTP i denne perioden, og utifrå dette, kva konkrete grep skal ein ta for å nå delmålet om reduserte klimagassutslepp? • Kvar står satsing på overføring av godstransport frå veg til sjø, jf. bygging av Stad skipstunnel? • Korleis skal RTP satse vidare på hydrogenteknologien og fylkeskommunen sitt eige hydrogenprosjekt for utsleppsfri sjøtransport som erstatning for bygging av kystvegen? • Kva er karbonbudsjettet for bygging og drift av kystvegen fram til 2050? <p>- Dersom kystvegen skal byggast ønsker MDG å støtte kombinasjon A: Indre trasé på kystvegen.</p> <p>MDG ber om svar på desse spørsmåla i god tid innan RTP skal handsamast i Fylkestinget.</p>	<p>-Ikkje eit krav i planprogrammet om å rekne ut karbonbudsjett av foreslåtte tiltak.</p> <p>-Viser til godsundersøking i løpet av planperioden.</p> <p>-Fylkeskommunen stiller krav til utsleppsreduksjon, og ikkje teknologi.</p> <p>-Ikkje tatt stilling til utbyggingstakt av Kystvegen.</p>	120

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok.nr:
23	Gloppen kommune	<p>1) Kommunen ser med glede på at innfartsvegane til Sandane sentrum Fv.615 og Fv.700 er inne på prioriteringslista i RTP. Begge vegane er viktige for å auke talet på gåande og syklande, og gjer skuleveg for barne- og ungdomsskule og vidaregåande i Sandane sentrum trygg. <u>Kommunen sin prioriteringsrekkefølge er :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fv.615 – 2 km gang- og sykkelveg Sandande – Fitje • Fv.700 – 1,1 km gang- og sykkelveg Øyrande- Sandane <p>Vi meiner at Fv.615 burde vore løfta endå høgare opp på prioriteringslista i RTP.</p> <p>2) Langs Fv.60 frå Byrkjelo sentrum er 500 m gang- og sykkelveg omtalt i Gå- og sykkelstrategien utan at den er inne på ei prioritert liste i RTP. Denne strekninga på 500 m er viktig for å knyte bustadområde mot Byrkjelo sentrum og skulen som ligg i sentrum. Lokalt ser vi denne strekninga som viktig og med høg prioritet.</p> <p>3) Kommunen ser positivt på at RTP under posten gang- og sykkelveg vil setje av årlege midlar til enkle fysiske tiltak i dei største sentrumsområda. Kommunen ønskjer å inngå ei formell samarbeidsavtale med fylkeskommunen/Statens vegvesen for å kartlegge og betre situasjonen for gåande og syklande.</p> <p>4) Kommunen ønskjer å løfte fram tre mindre prosjekt som er inne på RTP si prioritering over «store prosjekt» på Fv.615 frå Sandane til Storebru i Hyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Skredsikring Hopsstranda- inn på prioriteringslista i RTP over skredsikring. b. Flaskehalsane ved Hopskleiva og Høgemuren- inn på prioriteringslista i RTP over mindre utbetringar. <p>5) Legg til grunn at prosjekt som er tenkt finansiert gjennom bompengar må ikkje gå utover andre prioriteringslister.</p>	<p>Formuleringa som står i gang- og sykkelstrategien skal strykast/endrast.</p>	121

Samde i hovudmålsetningane som ligg i framlegget til Regional transportplan.

Viser til uttalane gitt av Hafs regionråd og Interesseutvalet for Fv. 57, vi er samd i dei innspel og prioriteringar som ligg føre i dei to høyringsfråsegna.

Vil i tillegg peike på særskilte innspel til RTP. Det er stort etterslep på utbetringar og vedlikehald av vegstrekningar, flaskehalsar og trafiksikringstiltak for syklende og gåande i Hyllestad kommune.

Flaskehalsar/mindre utbetringar: Prioriterte punkt i Hyllestad kommune:

1. Fv.57 Bøbrua
2. Fv.62 Rysjedalsviken-Rysjedalsvågen
3. FV.65 Salbusvingen
4. Fv.65 Eide-Bjørnestad
5. Fv.607 Bråstad-Kalsvika
6. Fv.57 Tauning – Dalsbygda

Punkt 1 og 2 ligg no inne på prioritetslista til Hafs regionråd. Viser elles til uttalen til Hafs regionråd og til tidlegare innsendt oversikt over flaskehalsar frå Hyllestad kommune. Det er særleg viktig å få retta opp i dei utfordringane med flaskehalsar som gjer at næringslivet ikkje kan nytte vegen. Gjeld punkt 1,2 og 4.

Prioriterte vegstrekningar:

- 1) FV607 Leirvik-Lavik/FV 607 Høyanger grense-Fjaler grense med oppstart Lavik-Leirvik
- 2) FV 57 Rysjedalsvika – Fjaler grense - med oppstart frå sør
- 3) FV 62 Rysjedalsvika-Rysjedalsvågen
- 4) Fv 65 Eide-Steinbrotet i Vardlia, gjerne strekningsvis med oppstart Eide-Bjørnestad.

Hyllestad kommune

Breiband:

Enno er det for mange bygder som slit med altfor tregt nett. Etterspurnaden etter infrastrukturmidlar er langt større enn tilgangen. Støttar målet i *Strategi for breiband i Sogn og Fjordane 2016-2020* om at alle skal ha tilgang til andre generasjon breiband innan 2020.

Gå- og sykkel:

Heggebøen-Leirvik ligg inne som nr. 3 på prioriteringslista i fylket i dag, og som nummer ein på prioriteringslista til Hafs regionråd. Det er viktig at den strekninga vert prioritert høgt vidare, og minimum som i dag. Ber vidare om dialog med vegvesenet og fylkeskommunen om å bruke fyllmassane til å utbetre deler av vegstrekninga på tilsvarande strekning. I dag er det eit køyrefelt, medan det er tilgjengeleg areal mellom køyrefeltet og gang- og sykkelvegen for to køyrefelt!

Viser elles til Hafs regionråd sin uttale.

Vegdekke:

Generelt stort etterslep på vegvedlikehald på fylkeskommunale veger i Hyllestad kommune. Vegdekket er generelt av dårleg kvalitet. I forhold til sykkel, motorsykkel og moped er det viktig at hol og sprekker (særleg langsgående) verte tetta igjen. Ferister er utfordrande for dei på to hjul.

Kollektivtrafikk:

Viser til innspel til rutene for 2018. Særleg viktig at kollektivtilbodet i Hyllestad ikkje vert svekka, men heller styrka, samt at Rysjedalsvika vert rutestopp for både Sognebåten og Nordfjordbåten også framover. Det er mange i Hyllestad som går på skule utanfor eigen kommune og dei treng god kollektivtilbod.

Vidare viser folketalsframskrivinga at det vil vere større del av innbyggjarane i kommunen som er i kategorien 66 år+ i Hyllestad. Det er

Prioritering av rutetilbod innanfor ramma vert handsama i egne saker.

	Hyllestad kommune	<p>føreseieleg at det vil føre til større behov for kollektive transportløyisingar. Særleg serviceskyssen er viktig i denne samanheng.</p> <p>Kystveg: Viser til uttale som er gitt tidlegare om Kystvegen Bergen-Ålesund.</p>		
25	Gulen kommune	<p>Stort behov for både veginvesteringar og andre transportrelaterte tiltak. Desse vegtiltaka er høgast prioriterte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skredsikring: FV 1 Brekke – Instefjord • Investeringar på fylkesvegnettet: Opprusting av FV 57 gjennom Gulen og opprusting av tilførsleveggar til E39. • Når det gjeld Kystvegen syner Gulen kommune til tidlegare fråsegn, datert 21.03.17. • Investeringar på fylkesvegnettet: Opprusting av FV 57 gjennom Gulen og opprusting av tilførsleveggar til E39 og då særleg F V 1 Rutledal - Instefjord. Av særlege flaskehalsar vil me nemne: Grinde, Hjartholm bru, Hantveit, Haveland og ytre Hjartholm. <p><u>Grunngjeving for prioritering av FV1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Svært viktig samanbindingsveg for indre delar av Gulen til og frå kommunesenteret i Eivindvik, både for arbeidsreiser og for å få utført tenester der som t.d. legebepøk og besøk på sjukeheimen. • Denne vegen vert også nytta i stor grad av ikkje berre personbilar men også tungtrafikk til og frå ferja i Rutledal og som vel å køyre Romarheimsdalen. • Mykje trafikk av bubilar og bilar med campingvogn til/frå ferja og Botn camping i sesong. • Viktig tilførselsveg til og frå E39 i Instefjord mot sentrale deler av kommunen. <p>Vil påpeike at statistikken knytt til pendling må ta opp i seg pendling over fylkesgrensene. I fylgje Fylkesspegelen er Gulen den kommunen i Sogn og</p>		123

Gulen kommune

Fjordane som har størst innpendling frå Hordaland. Tatt i betraktning at det er svært mange arbeidsplassar rundt Fensfjordbassenget meiner Gulen kommunestyre dette kvalifiserer for at Gulen vert definert som BAS - område i det vidare planarbeidet.

Born og unge er avhengige av god offentleg transport for å få delta i fritidsaktivitetar og anna utanom skuletid. Ber om at RTP foreslår ein strategi for denne gruppa. Som døme viser vi til sak om fleksibel skuleskyss for elevar i Ytre Gulen. Dette er saker som må la seg ordne innanfor ei slik strategi.

Frå tidlegare fråsegn om Kystvegen:

Å få bygd ut Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane vil ha stor betydning for både næringsliv og folkevekst i heile fylket. Også ein svært viktig sambindingsveg innad i kommunen. Når ein startar arbeidet med Kystvegen i sør dreg ein samtidig med seg verdiskaping og ringverknadar frå Bergen og Fensfjordbassenget nordover etter kvart som vegen vert bygd. Vi er i hovudsak einig i Statens vegvesen sitt framlegg til trasé gjennom kommunen, men vi ynskjer ein nærmare dialog angående kryssing av Gulafjorden. Vårt ynskje er å krysse ved Svaberg framfor Leversund. Fleire argument talar for ei slik løysing:

- Ei kryssing der vil knyte Eivindvik til Kystvegen
- Vi får ein sambindingsveg innad i kommunen som kortar ned reisetida til kommunesenteret for heile resten av kommunen.
- Fv 7 er rasutsett, og må rassikrast uansett.
- Ved å bygge bru over Gulafjorden vil ein unngå konflikt med busetnad på Nese og i Nordgulen. Ein vil unngå utviding av Nese tunell og ny tunell under Haveland, der vegtraseen vil ta dyrka mark. Ein vil også sleppe å bygge ny veg langs stranda under Undalstunnelen, og bru ved Leversundet som kjem i konflikt med busetnad på Øskjeneset.

Vil sjå meir på dette i kunnskapsgrunnlaget.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr:
26	Mardal krins	<p>Mardal krins omfattar gardane Mardal, Fitje og Søreide i Bukta på Sandane. Her er om lag 150 husstandar som ligg relativt sentrumsnært. Fylkesveg 615 til sentrum (Sandane - Fitje) er ein svært farleg veg for mjuke trafikantar. I følgje Gloppen kommune si saksutgreiing kring denne saka får nærare 50 elevar fri skuleskyss grunna farleg skuleveg på denne strekninga. I tillegg kjem eldre elevar i ungdomsskule og i vidaregåande skule som ikkje får skuleskyss. Det manglar også fleire busstopp på strekninga.</p> <p>Dei siste åra har det vore ei auke i folketalet i Mardal krins og barnetalet er høgare enn på lenge. Vidare er det planer om ei privat utbygging av bustader på det tidlegare skuleområdet på Søreide. SFE har hovudkontor i Bukta, og arbeidsvegen for mange tilsette er langs den omtala vegstrekninga.</p> <p>Behovet for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 615 er prekært, og Mardal krins oppmodar om at tiltaket vert prioritert høgare enn 6. plassen som tiltaket har fått i høyringsutgåva av RTP.</p>		124
27	Førde kommune	<p>Desse veg- og sykkelprosjekta må prioriterast for å sikre gode og trygge sambindingsvegar, utvikle vidare regional og lokal integrasjon, og danne grunnlag for folketalsvekst i fylket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbetre Fv 57 (Dale – Storhaug) • Sikre Fv 13 over Rørvikfjellet som ein god sambindingsveg • Prioritere opp Fv. 482 Sundsdalen • Oppgradere Fv. 609 Førde - Askvoll for å sikre eit godt regionalt samband i Sunnfjord med tilfredsstillande skredsikring. • Sikre vidare utvikling av Sykkelbyavtalen og følgje opp dei gode intensjonane om auka vekt på sykkel- og gangvegar gjennom Førdepakken. • Sikre betre kapasitet og dekning for fiber og mobil. 		125

Førde kommune

- Innføre eit nasjonalt krav om naudnett i alle tunnelar over 500 meter med statleg fullfinansiering
- Støtte Grov-alternativet som traséval for Kystvegen mellom Indrehus i Bremanger og Rv 5 i Flora
- Bystyret ber om at fylkeskommunen spelar inn viktigheita av skredsikring av riksveg 5 mot NTP.
- Stiller krav om 0-utsleppskøyretøy i kollektivtrafikken gjennom anbod.

Viktig at dei viktigaste transportkorridorane som bind saman regionar, verkar regionforstørrande og løyser ut større næringspotensiale vert prioriterte.

Førde og Sunnfjord er den regionen med størst potensiale for folkevekst og som dermed kan skape eit naturleg handel- og servicesentrum i fylket. Vi sluttar oss til planen sin strategi for regionforstørring mot nasjonal sentralisering ved å byggje sterkare senter lokalt, demme opp for utflytting og skape auka attraktivitet for tilflytting.

Førde skal saman med kommunane i Sunnfjord utvikle vidare eit samferdslesystem som sikrar ytterlegare auke i arbeidsmarknadsintegrasjonen, effektiv varetransport og framtidsetta tettstadsutvikling. Førdepakken, som vi gjennomfører i partnerskap med fylkeskommunen og staten, er eit særleg viktig tiltak her.

Frå 2020 blir det som følgje av kommunereforma etablert ein ny kommune i indre Sunnfjord. Det er avgjerande at RTP bidreg til at den nye kommunen får gode samferdsleløyningar som på ein effektiv måte bind saman den nye kommunen.

Kystvegen

Førde kommune har tidlegare gitt høyringsuttale til ny trasé for Kystvegen. Førde kommune tilrår her at ein legg Grov-alternativet til

Skal sjå nærmare på problemstillinga ved ferdigstilling av RTP.

		grunn som traséval for Kystvegen mellom Indrehus i Bremanger og Rv 5 i Flora i samsvar med tilrådinga i Statens vegvesen si utgreiing frå februar 2017.		
28	SIS (samarbeidsforum i Sunnfjord)	<p>Det er viktig at dei viktigaste transportkorridorane som bind saman regionar, verkar regionforstørrande og løyser ut større næringspotensiale vert prioriterte.</p> <p>Sunnfjord er den regionen med størst potensiale for folkevekst. SiS sluttar seg til planen sin strategi om regionforstørring mot nasjonal sentralisering ved å byggje sterkare senter lokalt, demme opp for utflytting og skape auka attraktivitet for tilflytting.</p> <p>SiS vil vere med å utvikle eit samferdslesystem som sikrar ytterlegare auke i arbeidsmarknadsintegrasjonen, effektiv varetransport og framtidretta tettstadsutvikling.</p> <p>Frå 2020 blir det som følgje av kommunereforma etablert to nye kommunar, Kinn kommune og ein eigen kommune i indre Sunnfjord. Det er avgjerande at RTP er med å bidra til gode og trygge samferdsleløyningar som bind dei nye kommunane saman.</p> <p><u>For å få til dette vil Sunnfjord gjennom SIS samla stille seg bak satsing på:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbetring av Fv.57 (Dale – Storhaug) for å knyte saman Sunnfjord til HAFS regionen. Tiltaket står på andre plass på fylkeskommunen si marginalliste. • Etablere ein kystveg som vil auke arbeidsmarknadsintegrasjon og bidra til gode og effektive transportkorridorar i heile fylket. Sikre tunnel mellom Indrehus og Svelgen (fv614). Tunellen står på førsteplass på marginallista til fylkeskommunen og er viktig for BAS-området nordover • Oppgradere Fv.609 Førde - Askvoll for å sikre eit godt og trygt regionalt samband i Sunnfjord. Skredsikring er særleg viktig her. 	Skal sjå nærmare på problemstillinga ved ferdigstilling av RTP.	126

	SIS (Samarbeidsforum i Sunnfjord)	<ul style="list-style-type: none"> • Starte planlegging og greie ut vidare utbetring av Fv611 Naustdal – Vevring i tråd med utbyggingsavtala av 2011. • Arbeide for skredsikring av Fv.610 Matbjøra (Eldalsosen – Sande). Fv.610 er òg del av Nasjonal turistveg. • Be fylkestinget prioritere tilfredsstillande trasear på E39 gjennom Sunnfjord og oppgradere rv.5 for å sikre effektiv og trygg transport i regionen og mellom regionar. • Etablere gode gang og sykkelveggar for å redusere bilbruken og auke den fysiske aktiviteten i befolkninga. Sykkelbyavtalane med Flora og Førde er viktig å vidareføre for å få ned utslepp og auke trafikktryggleiken. • Sikre betre kapasitet og dekning for fiber og mobil • Stille krav om 0-utsleppskøyretøy i kollektivtrafikken gjennom anbod. 		
29	Lærdal sjukehus / Helse Førde	<p><u>Vår uttale gjeld Fv 271 øye bru og Ofta Aust – Sviggum.</u></p> <p>Ønskjer å streke under kor viktig det er med utbetring av tilkomstveg til/frå sjukehuset. Vegen er smal og lite tilpassa dagens trafikkbilete. Det er mykje trafikk knytt til pasienttransport, både i privatbilar, bussar og ambulansar. Også for våre tilsette, som både er fotgjengarar og syklistar, utgjer den smale vegen ein betydeleg risiko for skade og uhell.</p> <p>Det er mange situasjonar, dagleg, der ulike interesser går mot kvarandre. Vi vil særleg trekke fram ambulansar i utrykking og buss i rute. Trafikkbiletet som desse situasjonane gir utgjer ein betydeleg fare for gåande og syklende.</p> <p>Også for våre tilsette som er ambulanspersonell er det ei belastning å vere avhengig av å komme fram fort og omsynet til gåande/syklende sin risiko.</p> <p>Generelt vil vi også trekke fram usikkerheit til Øye bru i flaumsituasjonar. I dei tilfella der brua er stengt medfører dette ein betydeleg risiko for liv og</p>		127

		helse då sjukehuset kan vere heilt avskore for inn/ut- transport av kritisk sjuke pasientar.		
30	Gaular kommune	<p>Nyanlegg 1) Fv.57 Dale-Storhaug med bru over Svæsundet Dersom det vert parsellvis utbygging må parsellane på kvar side av Svæsundet komme i fase 1 og bru over Svæsundet komme i fase 2.</p> <p>Gaular kommunestyre sluttar seg til vedlagte høyringsuttale om Fv.57 frå kommunane Fjaler, Gaular, Førde, Askvoll og Hyllestad.</p> <p>2) Riksveg 13 – Rørvikfjellet, utbetring.</p> <p>Skredsikringstiltak Fv.610 Viksdalen – Sande, Matbjøra. Denne strekninga er ein del av nasjonal turistveg. Skredsikring ved tunnel i Matbjøra er grunnleggande viktig for vekst og utvikling i Viksdalen og dermed og i Gaular.</p> <p>Gaularfjellet: Det er vesentleg for Gaular kommune at vinterstenginga av Gaularfjellet ikkje vert utvida.</p>		128/168
31	Bedriftsnettverket Gaularfjellet	<p>I 2016 blei det etablert eit bedriftsnettverk mellom reiselivs- og reiselivsrelaterte bedrifter langs, eller tilknytt vegen. Bedriftene er lokalisert i alle dei 3 kommunane Førde, Gaular og Balestrand. Målet er å bli endå meir synlege, og å skape nye tilbod gjennom samarbeid mellom bedriftene langs strekninga.</p> <p>Opplevd ein stadig aukande optimisme langs Gaularfjellsvegen når det gjeld satsing på reiseliv, ofte i kombinasjon med gardsdrift og landbrukseigedommar. Dei fleste som satsar, seier at dette i stor er på grunn av Nasjonal Turistveg, så dette heng tydeleg i hop.</p>		129

		<p>Å stenge vegen tidlegare (og opne den seinare), vil vere til hinder for denne utviklinga og arbeidet som vi er i gang med. Allereie slik det er no, opplever bedriftene at den vinterstengde vegen er problematisk for gjester som ikkje kjem seg fram slik dei har tenkt. Ei ytterlegare innstramming vil sjølvsagt vere svært øydeleggjande for satsing i skuldervesong, og mogelegheiter for dette.</p> <p>Ber difor om at fylket byggjer opp under satsing som vert gjort både lokalt, regionalt og nasjonalt på reiselivet og Nasjonale Turistvegar, ved å la Gaularfjellsvegen vere open så mykje som råd gjennom året. Stenge vegen tidlegare vil vere å «sparke bein» under arbeidet som vert gjort og optimisme som no rådar langs Gaularfjellsvegen.</p>		
32	Kystvegen Ålesund-Bergen	<p>NTP har ingen planar for tiltak på riksvegar vest for E39. Vi meiner difor at det er eit rimeleg krav at Kystvegen får prioritet og blir ei hovudoppgåve for Sogn og Fjordane fylkeskommune i komande fire års periode.</p> <p>Mangel på internt samband i regionen hindrar framvekst av attraktive BAS område og dynamiske næringsklynger som ein har lukkast med i kystregionen i dei andre kystfylka. RTP peikar på tre «BAS regionar» i Sogn og Fjordane og ingen av dei ligg på kysten.</p> <p>Føremålet med kystvegen er verken å vere tilførselsveg til E39 eller å lage ein konkurrerande stamveg, men å byggje interne samband mellom kommunane på kysten.</p> <p>Kystvegen si oppgåve er å skape flest mogleg felles bu- og arbeidsområde og å knytte nærings- og industriklynger tettare saman, både internt i Sogn og Fjordane og vidare sør og nord mot nabofylka. Kortast mogleg reisetid mellom Måløy, Svelgen, Florø, HAFS, Gulen, og mot petroleumsmiljøet på Mongstad i sør og det tunge maritime industrimiljøet på Søre Sunnmøre i nord, er det som vil gi størst vekst.</p> <p>Det er positivt at SFj fylkeskommune har fått utført ei overordna utgreiing om Kystvegen. Utgreiinga mangla ei klår presisering av kva som er</p>		131

Kystvegen Ålesund - Bergen

føremålet med Kystvegen. Dette er viktig for å samle kreftene om tiltak som samsvarar med føremålet. Kystvegen Bergen-Ålesund kan i tillegg bli eit reisemål i seg sjølv og ein attraktiv turistveg lik Fv.17 «Kystriksveien – Verdas vakraste reise» gjennom Nord-Trøndelag og Nordland.

Merknader til traséval

Vi syner til fråsegn frå Kystvegen i samband med den overordna utgreiinga. Styret støttar også høyringsfråsegn frå selskapet Kystvegen Måløy – Florø AS. I denne omgang ynskjer vi å knyte følgjande merknad:

I påvente av Kystvegen må ein og sjå på andre tiltak som kan redusere reisetid, og bidra til å utvikle nye BAS-område. Døme på dette kan være pendlarrute Florø-Askvoll-Lutelandet eller ferje/båt frå Flokeneset til Florø som en del av det ordinære rutenettet i Florabassenget.

Finansiering

- Kystvegen Ålesund-Bergen meiner det bør prioriterast oppstart av parsellen mellom Svelgen og Indrehus før 2021.
- Kystvegen meiner det skal være mogleg å realisere ferjeavløysingsprosjekt utanfor dei ordinære prioriteringslistene.

Kap 4.10.1 Strategi. Tillegg:

Utgreiinga som blir gjort i utarbeidinga med strategisk plan for kysten skal nyttast som kunnskapsgrunnlag i det vidare arbeidet med kystvegen.

Styret i Kystvegen ynskjer at kystvegen får eit felles vegnummer frå Bergen til Ålesund.

Ok. Utgreiinga blir lagt inn i kunnskapsgrunnlaget.

Politisk handsama, vart avvist.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr:
33	Kontaktutvalet for Olden og Oldedalen	<p>Olden og Oldedalen er bygder med store sesongvariasjonar. Sommaren er prega av stor turisttilstrøyming og eit aktivt landbruk. Vinteren byr på skredutsette område og innskrenka ferdselsområder.</p> <p>I Oldedalen på Fv.724 er Briksdalen lokalisert med om lag 300 000 besøkande kvart år. Om lag 5 000 bussar og om lag 30 000 bilar, mange av dei store bubilar, køyrer Fv.724 kvar sommar.</p> <p>I tillegg til ein aukande trafikkmengde blir også køyretøya større. Ein buss i dag er 15,5 meter mot 12,5 for få år sidan. Mjølkebilar og kraftfôrbilar køyrer no ofte med tilhengar for større kapasitet.</p> <p>Med 90 cruisebåtar årleg i Olden og Loen, med 150 000 – 170 000 passasjerar som skal ferdast på vegane i eit kort tidsintervall vert den lokale infrastrukturen satt på prøve. Sesongen blir også gradvis lengre, og går etter kvart parallelt med at ungar reiser til/frå skulen.</p> <p>Eit skred frå ei av fleire fonner på Fv.724 kan potensielt øydelegge straumforsyning, telefonnett, internett og naudnett.</p> <p>Gjennomføring av bundne prosjekt</p> <ul style="list-style-type: none"> Fv.60 Uglå – Skarstein: Bygge ferdig gangveg frå Skarstein til Olden skule. 1280 meter der det skal knytast saman med eksisterande tilkomstvegar til ein heilskapleg gang- og sykkelveg. <p>Skredsikring</p> <ol style="list-style-type: none"> Heimefonna- Farleg heile året med snøskred om vinteren og steinskred om sommaren. Fossvega- Løysast med fjelltunnel, noko som også vil fjerne ein flaskehals. Kroka <p>Sensorar i bakken er aktuelt sikringstiltak for 4-5 punkt i tillegg til dei tre nemnde over.</p>	Saka er handsama i fylkestinget (2015).	132

Kontaktutvalet for Olden og Oldedalen

Mindre investeringar

1. Fv.724 Gåshammaren – Fossvega:
Gjere vegen breiare og sikre vegen grunna utvasking av vegskulder og vegbane. Dette er eit av dei største trafikale problema på heile Fv.724. Utbetring av strekning på om lag 300 meter vil hjelpe. Dette må sjåast som eit strakstiltak.
2. Fv.724 Melkevoll bretun – Briksdalen fjellstove:
Vegen er smal og dårleg, og usikra mot bratt steinur. 100 meter med fjellsprenging vil hjelpe.
3. Fv.724 Møteplassar mellom Heimfonna og Gåshammaren.
Dette bør vere strakstiltak då to bussar ikkje kan passere.
4. Fv.724 Bruer
 - a. Gytribrua
 - b. Yribrua
 - c. Mellom Sunde og Gjerde
 - d. Sundsbrua – Siger (?)
 - e. Melkevollsbrua
5. Fv.724 Aksnes – Håheim. Behov for møteplassar
6. Fv.724: Rasteplass Kroka. Betre fasilitetar for turisme.
7. Fv.60: Busstopp og leskur i Olden sentrum. Stoppet er feilplassert i forhold til Fv.724 og manglar leskur på begge sider.
8. Fv.60: Overgangsfelt ved Sunde Auto – Nesbakkane.
9. Fv.60: Overgang/undergang ved Cruisehamn. Sikre god ferdsel over og langs fylkesvegen.

Gang- og sykkelveg

1. Fv.60 Skarstein – Olden skule
2. Fv.60 Muri – Olden skule på austsida av vegen.
3. Fv.724 Sentrum – Løken
4. Fv. 60 Olden – Loen

Nye store prosjekt

1. Fv.724 Olden – Briksdalen, tofeltsveg med full skredsikring.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
34	FAU skulane på Sandane, Gloppen	<p>Les med bekymring og undring “Planforslag til regional transportplan Sogn og Fjordane 2018-2027”, då med tanke på situasjonen angående gang og sykkelveg langs fv.615 Sandane – Fitje og fv.700 Sandane – Austrheim, og da spesielt med tanke på kvar på prioriteringslista dei kjem. I grunnlagsdokumentet er denne vegen prioritert på 2. plass, mens den i planforslaget har fått endra prioritet ned til 6. plass.</p> <p>Forslaga, jamfør punkt 4.4 i Planforslaget, er gode og framoverretta, forankra både i folkehelse og miljø, noko FAU stiller seg samla bak. Meiner samtidig at det hastar å utbetre gang- og sykkelvei langs fv.615 Sandane – Fitje og fv.700 Sandane – Austrheim, med tanke på den enskilde elev sin tryggleik.</p> <p>Særleg på strekninga Fitje - Sandane er biltransport et føretrekt transportmiddel, ikkje grunna lav kollektivfrekvens, men grunna av farlig veg.</p> <p>Langs fv.700 frå Austrheim og inn til Sandane sentrum er det stort sett det same trafikkbildet; ein herlig miks av mjuke, små trafikantar, og store, tunge bilar, bussar og lastebilar.</p> <p>Sandane sentrum har hausten 2017 fire skular som samla sett har over 850 elever som kvar dag på ein eller annan måte transporterar seg inn til sentrum for å gå på skule. Og talet er aukande dei neste åra.</p> <p>Vi oppfordrar på det sterkaste til at elevane sin tryggleik prioriterast høgt, og at ein vurderer ferdigstilling av de gode tiltaka som er skildra i “Planforslag til regional transportplan Sogn og Fjordane 2018-2027”, høgare opp på lista enn det som er skissert.</p>		133
35	Fjaler kommune	<p>1. Fjaler kommune sluttar seg til Hafs regionråd sin uttale til Regional transport plan for perioden 2018 – 2027.</p> <p>2. Fylkesveg 57:</p>		134/165

Fjaler kommune

- Klar forventning om å halde på vår plassering på prioriteringslista. Statens vegvesen si eiga utgreiing om vegen og oppdaterte trafikktalet viser at det er eit heilt berettiga krav.
- Vegen er strekningsvis av svært dårleg standard og den sterke trafikkauken (spesielt etter at Dalsfjordsambandet var ferdig) viser at behovet for opprusting er stort.
- Fv.57 Dale – Storehaug har funksjon langt utover det å vere ein lokal veg. Den er ein regional veg for store deler av HAFS-regionen inn mot Førde lufthamn, Førde og E39. Med tanke på E39 vil vi understreke lovnadar som var gitt om opprustinga av tilførselsvegar då trasévalet for Kyststamvegen vart avgjort.
- Vegen er hovudåra med tanke på å få eit størst mogeleg bu- og arbeidsområde mellom den nye kommunen i indre Sunnfjord og HAFS- regionen. Der pendlinga tidlegare gjekk berre i retning Førde har stor vekst i næringslivet i spesielt Fjaler ført til at den no går begge vegar.
- Fv.57 skuleveg for mange born, og har fleire trafikkfarlege strekningar. Vi vil påpeike at ein fordel med prosjektet Dale – Storehaug er at ein her kan ta ei strekningsvis opprusting. Nokre flaskehalsar er verre enn andre og vi ser det difor som særskild viktig å komme i gong.
- Kommunane er samde om å starte i kvar ende og at kryssing av Dalsfjorden med bru over Svesundet kjem til slutt. Det er først når heile vegen er ferdig opprusta vil vi ha ein standard som krevst når vi skal utvikle dette området til ein felles bu - og arbeidsmarknad.

		<ul style="list-style-type: none"> • Kommunestyra i Fjaler og Gaular har gjort vedtak om Brukarfinansiering og at det såleis er mogeleg å få realistert dette prosjektet utan at Fylkeskommunen må ta heile kostnaden. <p>3. Kystvegen Ålesund - Bergen: Fjaler kommune støttar Vegvesenet si tilråding, med opprusting av Fv. 57 frå Rysjedalsvika til Dale, med tunnel forbi Flekke og Dale sentrum.</p>		
36	Askvoll kommune	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sluttar seg til Hafs regionråd sin uttale til Regional transport plan for perioden 2018 – 2027. 2. Trasé for Kystvegen: <ul style="list-style-type: none"> • Skal ein nå målet med vegen må den på strekninga frå Dalsfjorden til Nordfjorden, leggest etter eit ytre alternativ. Viser til tidlegare uttalar og held fast på at kystvegen må gå over Askvollhalvøya i ei midtre line frå Holmedal til Osland, noko som vil knyte Stongfjorden til ein betre og sikrare veg og i stor grad løyse utfordringane på FV 609 Ringstad – Osland. • For Kystvegen sin trasé frå Sognefjorden til Dalsfjorden, vert det vist til tidlegare uttale i saka. 3. Busslomme Rivedal Krev at prosjektet busslomme i Rivedal vert teken inn att i RTP. Prosjektet bør plasserast og realiserast under mindre anlegg. 		135/171

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
37	Sogn regionråd	<p>Fylkesveg 55 og skredsikring er dei to områda som Sogn regionråd prioriterer i høve regional transportplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fylkesveg 55 er ein regional hovudveg og er samstundes viktig for pendlarar i indre Sogn. Utbetringar av strekningane Sogndal - Luster, Dragsvik - Balestrand og Tronvik - Ulvåna vil styrka Sogn som felles bu - og arbeidsmarknad. - Støttar framlegg til prioriteringsliste over skredsikringstiltak og forventar at tiltaka beheld si plassering på prioriteringslista. - Rammene til skredsikring er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane i fylket. Fylkeskommunen bør arbeida aktivt for auka løyvingar til skredsikring for fylkesveg og riksveg. Vi støttar tiltaket om å vurdera moglege prosjekt med enklare løysingar for å sikra skredutsette strekningar i påvente av permanent sikring. - Eit effektivt og heilskapleg rutesystem med god korrespondanse er avgjerande for at reisande skal velja å reisa kollektivt. - For pendlarane er det viktig med gode overgangar privatbil og kollektivtilbod til dømes parkering i nærleiken av haldeplass. Fylkeskommunen bør medverka til at det blir laga gode overgangar for pendlarar. - Både av tryggleiks - og miljøomsyn må utbygging av gang - og sykkelveggar få større fokus. Særleg viktig med godt utbygd gang - og sykkelveggar for born og ungdom, og at nye prosjekt i tilknytning til skular bør prioriterast. I planperioden er berre eitt investeringstiltak i Sogneregionen prioritert (Fv.271 Ofta aust - Sviggum). Ved auka rammer ber vi fylkeskommunen vurdera om det er andre strekningar i Sogneregionen som kan byggjast ut til gang - og sykkelveg i løpet av planperioden. - Regional transportplan må i vesentleg større grad omfatta reiselivstrafikken i fylket. Det er om lag 800 000 overnattingsreisande årleg i fylket og om lag 375 000 i Sogn. I tillegg kjem dagsreisande og gjennomreisande. 		136

Sogn regionråd

- Transportplanen bør innehalde ein strategi for korleis transport - og infrastrukturtiltaka saman med ruteproduksjonen kan bidra til å legge til rette for styrking av heilårsreiseliv i fylket.
- Bør utviklast eigen strategi for Nasjonale turistvegar.
- Det vert elles vist til fråsegn frå Visit Sognefjord med dei konkrete innspela til planen.

- Støttar arbeidet med å fjerna flaskehalsar og vurderingar for å fråvike vegnormalen.
- Det er behov for utbetringar av Fv.213 Haukåsvegen for å betre framkomsten. Forventar at flyplassvegen opprettheld plassering på prioriteringslista over mindre utbetringar.

Prioriteringar for dei statlege ansvarsområda:

- Rv 13 er eit indre nord - sør samband som har stor regional verdi. Rv 13 Vikafjellet er ein skredutsett vegstrekning som Sogn regionråd ber om blir teken med i planen i pkt 9.4 og at realisering av Rv.13 Vikafjellstunnelen blir omtala som ein strategi under pkt 9.4.1.
- Fleirtalet i Stortinget ser behov for utgreiingar for å sjå om kostnadane til Vikafjellstunnelen kan reduserast, med sikte på at prosjektet kan bli aktuelt for neste rullering av nasjonal transportplan. Vi ber om at fylkeskommunen tek ei aktiv rolle for at utgreiinga blir sett i gang raskt.
- Støttar fylkeskommunen sin strategi om at Samferdselsdepartementet framleis skal ha ansvar for kjøp av regionale flyruter. Det er viktig at det blir etablert ein god dialog før ny anbudslysing.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
38	Eid kommune	<p>Generelle merknader</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vi støttar planen si prioritering av drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. Bør prioritere opp satsing på mindre investeringstiltak på fylkesvegnettet for å få opp standarden på eksisterande vegnett, framfor igangsetjing av nye, store vegutbyggingar medan eksisterande vegnett forfell. - Vi støttar vektlegginga av klima og miljø i planen. Planen kan med fordel ha eit endå sterkare ambisjonsnivå når det gjeld utfasing av fossil teknologi og overgang til nullutslepp i heile transportsektoren - herunder nye drivstoff som hydrogen. - Vi saknar ferjeavløysing som ein tydelegare framheva strategi både på riks- og fylkesvegnettet, for å redusere kostnader for både næringsliv og det offentlege på sikt og for å skape større BAS-regionar. - Vi saknar ein klarare strategi for å skape større BAS-regionar over fylkesgrensene. Spesielt er det stort potensiale for det mellom Sunnmøre og Nordfjord. Det gjeld både gjennom tiltak på vegnettet, tilrettelegging for sjøtransport (Stad Skipstunnel) og fylkeskryssande kollektivtrafikk. - Vi saknar at planen har i seg perspektiv knytt til dei store teknologiske endringane som held på å skje i transportsektoren (digitalisering, førarlaus køyretøy, andre teknologiske nyvinningar). Å vedta ein transportplan no som ikkje drøftar eller foreslår grep for å kome på offensiven i Sogn og Fjordane i framtidens nye transportteknologi, vil fort gjere planen til eit lite eigna styringsverktøy berre få år fram i tid. - Vi meiner planen er altfor defensiv når det gjeld auka bruk av sykkel og gange. Resultatmåla er for låge, og vi er sterkt usamde i å avgrense den målretta satsinga på "sykkelbyar" til berre Florø og Førde. Både i 		130/137

Eid kommune

Eid og i mange andre kommuner ligg det godt til rette for betydeleg auka bruk av sykkel og gange, ikkje minst på grunn av "intern sentralisering" i dei fleste kommuner. Vi stiller oss også undrande til at planen ikkje nemner at det er gjort samrøystes politisk vedtak i fylket på at Eid skal vere neste "sykkelby" i Sogn og Fjordane etter Florø og Førde

Merknader til planforslaget

Følgjande merknader, delt inn etter kapittel.

3. Utviklingstrekk og utfordringar

Vi vil påpeike at Nordfjord, særleg kommunane Eid/Gloppen/Stryn, er den regionen i fylket som den siste tida har hatt sterkast samla vekst både i folketal og bustadbygging. Viktig at vekstpotensialet og framtidige behov for utvikling av transportsystemet tek utgangspunkt i vekstkrafta til dei samla BAS-regionane - ikkje berre det største senteret.

4. Fylkesveg

4.1 Mål

Vi vil foreslå å skifte ut kulepunkt 7 under "Delmål" til følgjande:

- **Legge til rette for raskast mogleg overgang frå bruk av fossile drivstoff til nullutsleppskøyretøy på vegnettet**

Vi vil vidare foreslå å skifte ut underpunkt 2 og 3 til kulepunkt 8 med følgjande:

- **Det samla talet på daglege reiser til fots eller på sykkel i Sogn og Fjordane skal auke til 35% innan 2027**
- **Talet på syklande skal auke årleg i planperioden i dei 10 største tettstadane i fylket.**

Vidare bør konkret kulepunkt nummer 3 under Strategi 4.4.1 rettast opp som følgjer:

Eid kommune

- Sykkkelbyavtalene med Førde og Florø skal vidareførast, og det skal inngåast sykkkelbyavtale med Eid
- Vi vil sterkt stø opp om at vi må krevje at staten innfører eit nasjonalt krav om naudnett i alle tunnelar over 500 meter, med statleg fullfinansiering.

Vi vil foreslå følgjande endring av kulepunkt 3 under 4.9.1 Strategiar:

- Legge til rette for raskast mogleg innfasing av hydrogen-køyrerøy på vegnettet, ved å starte utbygginga av eit nettverk av hydrogenstasjonar i fylket.

4.10 Kystvegen

Vi syner til eiga høyringsfråsegn om Kystvegen. Vil særskilt understreke at ferjesambandet Stårheim-Isane må haldast oppe ved evt. realisering av ein kystveg i ytre trasé i Nordfjord - slik Statens Vegvesen også tilrår i si utgreiing.

I samband med bygging av Stad Skipstunnel bør det snarleg utgreiast om utbygging av anleggstunnel kan brukas som vegtunnel mellom Eide og Kjøde etter at byggeperioden er over, og vidare tunnel frå Kjøde til Bryggja. Det vil både vere viktig for å bygge nærare saman nye Stad kommune, og vere ei god framtidig løysing for Kystvegen.

5. Kollektivtrafikk

Kapittelet framstår som noko "stivt", ved at det byggjer på at dagens måte å organisere transportsystemet på med buss- og drosjeruter ikkje vil endre seg vesentleg i perioden. Vi saknar det perspektivet NTP har lagt opp til om eit transportsystem i stor endring, med digitalisering, nye former for "samkøyring", førarause bussar og bilar (kanskje også båtar), og ny teknologi i alle deler av transportsystemet.

Vil vere svært fornuftig av Sogn og Fjordane å vere tidleg ute med å ta i bruk ny teknologi som til dømes førarause køyrerøy og ulike former for

RTP opnar opp for å ta i bruk ny teknologi etter kvart som den er konkurransedyktig og tilgjengeleg.

Eid kommune

teknologistyrte samkøring - nettopp fordi det å drive tradisjonell kollektivtrafikk er svært dyrt i eit spreiddbygd fylke som vårt.

5.2.2 Tiltak

Det må her kome tydelegare fram at alle informasjons- og betalingsløysingar må vere tilpassa bruk av mobiltelefon.

Må stillast kritiske spørsmål ved om det er rett ressursbruk på sikt at fylkeskommunen skal ha sin eigen kommunikasjonskanal (Kringom) med eigen administrasjon og eigne tekniske løysingar, eller om det betre og rimelegare kan gjerast ved hjelp av kommersielle aktørar (Facebook, Google m fl), eller felles nasjonale løysingar.

5.4 Ruteproduksjon

Her og i kap. 5.5 om Skuleskyss må det seiast noko meir om betydninga av fylkeskryssande ruter. Vi må setje folk i sentrum og la dei vere lik mykje verdt som innbyggjarar i Sogn og Fjordane, uansett om dei bur nær ei fylkesgrense eller ikkje.

6. Trafikktrygging

Vil sterkt understreke at fylkeskommunen må vidareføre og helst styrke ordninga med tilskot til trafikktryggleikstiltak i kommunane gjennom handlingsplan for trafikktrygging. Redusert fart kan vere eit effektivt trafikktryggingstiltak på visse deler av fylkesvegnettet med stor ferdsel av barn og unge. Eid kommune har gjentekne gonger opplevd å få avslag på søknader om nedsett fartsgrense på fylkesvegstrekningar der skuleborn ferdast og det er trafikkfarleg. (t.d. Fv. 663 Nor-Skipenes).

7. Næringstransport

Ferjeavløysing som strategisk verkemiddel burde vore innarbeidd, jf. omtale av at ferjer er ein flaskehals på vegnettet som det er dyrt å rette opp på i form av høgare ferjefrekvens.

8. Skredsikring

Må kvart år setjast av meir øyremerka midlar over statsbudsjettet til skredsikringstiltak.

Det er ein strategi for å gjere informasjon og betaling enklast mogleg for dei reisande. Konkret val av teknologi vert å handsame i eigne prosjekt.

Det er ikkje lagt opp til forskjellsbehandling av innbyggjarar i fylket.

Eid kommune

9. Statleg infrastruktur

Ber om at det blir teke inn eit eige underkapittel om ferjeavløysing som strategisk satsingsområde, både på riksveg- og fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane – jf. at dette kom inn i Stortinget si handsaming av NTP etter initiativ frå m.a. Sogn og Fjordane fylkeskommune.

10. Økonomiske rammer og overordna prioriteringar

10.3 Prioritering av driftsbudsjettet - fylkesveg

Trong for auka midlar til dekkelegging og forsterking/merking av fylkesvegnettet. I Eid gjeld dette spesielt Fv 661 Haugen-Myrold, Fv 664 Fossebakken-Navelsaker og Fv 665 Heggjabygda-Møre grense (Heggjadalen). Tilstanden på Fv665 er særleg kritisk.

10.5 Investeringar på samferdsleområdet

Vil sterkt oppmode om at den økonomiske ramma til "Mindre investeringar" på fylkesvegnettet vert sett høgast mulig, og prioritert sterkare enn ramma til "Store prosjekt". Vi er samd i omtalen av prioriterte tiltak innanfor denne posten (mindre utbetringar, rekkverk, gang- og sykkeltiltak).

10.6 Prioriteringslister investeringar på samferdsleområdet

- Pkt 16 Fv 661 Haugen-Myrold og Pkt 17 Nordfjordeid-Torheim bør flyttast opp mellom dei 6-8 høgast prioriterte punkta på lista. Evt. kan eitt eller begge prosjekta splittast i to, og eit mindre beløp kan setjast opp høgt på prioriteringslista for å få tatt dei verste flaskehalsane.
- Prioritering av tiltak på fylkesvegnettet bør koordinerast med kommunale behov, slik at lokale utbyggingsprosjekt ikkje vert hindra av låg standard på fylkesvegnettet.

For begge strekningane har SVV gjort grundige kartleggingar av flaskehalsar som gjer det råd å gå raskt laus på einskildtiltak med ei lågare ramme enn det som her er sett opp. Begge vegprosjekta har stor trafikk i høve mange av dei andre strekningane som her er ført opp, også med

		<p>skuleborn. Særskilt gjeld det Fv661 Haugen-Myrold. Konkret er kryss mellom fylkesveg og kommunal veg i Torvik til hinder for kommunal bustadfeltutbygging. Dette krysset bør prioriterast. Kommunal medfinansiering i opprusting kan vurderast.</p> <p><u>Prioritering gang- og sykkelveg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Summen på pkt 1 på prioriteringslista (enkle fysiske tiltak i dei største sentrumsområda) bør minst doblast i høve kva som er foreslått. Dette vil vere ein naturleg konsekvens av det som kjem fram i gå- og sykkelstrategien om kvar det er størst potensiale for trafikkvekst. • Fv 662 Nordfjordeid-Os bør leggst inn som nytt pkt. nr 10 på lista, jf. omtale i Gå- og sykkelstrategien. 		
39	Sogn og Fjordane bondelag	<p>Viktig for oss å ivareta trafiksikkerheita, og ikkje minst god samferdsel, og trygg godstransport. Det er viktig for oss at beitedyra kan gå trygt i utmarka, også utan å skape fare for trafikantane.</p> <p>Stor auke i tal traktorar i trafikken siste åra. Utviklinga i landbruket har ført til at ein i større grad en tidlegare transporterar hausteutstyr og fôr langs vegane. Difor sær viktig at det vert lagt til rette for god trafikkflyt i områder med stor landbruksaktivitet.</p> <p>Saktegåande køyretøy som traktorar kan føre til store køar, som bidreg til farlege forbikøyrings situasjonar. Det er difor heilt avgjerande at ein planlegg gode utkøyringar, slik at ein trygt kan sleppa forbi bilar. Dette gjelder særleg strekningar der ein byggjer rekkverk som hindrar utkøyringsmoglegheit, og der vegskuldra er for smal.</p> <p>Vil understreke viktigheita av gode dialogar med grunneigarar når ein byggjer rekkverk langs vegane. Det finns døme der rekkverk blokkerer avkøyrsløp til private vegar.</p> <p>Ein ser at klimaendringane har stort fokus i planen, men vi ynskjer å understreka viktigheita av å sikre matjorda for flaum. God matjord blir</p>		138

opparbeida gjennom mange år, gjerne generasjonar. Ein flaum kan på kort tid øydelegge den jorda, med de konsekvensar det vil medføre for enkeltbrukaren.

Vegar utan stikkrenner, eller tette stikkrenner fører til at vegane ledar vatnet vekk frå de tenkte vassføringssystem. Det er svært viktig at det er faste rutinar på vedlikehald av grøfter, og stikkrenner slik at vatnet går der det er tenkt at det skal gå.

I Sogn og fjordane er det ikkje uvanleg med beitedyr langs vegane. Kollisjon mellom bil og storfe kan få fatale konsekvenser for både mennesker og dyr. Vi ynskjer å fremja eit forslag til utviding av prøveordninga med blinkande lys på skilta som varslar om hjortetrekk, til også å gjelde vegstrekningar med beitedyr. I første omgang forsøkt på strekke som Sogndalsdalen, Fjærland, og Våtedalen.

Må vere eit minimumskrav at ein planlegg trasear som ikkje tek matjord, sjølv i tilfelle der dette fører til dyrare vegbygging. Sogn og Fjordane bondelag ber Fylkeskommunen, og Statens Vegvesen ha matjorda i fokus i prosessane framover.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
40	Vik kommune	<p>Me viser til uttale frå Sogn regionråd som Vik kommune fullt ut stiller seg bak.</p> <p>I tillegg vil Vik kommune spela inn fylgjande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fylkesveg 92 Vik-Arnafjord er særst rasutsett med høg skredfaktor. Fylkestinget vedtok i sak 53/15, i samband med vurdering av evt. sidearm til Vikafjellstunnelen, at endeleg løysing for skredsikring av fv.92 skal vurderast i samband med revisjon av RTP. Vik kommune legg til grunn at dette blir gjort, og at gjeldande prioritering blir ført vidare. • I kategorien mindre tiltak peiker vi på at fylkesvegane i kommunen, særleg fv. 92, har mangelfullt rekkverk på fleire strekningar. • RV 13 over Vikafjellet fungerer som omkøyringsveg når E16 blir stengt. Det har vist seg at ferjekaien på Vangsnes har for låg kapasitet til å handtera trafikkmengda i slike situasjonar. 		139
41	Høyanger kommune	<p>Prioritet 1 - Fylkesveg 55 strekninga Tronvik - Ulvåna</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fv.55 har dei siste 10-15 åra hatt relativ låg prioritet opp mot andre vegsamband i fylket. Vegen er i liten grad opprusta til dagens standard, har mange flaksehalsar og har også fareutsette parti. På Fv.55 i Høyanger kommune gjeld dette spesielt strekninga Tronvik – Ulvåna som har dårleg kurvatur, smal veg og høg trafikkbelastning. - Betre vegstandard på strekke mellom Tronvik og Ulvåna, er også viktig for å knytte kommunesenteret Høyanger, samt bygdene mellom Høyanger og Vadheim, tettare til regionsenteret Førde. Dette er eit viktig tiltak for å styrkje BAS område Sunnfjord (45 minutters regionen), og i tråd med overordna føringar gitt i regional planstrategi 2016-2020. - Prosjektet er sentralt for at Høyanger kommune skal oppnå vedtekne målsettingar for samfunnsutvikling, og ein ønskjer difor moglegheit til dialog med fylkeskommunen kring (med)finansiering av 		140

planleggingsarbeidet. Dette for å sikre at strekninga er klar til byggestart i perioden etter 2021.

Høyanger kommune

Prioritet 2. Fylkesveg 92 Ortnevik- Bjordal, samt Fylkesveg 8 – behov for utbetring

- Fv.92 frå Ortnevik til Bjordal er smal med svært dårleg standard. Det er behov for oppgradering av dekke, samt etablering av møteplassar. Det same gjeld strekninga på Fv.8 mellom Hest og Oppedal.
- Både Vamråkstunnelen, Søreidetunnelen og Bjordalstunnelen er av ein slik standar at større køyretøy får problem når dei møtast. Tunnelane er heller ikkje utstyrt med lys. Til saman skapar dette trafikkfarlege situasjonar, og problem for næringsverksemdar i området som er avhengig av å varetransporter til og frå området. Næringsverksemdar i området Bjordal – Ortnevik er i vekst, og dårleg infrastruktur er eit reelt hinder for vidare utvikling.

Høyanger kommune ser det som positivt at møteplassar i tunnelen Bjordal – Vamråk er prioritert i Regional transportplan.

Prioritet 3 - Omlegging av FV 55 – Kråkevika, Vadheim

I samband med bygging av gangveg langs fv.55 gjennom Vadheim tettstad var det planlagt omlegging av fylkesvegen i Kråkevika for å få areal til gangveg og busslomme også i dette området. Fv.55 forbi Kråkevika har uheldig kurvatur, tverrfall og isingsproblematikk vinterstid.

Strekninga er omfatta av reguleringsplan for Kråkevika industriområde og småbåthamn frå 1988. Gjennomføring av tiltak i reguleringsplanen vil knytte bustadområde, næringsområde og småbåthamn til eksisterande gang og sykkelvegnett i vest, samt betre problematikken kring kurvatur, tverrfall, og is i vegbana.

Vi har teke kontakt med Noregs vassdrag- og energidirektorat angående samarbeid og kostnadsdeling m.t.p etablering av ny avkøyrsløse til

Høyanger kommune

næringsområde i sør kombinert med forbygging av elvelaupet. Høyanger kommune har også satt av budsjettmidlar til ei generell opprusting av næringsområde.

Ber om at det blir satt av investeringsmidlar i planperioden til ferdigstilling av anlegget i tråd med vedteken reguleringsplan. Prosjektet bør også vere eit aktuelt tiltak i samband med Sogn og Fjordane sin gå- og sykkelstrategi.

Generelle merknadar

Eit minimum å oppretthalde rutetilbodet i fylket på dagens nivå. For Høyanger kommune er det spesielt viktig å framheve MS Tansøy som går i rute mellom Høyanger, Nordeide, Ortnevik og Vik. Rutetilbodet er viktig i høve arbeidspendling, men også for skuleelevar som går på vidaregåande skule og innbyggjarar elles som skal nå tenestetilbodet i kommunesenteret.

Ved enkelte avgangar og spesielt ved korresponderande rutetilbod er det betydeleg ventetid. For å unngå at dette blir ei vesentleg belastning for reisande må det vere til stades tilfredsstillande venteromfasilitetar.

Positive til å delta i drøfting av tiltak som betrar rutetilbodet i fylket. Eit konkret tiltak i den samanheng er bussruta frå Høyanger sentrum om morgonen som med stor fordel kunne gått direkte til Førde sentralsjukehus.

Ein gjer også merksam på at fv. 607 mellom Lavik og Leirvik har dårleg vegstandard og trong for utbetring. Ca. 60 personar pendlar dagleg mellom vestlege delar av Høyanger kommune og Hyllestad kommune.

Avslutningsvis viser ein til uttale frå Sogn regionråd og Visit Sognefjord.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
42	Ola Dag Thingnes	<p>Sender her kart som syner alternativ trasé (kart i høyringsinnspel). Grunngeving for denne er nemnt i tidlegare innsende uttaler. Engebø må få ny veg når arbeidet der startar opp. Veg 2 (kart) gjev kortare veglengd enn i dag, mindre stigning, og mykje av strekninga er lett å arbeide opp. Dette er også ein fullverdig veg, om veg 3 og 4 (kart) ikkje vert bygd.</p> <p>Med å bygge veg 3 med bru er Ålesundsambandet på plass. Veg 4 gjev for lite utteljing til å prioritere denne framom dei andre vegane (trasear vist på kart i høyringsinnspelet).</p>		141
43	Norsk lastebileigarforbund	<p>Innspel til endringar, fordelt etter kapittel</p> <p><u>2.5 Skredsikring</u> Ambisjonsnivået angående skredsikring, både på riks- og fylkesvegnettet er for lavt. Trafikantar i Sogn og Fjordane køyrer med stor fare for å bli utsett for skred eller steinsprang. Einskilde vegstrekningar som Rv.5 mellom Førde og Florø bør prioriterast. Midlar bevilga til skredsikring på E39 i Våtedalen bør overførast til Rv.5 dersom det ikkje bevilgast midlar til skredsikring av Rv.5.</p> <p><u>3.2 Transportsystemet i Sogn og Fjordane</u> Som under punkt 2.5 meiner vi at fylkeskommunen har for lavt ambisjonsnivå for å hente inn etterslepet som er på vegnettet i Sogn og Fjordane. Vinterstengde høg fjellsvegar, tunnelar som manglar oppgradering, skredutsette vegar og generelt stort vedlikehaldsetterslep viser at fylket må jobbe for større overføringar frå staten slik at målsetninga om eit effektiv, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem kan bli nådd.</p> <p><u>4.3 Drift og vedlikehald</u> Vi registrerer at fylkeskommunen har store utfordringar knytt til drift og vedlikehald. Vi fryktar at det største forfallet er det vi ikkje ser. Det hastar med å redusere/stoppe forfallet på vegnettet i fylket.</p>		142

Norsk lastebileigarforbund

4.4 Gå – og sykkelstrategi

Det er viktig å skilje mjuke trafikantar frå øvrige der dette er fysisk mogleg for å ivareta trafikktryggleiken. I dag kan sinusfresing av kvit kantlinje ha ein negativ effekt på trafikktryggleiken, der syklistar kan bli pressa inn i køyrebana.

4.5 Høgfjell

Vi registrerer at fylkeskommunen ønskjer ein god dialog med næringsliv, kommunar, andre fylkeskommunar og andre aktuelle partar rundt spørsmål om innsparingstiltak på høgfjellstrekningar. Dette ser vi som positivt.

4.6 Naudnett og DAB-radio

Støttar fylkeskommunen i kravet om at utbygging av eit godt og sikkert sambandsnett i fylkesvegtunnelar med lengde over 500 meter skal vere eit statleg ansvar.

4.7 Veglys

Vi støttar fylkeskommunen ønskje om å vidareføre gjeldande praksis.

4.8 Klimatilpassing

God planlegging og risikovurdering blir viktig i det forebyggande arbeidet framover. Nøkkelord i det forebyggande arbeidet er god og overdimensjonert drenering.

4.9 Tilrettelegging for el-bil på fylkesvegnettet

Vi antek at sjølv dei tyngste køyretøya innan få år driftast heil-elektrisk eller som hybridløysingar. Difor bør fylkeskommunen allereie no forberede ein strategi på korleis dette skal møtast. Ladestasjonar for tyngre køyretøy og stasjonar på påfylling av eksempelvis Hydrogen blir viktig framover.

4.10 Kystvegen

Vi støttar ein ytre trasé på Kystvegen via Florø og Måløy

Norsk lastebileigarforbund

5.6 Fylkesvegferjer

Hyppig ferjefrekvens og nattferjer der dette er påkrevd er viktige faktorar. Tilgang til reserveferjer er også viktig dersom ein eller fleire ferjer må takast ut av drift.

6.2 Haldningsskapande arbeid

Norges Lastebileier-Forbund er i likskap med fylkeskommunen oppteken av haldningsskapande arbeid. Vi tek gjerne møter med fylkeskommunen slik at vi saman kan finne fram til gode kampanjar for å fremje trafikktryggleiken.

7.1 (Næringstrafikk) Mål

Overføring av gods frå veg til sjø der dette er hensiktsmessig støttast av NLF.

7.2 Flaskehalsar

NLF avd. Sogn og Fjordane berømmar fylkeskommunen sitt arbeid med kartlegging av flaskehalsar. Vi ønskjer tett dialog med fylkeskommunen, både når det gjeld registrering av flaskehalsar, samt prioritert rekkefølge for utbetring.

7.3 Godstransport

Analyser viser at satsing på veg vil vere avgjerande framover for å gje næringslivet i fylkets gode rammevilkår. Fylkeskommunen bør gjennomføre ei vurdering av fylkesvegnettet for om mogleg å oppgradere vegstandarden til modulvogntog-standard. Vi ønskjer ein dialog med fylkeskommunen om dette, vi har kompetansen.

8 Skredsikring

Oppsummert under innspel til kap. 2.5

Rutetilbodet med ferjer vert avgjort i eigne saker innanfor til ei kvar tid gjeldande rammer. Sogn og Fjordane fylkeskommune nyttar nasjonal standard ved utforming av krav til operatør, t.d. krav om reserveferjer.

10.3 Drift – og vedlikehold av fylkesvegnettet

Vi meiner at det er viktig at Sogn og Fjordane som eit minimum bevilgar og brukar midlar til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet lik det som Statens Vegvesen tilrår. Oppgradering av tunnelar på fylkesvegnettet som skal stette krava sett i tunneltryggleiksforskrifta bør vere eit statleg ansvar.

10.4 Driftsbudjett- kollektiv og ferje

Vi støttar krava til universell utforming.

Det må i anbudsdocumenta vere krav til reserveferjer. Vi registrerer også at billetteringssystema skal tilpassast i takt med utvikling av ny teknologi. Her burde Autopassløyisingar for innkrevjing av ferjebilletter vore på plass for lenge sidan.

10.6 Planprogram, gang- og sykkelveggar

Prosjektet på Fv.60, Loen – Rake i Stryn, er prioritert som nummer 8 i prosjektlista. Utbygging av Loen Skylift har medført større trafikk, både køyrande og gåande/syklistar. Vår anbefaling er at den prioriterast som nummer 1.

Sogn og Fjordane fylkeskommune nyttar nasjonal standard ved utforming av krav til operatør, t.d. krav om reserveferjer.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
44	Statens vegvesen, Region Vest v/Regine Benz	<p>Innspel om støy, luft og vatn. Planen som er på høyring ser meget bra ut. Veldig grundig forarbeid.</p> <p><u>Støy og luft er ikkje særleg omtalt</u> Det er nokre få strekningar med mykje trafikk der nokon bustadar ligg støyutsett til. Mitt forslag er å omtale støy med 2-3 setningar. Alternativt kan ein vise til våre (SVV) sin strategiske støykart og Handlingsplan mot støy. Vidare kan det med fordel visast til at støy vil verte meir detaljert vurdert i alle nye vegprosjekt. Lokal luftkvalitet vil vere i all hovudsak bra og meget bra i Sogn og Fjordane. Forslag: ein meget kort omtale.</p> <p><u>Vatn/vassdrag/vassmiljø</u> Her er det under vedlegget til Utgreiing Kystvegen, «Naturmangfald» ein del riktig gode skildringar av lokale vassdrag. Det er bra, og vi støttar opp under slik form for skildring.</p>		143
45	Stryn kommune	<p>Framlegget til Regional transportplan dokumenterer på ein god måte det store behovet for opprusting av vegnettet i Sogn og Fjordane. Staten sine overføringar står ikkje forhold til oppgåvene som må løysast, og Stryn kommune oppfordrar fylkestinget til å øve press på å få auke løyvingar til vegnettet i fylket.</p> <p>Stryn kommune er blant kommunane i fylket med størst auke i turisttrafikken. Det er heilt avgjerande for vidare utvikling av denne næringa å ha vegar som er tilrettelagt for alle typar trafikantar.</p> <p>Etterslepet på fylkesvegnettet er stort, og det er heilt avgjerande av omsyn til trafikkavvikling og sikkerheit med raske utbetringar.</p>		144/173

Stryn kommune

Utviklingstrekk og utfordringar

Analysane som ligg til grunn dokumenterer på ein god måte dei generelle utviklingstrekk og utfordringane fylket står overfor, spesielt i høve sentralisering, demografi og folketalsutvikling.

Det er vidare positivt at det blir stilt krav ved nye anbudsutlysingar til klimagassreduksjon. Elles er det positivt at det vert lagt opp til lite kutt i rutetilbodet. Utviklinga innanfor reiseliv går mot fleire turistar og lengre sesong. Dette kan gje grunnlag for passasjervekst og mulegheit for å styrka kollektivtilbod.

Satsing på BAS- regionar som strategi for regionforstørring er rett veg å gå, men fylkesgrensene er ei unaturleg avgrensing for vurderingane når det gjeld Indre Nordfjord.

Stryn kommune prioriterer følgjande tiltak:

Gang- og sykkelveg

- 1) Ny gang- og sykkelveg langs Fv 60, Loen ☞ Solvik, ca 2,0 km
- 2) Samanhengande gang- og sykkelveg frå Hildastranda til Innvik sentrum, ca 0,8 km
- 3) Frå eksisterande gang- og sykkelveg ved Skarsteinkaia langs Fv 60 til ende regulert gang- og sykkelveg

Ved omlegging/ utbetring av fylkesvegnettet bør ein ha ein bevist strategi der utfasa vegnett blir omgjort til gang- og sykkelveg.

Tiltak på fylkesvegnettet

- 1) Vegutbetring Fv. 60 Hildaneset - Innvik sentrum, 2,0 km, inkl. utviding av Sydneskrysset
- 2) Vegutbetring Fv 724 Heimefonna ☞ Yri, 2,8km
- 3) Vegutbetring Fv 698 Nos ☞ Jevnlid, 1,1 km

	Stryn kommune	<p>Minde utbetringar på fylksvegnettet (flaskehalsutbetringar)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Vegutbetring Fv 724 (Heimefonna). Punktutbetring sør for Gåshammaren. 2) Vegutbetring Fv 723 Lodalen (breiddeutviding ved Hamrane og Hogrenning) <p>Skredsikring</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fv 722 km 5,1-9,0 Flostranda 3,9km. 2) Fv 724 km 10,6-12,2 Kroka/Heimefonna/Sandvika/Bukkesvora. 3) Fv 723 km 11,7-11,8 Merkingsjølet <p>Det er særst positivt at sikring av Fv 722 til Flo er prioritert på 1. plass, og at planarbeidet no er inne i avsluttande fase. Vi legg til grunn at dette prosjektet vert følgt opp med finansiering i 2018 og at byggestart kan skje snarast.</p> <p>Stryn kommune er godt nøgd med at rehabilitering av Blaksettunnelane er med på oversikta over bunde prosjekt, føresett finansiert i perioden 2018 ☞ 2021.</p>		
46	Sogn og Fjordane SV	<ul style="list-style-type: none"> • Gir fylkeskommunen ros for ein grundig fundert regional transportplan. • Det som har med klimatiltak i planen blir for spreidd og anekdotisk. • Planen burde ha teke opp klimatiltak i transportsektoren samla i eitt hovudkapittel for å tydeleggjere siste hovudmål på s. 9: "Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og tilpasse infrastrukturen til endra klima med meir nedbør." <p>Sykkelbyavtalar</p> <p>Sykkelbyavtalane med Førde og Florø er gode tiltak, men ønsker å vite meir om resultatane av denne satsinga. I andre byar finn ein t. d. målepunkt for talet på passerte sykklistar, dette burde vere noko ein kan få til også i Sogn og Fjordane. Sogndal og Eid er nemnt som moglege andre</p>		145

sykkelbyar/tettstader i fylket. Oppmodar fylkeskommunen om å opne for endå fleire, t. d. Måløy, Stryn, Sandane, Høyanger og Årdal.

Hurtiglادestasjonar (pkt. 4.9.1)

Ein av strategiane er å ”byggje ut eit grunnleggande og samanhengande nett av hurtiglادestasjonar på regionale hovudvegar». Denne strategien og dei tilknytte måla må bli meir konkret formulert: Kva vegar ein tenkjer seg, km-avstand mellom lادestasjonar etc.

Kollektivtrafikk (Pkt. 5)

- Etterlyser ei satsing på ruter til like minutt-tider som har blitt innarbeid i busstilbodet i mange fylke. Avgangar til faste minutt-tider (t. d. kvar eller annankvar time) gjer det lettare for brukarane og kan generere at fleire tek bussen. Slike avgangstider burde vere råd å få til på trafikkerte hovudstrekningar som t. d. Førde-Florø, Sogndal-Leikanger, Førde-Skei etc.
- Etterlyser også ein fylldigare omtale av ekspressbuss/båt-tilbodet. Bør det komme fram om ein ser føre seg å vidareføre dette som i dag, eller om ein vil prøve å få til eit betre og meir klimavenleg tilbod som i større grad kan konkurrere med fly.
- Etterlyser ei betre samankopling av busstilbodet og flytilbodet i fylket for strekningar som t.d. Dale-Førde og Sandane-Eid med flyankomstar/avgangar på høvesvis Bringeland og Anda.
- Punkt 5.7 Kollektivtrafikk og klima er alt for vagt og generelt formulert. Bør formulere meir tydelege og konkrete mål for satsingane dei neste ti åra, til dømes korleis ein kan gjere ekspressbåtane meir miljøvenlege

Godstransport

- Etterlyser meir konkrete tiltak for overføring av godstransport frå veg til sjø.

Dei fleste ruter i fylket er skreddarsydde for å nå eit bestemt formål, t.d. skulestart, eller ein korresponderande båt/ferje.

Ruter som skal korrespondere med fly må følgje same ruteperiodane som fly. Det er vanskeleg å integrere desse rutene i det øvrige rutenettet pga. hyppige ruteskift i flytrafikken. Det er formulert klare klimamål i tråd med Paris-avtalen.

48	Maskinentreprenørenes Forbund	<ul style="list-style-type: none"> - Særdeles viktig at fylkeskommunen prioriterer områda som er foreslått med ulike tiltak i komande RTP periode, samt prioritere kartlegging av og utbetringstiltak på fylkesvegar som innehar ein funksjonsklasse som gjer til at skognæringa minst kan oppretthaldast på dagens nivå. - Særdeles urovekkjande at fylkeskommunen ikkje innehar midlar til større nye investeringstiltak planperioden utover det som allereie er bunde opp i pågåande eller planlagt oppstarta prosjekt. <p>Forslag til endringar i kontraktsstrategien for komande prosjekt innan drift- og vedlikehald, oppgradering av etterslep, og nye prosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vurdere fleire, mindre drift- og vedlikehaldskontraktar, der entreprenørmarknaden og geografi tilseier at dette vil vere hensiktsmessig. - Inkludere etterslepsarbeid i kontraktane, noko som vil gjere kontraktane meir attraktive for entreprenørane. - På større prosjekt vurdere oppdelt kontraktsstrategi slik at fylkets eigne entreprenørar kan delta i konkurransen. 		146
49	Midtvegen 615 AS	<p>Stor takk til fylkeskommunen for skredsikring av Reddasvora, samt at Fv.615 har vorte vurdert som veg i funksjonsklasse B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hopsstranda må inn på prioriteringslista over skredsikring. Veggen vert nytta av born i barnehage- og skulealder. Veggen vert også nytta av pendlarar til/frå Brødrene Aa. Veggen frå Hyen til Hope er i tillegg svært smal. - Gang- og sykkelveg Sandane-Fitje må ikkje kome lenger ned på dagens prioriteringsliste. <p>Andre tiltak</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veggen over Høgemuren må utbetrast. Veggen er smal, dårleg kurvatur og sterk stigning. Ved rein breiddeutviding er det ikkje krav til 		147

reguleringsplan jf. samtale med Statens vegvesen sin tidlegare direktør for Sogn og Fjordane.

- Vegen ved Brekkene har 3 slyng med smal veg mellom slynga. Det er stabbesteinar på delar av vegen. Mange lange køyretøy har køyrt seg fast i dette området. Naudsynt med opprusting med nye veg som erstattar slynga, anten veg med høge skjeringar eller tunnel.

Andre kommentarar

- Usamd i at fv.615 skal rustast opp til einfeltsveg med møteplassar i dei flate partia og meiner trafikkanalysen for Fv.615 som Rambøll Norge har lagt fram er dokumentasjon på at trafikktalet vert høgare enn tala i den overordna utgreiinga frå Statens vegvesen.
- Breidde ikkje einaste utfordring. Næringstransporten vert hemma sidan det berre er inntil 15 meter lange vogntog som kan køyre på deler av strekninga. Mange transportørar vegrar seg for å køyre Hyen-Storebru.
- Fv.615 er viktig omkøyringsveg for E39. Det er vegen ikkje egna til (erfaring frå 24.juli i år).
- Fv.615 er ein sentral veg for å kople midtre Nordfjord tettare saman med ytre- og midtre Sunnfjord.
- Det er behov for minst ein hurtigladestasjon på vegstrekninga. I Hyen, nær ny planlagd transformatorstasjon i nærleiken av Skogheim kraftstasjon er aktuell plassering.
- Forventar at det vert kartlagt behov for tiltak for å redusere talet på utforkøyringsulukker. Nokre parti langs vegen har sterkt behov for rekkverk eller betongmur.
- Utsiktsrydding. Det hadde vore lettare å ta seg fram dersom vegetasjonen hadde blitt fjerna meir enn 3 meter frå vegkanten.

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader:	Dok. nr:
50	Fjaler næringsutvikling	<ul style="list-style-type: none"> - Vi støttar at Fv.57 Nishammaren – Storehaug vert prioritert høgast mogleg på lista over nye store prosjekt. Dalsfjordbrua gav oss eit godt grunnlag for utvikling av eit integrert bu- og arbeidsområde i Dalsfjorden, men kommunikasjonane til arbeidsmarknaden i Indre Sunnfjord må utbetrast. Vegstrekninga kan også vente ytterlegare trafikkpress som følgje av lokalisering av ny tømmerkai i området. - Fv.393 Håland – Tømmerbakke må prioriterast opp på lista over mindre vegprosjekt som treng utbetring/oppgradering. Bedriftene som nyttar vegen i dag er heilt avhengig av dispensasjon for tilkome og levering av varer og tenester. - Industriområdet på Lutelandet er i vekst med fleire store og små bedrifter. Alle desse bedriftene vil generere betydeleg med trafikk i åra som kjem. <ul style="list-style-type: none"> ○ På lengre sikt vil Lutelandet trenge ny tilkomstveg som ei sidegrein på Fv.65 Hellevik – Salbu. Denne greina må leggjast vest for Einingsfjellet/Holstadfjellet med ny bru til Lutelandet. ○ På kort sikt må det gjennomførast mindre utbetringar på Fv.57, Fv.607, Fv.65. - Ferjesambandet Fure – Askvoll er viktig infrastruktur for bedrifter i Ytre Fjaler som har marknaden sin på begge sider av fjorden og på øyane i Askvoll. Også eit viktig pendlarsamband. På same måte er stopp i Ytre Fjaler på snøggbåtruta mellom Bergen og Nordfjord viktig for utvikling av Lutelandet og området rundt. - Støttar SVV sitt traséval for Kystvegen støttar vi også SVV sitt traséval for Kystvegen mellom Dalsfjordbrua og Grov, forslaget styrkar vårt samla lokale bu- og arbeidsområde. Alle dei andre kombinasjonane gjev om lag ingen endring for Dale. - Samordning av kollektivtransport er viktig for utvikling av bustadmønsteret. Etter at Dalsfjordsambandet opna, har det vorte 		148

	Fjaler næringsutvikling	<p>avdekka eit behov for ekstra bussruter som kan knyte rutebåtstoppet i Askvoll til eksisterande bussruter i Sunnfjord – Ytre Sogn (sone C).</p> <p>Konkrete tiltak som må prioriterast</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bruer og vegkropp må rustast opp for å tole tunge transportar so meir naudsynte for å drive den type industri som er på Lutelandet. 2. Det må vere rikelig med møteplassar for tungtransport (mest kritisk på fv.65 og på fv.607 mellom Flekke og Tysse, og mellom Hellevik og Salbu) 3. Skilting som gjer at både norske og utanlandske køyretøy finn fram til Lutelandet. 4. Fv.65 mellom Våge og Salbu må skiltast slik at ikkje dei tyngste og lengste køyretøya køyrer denne vegen. Alternativt kan vegen rustast opp. 5. Alle vegane i området har parti med dårleg bereevne. Slike parti må utbetrast. 	Konkrete ruteinnspel vert handsama i egne saker.	
51	Verksemdene på Lutelandet	<p>Lutelandet er i vekst, og alle bedriftene her arbeider med prosjekt som vil generere betydeleg trafikk i åra som kjem. I tillegg til vegar og vegstandard er ferjesambandet Fure – Askvoll viktig som pendlarsamband. På same vis er stopp, minimum stjernestopp, i Ytre Fjaler på snøggbåtruta mellom Bergen og Nordfjord viktig for utvikling av området.</p> <p>På lengre sikt vil Lutelandet trenge ny tilkomstveg som ei sidegrein på fv.65 Hellevik – Salbu. Denne greina må leggjast vest for Einingsfjellet/Holstadfjellet med ny bru til Lutelandet, og må flyttast vekk frå Våge skule. På kort sikt må det gjerast nokre utbetringar på fv.57, fv.607 og fv.65.</p> <p>Konkrete tiltak som etter vårt syn må prioriterast.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bruer og vegkropp må rustast opp for å klare tunge transportar som er naudsynte for å drive den type industri som er på Lutelandet. 		149

		<p>Døme på dette er store mobilkranar, tunge anleggsmaskinar etc. (gjeld heile strekninga frå Dale til Lutelandet og frå Lavik til Lutelandet).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rikeleg med møteplassar for tungtransport. (Mest kritisk på fylkesveg 65 og på 607 mellom Flekke og Tysse og mellom Hellevik og Salbu) • Skilting som gjer at både norske og utanlandske køyretøy kjem fram til Lutelandet • Fylkesvegen 65 mellom Våge og Salbu må skiltast slik at ikkje dei tyngste og lengste køyretøya køyrer denne vegen. Alternativt må denne strekninga rustast opp for å tole den auka trafikken av tunge køyretøy. • Alle vegane i området har parti med dårleg bereevne. På generelt grunnlag må slike parti utbetrast. 		
52	Rivedal bygdelag	<p>Har i mange år arbeidd med å få til ei tryggare busslomme i bygda. Bussen blir dagleg brukt av skuleelevar og eldre som ikkje har bil. I dag er det totalt 19 elevar. Det er i dag avkøyrsla og busskur på ein sida av vegen, og det går fin så lenge på – og avstiging skjer på same sida som avkøyrsla er. Dei farlege situasjonane oppstår når bussen kjem frå Askvoll/Holmedal og skal sleppe av dei minste borna. Vi har ikkje fotgjengarfelt over vegen ved busstoppet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fleire nestenulukker. Har søkt Statens Vegvesen om nedsett fartsgrense til 60 km/t, om å innføre forbikøyringsforbod ved busstoppet og om å setje opp skilt om farleg kryss og at det er born ved vegen. Har ikkje fått gjennomslag for noko av dette. - Låg tidlegare inne 1,5 mill.kr. i fylkeskommunen sitt budsjett, men prosjektet vart i hovudutval for samferdsle bestemt avslutta grunna manglande finansiering til prosjektet som vart kostnadsrekna til 2,5 mill.kr av vegvesenet. 		150

		<ul style="list-style-type: none"> - Vi stiller oss svært positiv til at det blir utarbeidd ein enklare busstopp. Einaste vi ynskjer er at ungane våre ikkje skal måtte gå på og av bussen midt ein trafikkert veg der fartsgrensa er 80 km/t. 		
53	Fjordane grendalag	<p><u>Drift og vedlikehald</u> Vedlikehald av ferjekaia på Dragsvik i Balestrand treng opprusting særleg ut frå trafikale forhold. Farlege situasjonar oppstår når bilar skal til ferjeområdet, og ikkje til oppstillingsfilene, samtidig som bilar køyrer på land frå ferja.</p> <p><u>Høgfiell</u> Må ha kortare stengingsperiode enn i dag, då spesielt på Fv.13 over Gaularfjellet. Betyr også mykje for lokalbefolkning i høve helseberedskap. Dette òg sett i lys av at det ikkje er stasjonert ambulanse i kommunen.</p> <p><u>Næringstransport</u> Viktig å utbetre flaskehalsar på strekninga fv.13 Dragsvik – Gaular kommune for å sikre tryggare ferdsel på denne strekninga.</p> <p><u>Skredsikring</u> Skredsikring på fv.55 Dragsvik – Balestrand må realiserast med bru over Esefjorden.</p>		151
54	Ungdomspolitisk utval	<p><u>Punkt i RTP som ein meiner bør vere meir ambisiøse:</u></p> <p><u>1. Klimautslepp</u> Tiltak kan t.d. vere ei større satsing på nullutsleppsfartøy som bussar og ferjer, men også ikkje minst ein god strategi for sykkelveggar og liknande.</p> <p><u>2. Gå- og sykkelstrategi</u> Meiner at ein bør satse endå meir på sykkel og gange, og auke resultatmåla i planen. Heller ikkje einige i å avgrense den målretta satsinga på Sykkelbyar til berre Førde og Florø. Vi meiner at mange fleire kommunar og tettstadar i fylket er godt tilrettelagde for å auke bruken av sykkel og gange.</p> <p><u>3. Breiband</u> Med tanke på at arbeidsmarknaden alltid er i endring og at fleire og fleire kjem til å jobbe heime gjennom nettet i framtida, meiner vi at ein bør</p>		152

		<p>vere meir ambisiøse enn dei eksisterande måla i breibandstrategien. På denne måten legg ein til rette for framtida og nye næringar.</p> <p><u>4. Trafikktryggingstiltak</u></p> <p>Bør vere meir konkret når det gjeld trafikktryggingstiltaka. RTP er for lite forpliktande på dette området.</p> <p>Bør også opprette ein Kringom-applikasjon for mobilen. Det bør også leggjast til rette for billett kjøp gjennom nettsida til Kringom.</p> <p>Ønskjer at ungdomspolitisk utval vert inkludert i planprosessen tidlegare.</p>		
55	Bebuarar langs Fv.615 Sandane – Bukta	<ul style="list-style-type: none"> - Gang- og sykkelveg langs Fv.615 Sandane – Fitje høyrer heime langt høgare opp på lista enn noverande 6.plass. - Vegen er tilførsleveg til barnehage, barneskule, ungdomsskule, vidaregåande skule, store bustadområde og ein av Gloppen sine største arbeidsplassar, SFE. Det er planlagd nytt bustadfelt på Elvaneset, samt ei utbygging på Søreidet på eit 70-tals bustadar er under planlegging. Desse bustadfelte vil skape trafikkauke. - Vegen fører til stor risiko for gåande og syklende, noko som fører til mykje meir bilbruk enn naudsynt. I Statens vegvesen si utgreiing av Fv.615, Storebru – Sandane vart det påpeika: <i>«For gåande og syklende framstår strekninga frå Bukta til Sandane sentrum som spesielt dårleg»</i>. <ul style="list-style-type: none"> o Nærare 50 av elevane ved Sandane skule må ha skuleskyss på grunn av trafikkfarleg skuleveg langs Fv.615, sjølv om dei bur under 4 km frå skulen. - Fleire låge betongrekkverk som går rett ned i fjorden langs vegen. Dette gjer det nærast umogleg å gå på vegskuldra. - Stiller oss uforståande til at det i «Strategiplanen for gang- og sykkelvegar» blir skrive at prosjektet ikkje er godt nok utgreidd og at behova ikkje er godt nok dokumenterte. 		153

		<ul style="list-style-type: none"> - For fortgang i arbeidet ber vi Gloppen kommune vurdere forskottering og undersøkje om der er grunnlag for medverknad frå næringslivet i området. 		
56	«Ja til bru Maurstad – Oteren»	<ul style="list-style-type: none"> - Vil verte store kostnader for veg og tunnelanlegg både sør og nord for den yste brua (ytre alternativ av Kystvegen) og bru med seglingshøgde 75 – 80 meter i fallvindar frå Hornelen er utenkjeleg. - Anbefalar heller sterkt løysing med skåkabelbru mot flytebru Oteren – Åsneset/Maurstad/Bryggja. - Anbefalar opprusting av eksisterande veg på sørside frå Kolset til Elde, og ein slepp å måtte over vindutsette Rugsund bru. I Oteren ser vi for oss tilsvarande tunnelanlegg som ved Dalsfjordbrua Daleside/sør. - Med dette alternativet vil ein bruke 35 minutt frå Leirgulen til Måløy. - Ein slepp å sende all Kystvegtrafikk via Almenningsfjellet før den skal vidare ned til Bryggja og over Naveosen/Åheimsfjellet. - Med denne løysinga vil ein kunne vurdere å leggje ned Isane – Stårheim. - Bru i Ytre Nordfjord vil vere særskilt viktig å få tidleg på plass, men det viktige er at ein må vedta ei strategisk og rettferdig plassering. 		154
57	Botnane og Årebrot grendalag v/Nina Seljestokken og Rune Nordbotten	<p>Høyringsfråsegn om utgreiing av kystvegen.</p> <p>Når ein skal binde saman kysten, er det viktig å sjå Måløy-Florø i samanheng og ikkje dele dette opp i mindre parsellar. Den store potensialet og effekten vert utsløyst når heile denne strekninga er realisert.</p> <p>Kort oppsummering av våre hovudpoeng, er at ytre trasé via Terøya gjev :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Størst reduksjon i reisetid mellom viktige bustadområder, arbeidsmarknader og næringsklynger. - Størst reduksjon i transportkostnad - Betre samfunnstryggleik for Florø sidan byen i dag berre har ein tilkomstveg. - Tilgang til nytt gunstig kystnært industriområde, samt nytt areal for bustadbygging lang kysten. 		155

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Mange ynskjer å utvikle eit industriområde på Terøya. Øya har ny straumforsyning og svært store dybder tett innved land, og øya ligg like ved Fjord Base. - Kortast veg mellom Vågsøy og Flora som skal bli til nye Kinn kommune. 		
58	Naustdal SV	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uavhengig av gruvedrift i Vevring treng FV 611 opprusting og vedlikehald. Vegen er skuleveg, pendlarveg og næringsveg i dag, og alt no er det stort behov for betre vedlikehald og opprusting. 2. Også på FV 512 oppover Naustedalen er det stort behov for utbetring, særleg i Styggelia og frå Fimland til avkøringa til Svorstøl. 3. Naustdal SV meiner det snarast må gjennomførast tiltak i kryss og langs riksveg 5 gjennom Naustdal sentrum. Særleg i krysset mellom øyravegen og RV5 er det svært utrygt for gåande og syklande. Fartsgrensa her må reduserast til 50 km/t, og det bør markerast gangfelt. Fortaua på brua må utbetrast. 4. Staten/fylkeskommunen må finansiere ei gang- og sykkelbru over Nausta! Det er avgjerande for for å få eit trafikktrygt sentrum og knyte dei to delane av sentrum saman. Vi meiner det vil redusere bilkøyring frå bustadområda på austsida av elva, og truleg også få folk til å nytte kollektivtransport i større grad. 		156

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr:
59	NAF, avd. Fjordane og ytre Sogn	<ul style="list-style-type: none"> - I Sogn og Fjordane har vi ingen storbyar og såleis ikkje den vanlege storbyproblematikken. Men kan i dei største tettstadane til tider oppstå kø. Viktig at vi legg til grunn eit "ringvegssystem" i dei største byane før vanskane vert for store. Også viktig for alle trafikantar at gjennomgangstrafikken kan passere utanom tettstadane (Lærdal, og no også Sande, er gode døme på dette). - Den spreidde busetnaden gjev ikkje rom for ei omfattande kollektivutbygging. Det bør vere rimeleg høve til å parkere ved dei store handlesentra i alle fall. Uroa for at det vert lagt begrensningar på tilgjenge for (fossile) bilar utan at det finst eit reelt alternativ, t.d. i form av tilfredstillande utbygd kollektivtilbod. - Registrerer ynskje om å avvike frå vegnormalen for å få utbetre nokre område på vegnettet, men NAF er generelt av den haldninga at vegnormalen skal fungere som minstestandard for vegnettet. Jamt gode vegar gjev jamnare køyring og gjennom det også mindre utslepp. - Meiner at vegeigar skal ha objektivt ansvar for skader som følgjer av manglande vegvedlikehald. - Ynskjer at det vert arbeidd med å finne nye og betre alternativ til vegsalting, men vi set at vegsalting per i dag er beste tilgjengelege løysing. - Mange av våre medlemmar er misnøgde med «Førdepakken» fordi bilistane betaler for utbygging av gang- og sykkelvegar. NAF har foreslått eit ny form for vegprising der bilistane betaler for kvar dei køyrer, kva tid dei køyrer og kor mykje bilen ureinar miljøet. - Fv.57 bør prioriterast fremst i vårt område, men også Fv.607 bør nemnast. - Skredsikring av Fv.610 Matbjøra og Fv.609 må også kome med blant skredsikringsprosjekta. 		157/159

		<ul style="list-style-type: none"> - Den (inter-) kommunale vegen, «Guddalsvegen» mellom Gaular og Fjaler tener også som omkøyringsveg for både E39 og Fv.57. Denne vegen bør kome over på fylkeskommunalt ansvar. 		
60	Årdal kommune	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skredsikring: Forventar at prosjekt nr.2 Fv.53 Ljoteli opprettheld sin plass på prioriteringslista for skredsikringstiltak <ol style="list-style-type: none"> a. Viktig for transporttryggleiken til heile Årdalssamfunnet. b. Tiltaket er viktig for styrking av reiselivet lokalt 2. Skredsikring/planleggingsmidlar Ber om at det vert sett av midlar til detaljert prosjektering og reguleringsarbeid av tiltak nr 2 Fv.53 Ljoteli. 3. Nye store investeringar Forventar og vil be om at prosjektet «Seimsdalstunnelen» vert gjennomført i perioden og at det vert utviding av Seimsdalstunnelen etter alternativ 1-2. <ol style="list-style-type: none"> a. Tiltaket vil ha stor innverknad på miljøet gjennom ei radikal betring av tryggleiken for alle som ferdast på denne vegstrekinga. b. Avgjerande for at gå- og sykkeltransport skal vere mogleg. 4. Mindre prosjekt Forventar og vil be om at Fv.53 Holsbru brøytestasjon vert gjennomført i 2018 		158
61	Fylkesmannen i Sogn og Fjordane	<ul style="list-style-type: none"> - Glad for at skogbruket har fått eit eige avsnitt, og vi er svært glade for den pragmatiske haldninga Fylkeskommunen har til undersøking av og fjerning av mindre flaskehalsar på vegnettet. Vi syns likevel ikkje at skogbrukets trong for betre transportlenkjer frå skog til tømmerkai er særleg godt belyst i kunnskapsgrunnlaget. - Vi reagerer også på at tømmertransport omtrent ikkje ser ut til å vere med i resultatata frå vegvesenets vegkantintervjuundersøking om godstransport. Dei siste 5 åra er det årleg transportert 120 000 tonn skogsvirke på vegane i fylket, men ikkje over dei knutepunkta som 		160

		<p>vart nytta til intervju. På grunn av at dei store skogplantingane frå sekstialet tek til å verte hogstmodne vil tømmertransporten auke til 250 000 tonn årleg om ti år.</p> <p>Krav om redusert vogntoglengde gjev verdilause område for skogbruket.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportselskap som organiserer tømmertransport kan i nær framtid nekte å kippkøyre tømmer grunna at det er svært urasjonelt og tidkrevjande. Ved nekting av kippkøyring fører det i praksis til at ein ikkje vil køyre ut tømmer på vegar med 12,4 eller 15 meter som maksimal vogntoglengde. Tømmer frå vestlandet konkurrerer med tømmer transportert i Sverige eller Finland på 60 – 70-tonns vogntog med 24 meters lengde. - Vonar at fylkeskommunen fortsatt viser ei positiv haldning til oppskrivning av vegar til full lengd og fullt akseltrykk. Fylkesmannen har gjennom nær kontakt med næringsorganisasjonen Vestskog også nær kontakt med transportørane og vi er gjerne behjelpelege med flaskehalskartlegging – og analysar. 		
62	Balestrand kommune	<p>Uttalen er bygd på Samferdsleplan for Sogn Regionråd og avtale om plattform for samanslåing av dei tre kommunane til nye Sogndal kommune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein forventar og vil be om at prosjekt nr.3 Fv.55 Kjenes opprettheld sin plass på prioriteringslista for skredsikringstiltak. 2. Ber om og forventar at det vert sett av midlar til detaljert prosjektering og naudsynt reguleringsplanarbeid for skredsikring av tiltak nr.3 Fv.55 Kjenes. 3. Mindre utbetringar <ol style="list-style-type: none"> a. Haukåsvegen b. Dragsvik ferjekai 4. Tiltak og strategiar for næringsmessig utvikling i reiselivsnæringa. Planen burde ha ein meir aktiv «policy» knytt opp til reiselivsnæringa. <p><u>Særskilte punkt/tiltak som er viktige for regionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sognebåten 		161

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Utviding av sommarruta frå mars/april til oktober/november ○ Ny endestogg for heilårsruta til Flåm - Nasjonale turistveggar <ul style="list-style-type: none"> ○ Turistvegane og anlegga knytt til desse må bli drifta og vedlikehaldne på ein god måte. ○ Utvida stengingsperiode for Gaularfjellet. 	Det er eiga sak om Sognebåten.	
63	Leikanger kommune	<p>1. Prioritering gang- og sykkelveg</p> <p>Har i nært samarbeid med Statens Vegvesen fått utarbeida reguleringsplan for utbetring av Fv.185, Njøsavegen. Fv.185 er ein av dei mest trafikkerte fylkesvegstrekingane i fylket, og viktig sambandsvegen til bustadområder, idrettsanlegg og industrifelt. Vert mykje nytta som skuleveg og det er registrert fleire ulukker i møte mellom bil og mjuke trafikantar.</p> <p>Reguleringsplanen inneheld breiddeutviding av køyrebana og 3 m gang- og sykkelveg, vegen er om lag 2 km. Ei rask gjennomføring av dette veganlegget er viktig for heile utviklinga i Leikanger kommune og ber difor at arbeidet med Njøsavegen vert prioritert og gjennomført så snart som mogleg.</p> <p>2. Syner til eigen uttale frå Fellesnemnda for «Nye Sogndal kommune» og støttar opp om dei prioriterte tiltaka som er samanfatta i felles uttale der.</p>		162

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr:
64	Solund kommune	<p>1. Ferjeavløysingsprosjektet Ytre Steinsund. Dette sambandet vil ha stor innverknad på heile Solund samfunnet, og ein må nytte ferjeavløysingsordninga til å få realisert dette prosjektet no. Oppstart må vere så snart ein får svar frå departementet på ein endeleg søknad.</p> <p>2. Utbetring av FV 606. Det kartleggingsarbeidet som er gjort på FV 606 syner at det er trong for vedlikehaldsmidlar til opprustning. Fornøgd med at utbetring av Dumbesvingane er sett opp på prioriteringslista over mindre utbetringar, og det er viktig å få gjennomført desse utbetringane raskt. Vi meiner at også strekninga FV 606 Hardbakke – Engelia må inn på prioriteringslista.</p> <p>3. Lokale båtruter For Solund er dei lokale båtrutene avgjerande for at samfunnet skal «henge saman». Det er framleis busetnad på mange øyer, og dei lokale båtrutene må ha minimum det tilbodet som er i dag. Ved vurdering av rutetilbod må ein også sjå på nytteverdien sambanda har for tilreisande, reiseliv og moglegheit for anna reisemåte.</p> <p>4. Godstransport med båt. Det har ved fleire høve, seinast det siste året, vore drøfta alternativ til gods båten som går i dag og som er svært viktig for øyene. Det har ikkje kome fram gode alternativ til dagens ordning, og ein må difor syte føre at denne ordninga held fram.</p> <p>5. Ferjefrekvens/opningstid/ekstraturar. Ferjestrekninga mellom Solund og fastlandet er av dei lengste i fylket, og mange av innbyggjarane må reise med to ferjer for å kome til fastlandet. Det er difor uaktuelt å korte ned på opningstida på sambandet til</p>	<p>Innspelet er i tråd med målsettingane i RTP.</p> <p>Konkrete ruteinnspel vert handsama i eigne saker.</p> <p>Prioriteringar av rutetilbodet vert handsama i eigne saker.</p>	163

	Solund kommune	<p>Krakhella, og i påvente av bru, må ein halde oppe den frekvensen som er på sambandet Daløy Haldorsneset og auke opningstida.</p> <p>6. Utgreiing av ekspressbåtstopp i kommunesenteret. Det må gjennomførast ei utgreiing av stoppestadstrukturen for Nordfjordbåten, der flytting av ekspressbåtstopp frå Krakhella til Hardbakke vert vurdert som ein del av dette. Dette må gjennomførast i god tid før neste anbudsperiode.</p> <p>7. Hamner Kommunen manglar i dag ei god djupvasskai der ein kan ta imot større mengder gods og båtar. Støttar difor dei føreslegne tiltaka under punkt 9.4.3.1 og ber også om at det i samanheng med desse vert gjort ei analyse over behovet for nye hamner. Det er også vist til at fylkeskommunane skal overta ansvaret for fiskerihamner frå 1.januar 2020. Solund har lang tradisjon som fiskerikommune, og denne næringa vil også vere viktig i framtida. Ein kan tenkje seg at det vil verte behov for større hamner, og ein bør også vurdere om det er mogleg å sjå desse behova samla.</p> <p>Solund kommune støttar elles uttale frå HAFS regionråd.</p>	Flytting av seglingsleda for ekspressbåtane på kysten er eit stort tiltak som vil påverke andre ruter som korresponderer. Bør utgreiast før utlysning av nye hurtigbåtkontraktar.	
65	Advokatfirma Harris	<p>Vedtaket om utbygging av strekninga Ugla-Skarstein frå 10. april 2015 er ugyldig og hefta med materielle feil, manglar og sakshandsamingsfeil. Ber om at vedtaket vert omgjort, og at gang- og sykkelveg vert vedteke utbygd.</p> <p>Subsidiært ber dei om at gang- og sykkelvegen vert teken inn i regional transportplan med gjennomføringstid snarast.</p>		165

Nr.	Innspel frå:	Innspel:	Våre merknader	Dok. nr:
66	Flora kommune	<p>Vegsamband</p> <p>1) Kystvegen mellom Flora og Vågsøy.</p> <p>Vegalternativ frå Rv.5 ved Grønenga/Terøya/Myklebustdalen eit viktig punkt på denne vegstrekninga.</p> <p>I tillegg manglar «Utgreiing om Kystvegen» utgreiing av effektmål/klyngeaktivitetar/Bu – og arbeidsveg for til dømes Svelgen – Florø/ oljebase, verft, hamn og flyplass. Næringane i Eikefjord mot Førdefjorden er heller ikkje vurdert.</p> <p>2) Bygging av ny veg som vil vere ei forlenging av Lindheimsvegen mot fv.545 med samankopling vest for Flora ungdomsskule og vidare omklassifisering av Lindheimsvegen frå kommunal veg til å bli ein del av fv.545 (Kinnvegen).</p> <p>Mindre utbetringar</p> <p>1) Fv.614/fv.544 Strømsneskrysset. Dette vegkrysset vert nytta av både elevar og arbeidsreisande. Krysset ligg i sving med fartsgrense på 80 km/t. Det som er planlagd av trafikktryggingstiltak er ei utkøyring til buss med busskur, ei løysing som vil hindre at trafikantar som ventar på buss slepp å vente på bussen ute i vegbana/vegskulder. Vidare vil denne løysinga hindre at dei mjuke trafikantane slepp å krysse Fv.614.</p> <p>Kommunen meiner det blir feil å ta desse kostnadane sjølv, men tilbyr fylkeskommunen å få på plass ein forskoteringsavtale saman med fylkeskommunen.</p> <p>2) Utbetring av flaskehalsar på fv.542 frå rv.5 ved Eikefjord og fram til tømmerkai ved Sunnarvik for tømmertransport.</p> <p>Omklassifiseringar</p> <p>- Lindheimsvegen frå kommunal veg til ein del av fv.545.</p>		167

Flora kommune

- Torggata mellom Kinnvegen og rv.5 ved Viktoriakrysset bør verte ein del av fv.545.
- Michael Sars gate frå fylkesveg til kommunal veg.

Skredsikring

- 1) Fv.615 Storebru – Hyen. Her bør nokre mindre tiltak iverksetjast snarast.
- 2) Fv.543 Nyttingnes – Sandvik. Strekninga er utsett for snø- og steinras.
- 3) Fv.615 Straumsnes – Haukå. Strekninga er utsett for snøskred ved tunnel midt på Haukåvatnet.

Kollektive kaianlegg

- 1) Ny skysstasjon på Fugleskjærskai som vil verte eit viktig knutepunkt for kollektive reisetilbod.
- 2) Skorpa ferjelem (under forhandling med fylkeskommunen)
- 3) Støtte frå fylkeskommunen til å få ferdigstilt kaianlegget på Botnastranda (Sunnfjord hamn).
- 4) Kai med ferjelem ved Færøykavlen

I tillegg har Eikefjord kaianlegg som bør rustast opp til beredskap.

Hamnestrategi

Regionale hamner bør prioriterast. Oppfordrar fylkeskommunen til å leggje til rette for bruk av kaianlegg, jm. godsoverføring.

Sykkelbyen Florø

- 1) Gang – og sykkelveg langs fv.548 frå Krokane camping til vegkryss ved Brandsøy v/Rv.5. Flora kommune er innstilt på å finne ei billegare løysing for å få på plass samanhengane gang- og sykkelveg.
- 2) Michael Sarsgate vert oppgradert til gang –og sykkelveg m.m. Vi ønskjer å satse på denne gata som gate for mjuke trafikantar.
- 3) Utbetre gang- og sykkelvegen på Fv.548 frå Havhesten langs heile Firdavegen til vegkryss til rv.5 ved Flora samfunnshus.

Flora kommune

Utanfor sykkelbyavtalen

- 1) Etablering av gang- og sykkelveg langs fv.542 (Hovlandsvegen), frå vegkryss til rv.5 og austover til Eikefjord sentrum. Hastar å få på plass ei løysing for dei mjuke trafikantane på denne vegstrekka.

Kollektivtransport

- 1) Det må prioriterast å få etablert rutevisning ved Flora lufthamn, bussterminalen, Flora samfunnshus og ved enkelte busstopp i Florø sentrum som viser sanntid for båt, buss og flyruter.

Bussruter- justering av rutetilbod

Viktig at kollektivtilbodet mellom Førde og Florø vert utvikla slik at det vert lagt betre til rette for pendling i Sunnfjord-regionen.

- Ikkje god nok kombinasjon/samkøyring mellom buss/båt og flyrutene. Vi krev at fylkeskommunen i lag med Flora kommune prioriterer å få desse rutene best mogleg til å korrespondere med kvarandre.
- På kvardag går siste buss Florø-Førde kl.20.30. Her bør det opprettast ei seinare bussrute som mellom anna kan sjåast i samanheng med kveldsfly og båtruter i Florø.
- Når ekspressbåten frå Bergen har ankomst Florø bør det vere kollektivtilbod for reisande som bur innan ringbuss-området i Florø.
- Ved helg er det mangelfullt med bussrute mellom Florø og Førde.

Båtrute

- Førset at båtrutenettet i Florabassenget vert haldt ved like på minimum same nivå som i dag, men ser helst at tilbodet vert utvida med fleire båtruter.
- Behov for å etablere ei ny båtrute med nye rutetider for å ivareta pendlarbehovet som følgje av kommunesamanslåing til Kinn kommune.

	Flora kommune	<p>Klima – og miljøtiltak</p> <p>RTP skal ha ei vurdering av transportsystemet med omsyn til miljø –og klimaspørsmål og framtidig utvikling.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opprette prøveprosjekt «Hydrogenstasjon for båt/bil og tunge køyretøy ved ei av hamnene i Florø. - Planprogram «Strategisk plan for kysten 2017 – 2025 for Sogn og Fjordane» jm. pkt. 4.3 <i>Samferdsle</i> bør samkøyrast med RTP. Begge desse bør oppdaterast med vektlegging av gods frå veg til sjø. - Tilrettelegge godsoverføre vil vere frå utbetring av mindre vegstrekke til oppgradering av kaiområde. - Det offentlege må ha ein aktiv rolle for å stimulere, utprøve og implementere nye løysingar. 		
67	Jølster kommune	<p>1. Jølster kommune syner til saksutgreiinga og spesielt tiltaka i tabellane som innspel til Regional Transportplan for Sogn og Fjordane 2018-2027. Jølster kommune ber om at tiltaka vert teke omsyn til i det vidare arbeid med transportplanen og handlingsprogrammet.</p> <p>Skredsikring på fylkesvegnettet</p> <p>Fv. 451 Skredsikring ved fjellet Orkja. Gjennomføre ROS-analyse som grunnlag for og gjennomføring av sikringstiltak.</p> <p>Investeringsiltak på fylkesvegnettet</p> <p><u>Fv. 451</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. Utviding av veg ved Kjøsnes og ny bru over Kjøsnesfjorden. Kommunen har starta reguleringsarbeid. b. Behov for breiddeutviding og møteplassar heile vegen. Beredskapsløysing ved stenging av E39 c. Ny bru over Jølstra ved Vassenden. Dagens bru smal og uoversiktleg, ein flaskehals. d. Ny bru over Gjesdalselva. Smal og uoversiktleg. Flaskehals med dårleg sikt på grunn av rekkverk 		169

		<p>e. Gangveg frå Vassenden skule til Furehammaren (mot Kjsønes) Trygg tilgang til skule/sentrum frå Solrenning camping og fasbuande i området.</p> <p><u>Fv. 452</u></p> <p>a. Gangveg frå E39 og opp Ålhus kyrkje. Trygg gangveg for mjuke trafikantar mellom sentrum og Eikåsgalleriet til kyrkja.</p> <p>b. Gangveg frå E39 og opp til Ålhus barnehage/ forsamlingshus, bustadfelt og hyttefelt. Gangveg for mjuke trafikantar mellom sentrumsområdet til omtala barnehage m.m..</p> <p><u>Fv. 453</u></p> <p>a. Utbetring og heving av vegen ved Grepstad. Vegen ofte stengd som følgje av flaum ved stor elv.</p> <p>b. Utbetring av veg ved Øygard og Vindheim. Vegen vert stengd som følgje av flaum.</p>		
68	Statens vegvesen Region vest v/Guro Marie Dyngen	<p>Fylkeskommunen har gjort en god jobb med utarbeiding av RTP. De fleste utfordringene er godt belyst. Transportplanen inneholder gode relevante strategier og tiltak.</p> <p><u>Kapittel 4.4 Gå- og sykkelstrategi</u> Skryt til fylkeskommunen for å ha utarbeidet Regional gå- og sykkelstrategi. Litt uklart om gå- og sykkelstrategien skal oppfattes som et grunnlag for RTP, dvs at tiltakene skal følges opp med prioriteringer i RTP, eller om tiltakene i strategien skal følges opp i tillegg til RTP. I kap «2.1 Fylkesveg» er det gode konkrete mål for å øke andelen gåene og syklende, dessverre finner vi ikke dette igjen under strategier i kap 4.4.1 . For andre temaer i Transportplanen er det satt opp tiltak dette mangler i kap 4.4.1 .</p>	Vedtatt gå- og sykkelstrategi skal innarbeidast i RTP etter fylkestinget si handsaming i desember.	170