

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
 Sak nr.: 15/8208-49

Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2018 – 2023 (2029), fråsegn

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til dei overordna prioriteringane i framlegget til handlingsprogrammet 2018-2023. Det er viktig at fornying av riksveg tunnelar etter tunnel-sikkerheitsforskrifta og reduksjon av forfallet på riksvegnettet er prioritert høgt i perioden.
- 2 Fylkestinget i Sogn og Fjordane konstaterer at det er få nye investeringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane i første seksårsperiode. Fylkestinget meiner at E39 Myrmel – Lunde kan starte snarast, og ser det som positivt at E39 Bogstunnelen – Gaular grense er inne i siste periode.

Fylkestinget registrerer at det er sett av midlar til å gjennomføre utbetring av delstrekningar på E39 Byrkjelo – Sandane i siste seksårsperiode. Fylkestinget ber om at Statens vegvesen snarast legg fram sikre kostnadsoverslag som grunnlag for val av løysingar og vidare detaljplanlegging og prosjektering.

Fylkestinget registrerer at E39 Byrkjelo – Grodås ikkje er inne i handlingsprogrammet i heile tolvårsperioden. Strekninga E39 Byrkjelo – Grodås er under planlegging. Dette planarbeidet må prioriterast.

Fylkestinget ber vidare om at E39 frå Storehaug (Langeland) til Vassenden (Moskog) kjem inn i siste seksårsperiode.

- 3 Fylkestinget registrerer at nye store investeringar på rv.15 Strynefjellet ikkje er prioritert i handlingsprogrammet og at det ikkje er teke stilling til framtidig løysing på denne strekninga etter at KVVU vart utarbeidd i 2012. Fylkestinget er stiller seg undrande til at det vert stilt krav om ytterlegare tilleggsutgreiningar.

Fylkestinget registrerer også at rv. 13 Vikafjellet ikkje er inne i handlingsprogrammet for heile tolvårsperioden. Sogn og Fjordane og Hordaland skal slåast saman til eitt fylke frå 2020. Det er viktig at tunnel gjennom Vikafjellet vert realisert for å betre kommunikasjonane mellom administrasjonsstadane Bergen og Leikanger.

- 4 Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til intensjonen om å redusere forfallet på riksvegane i perioden, særleg på riksveg tunnelane som skal fornyast m.a. etter krava i tunnelsikkerheits-forskrifta på riksveg.
- 5 Fylkestinget viser til det store behovet for sikring av riks- og fylkesveggar mot skred. Fleire viktige skredsikringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane er inne handlingsprogrammet. E39 Våtedalen og E39 Skjærsura, som ligg inne i siste seksårsperiode, må planleggast og prosjekterast slik at dei er klare til utbygging tidleg i siste seksårsperiode. Rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø må sikrast med tunnelar snarast.

- 6 Rammene til skredsikring på fylkesvegnettet fastlagt i Nasjonal transportplan er fordelt mellom fylka i handlingsprogrammet. Fylkestinget i Sogn og Fjordane registrerer at Sogn Fjordane vil få ei ramme på om lag 1,2 mrd. kr i første seksårsperiode. Sogn og Fjordane har store utfordringar med skred på fylkesvegnettet. Fylkestinget meiner midlane til tilskot til skredsikring på fylkesvegnettet må fordelast etter høg skredfare.
- 7 I 2015 vart det innført ei økonomisk kompensasjonsordning i samband med iverksetting av tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveggtunnelar. Denne ordninga er føreslegen avvikla frå 2019. Fylkestinget i Sogn og Fjordane ber om at ordninga vert vidareført i samsvar med intensjonen i Meld. St.33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.
- 8 Fylkestinget i Sogn og Fjordane aksepterer mål og strategiar i Nasjonal transportplan og handlingsprogram om auka satsing på kollektivtrafikk, gåing og sykling i og rundt dei største byane. Dette må likevel ikkje gå på kostnad av distriktsfylke som Sogn og Fjordane, som må finansiere det meste av satsing på kollektivtrafikk, gåing og sykling innanfor ordinære budsjett.
- 9 Fylkestinget sluttar seg til Statens vegvesen si satsing på å legge til rette for modulvogntog på riksvegnettet. Kostnader med ev. tilrettelegging for modulvogn på fylkesveg må kompensera av staten.
- 10 Fylkestinget går i mot forslaget om å avvikle rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylka, som vart innført i 2010. Ei slik avvikling vil bety at investeringsaktiviteten på fylkesvegnettet går ned og at mange nye og viktige fylkesvegprosjekt ikkje vert realiserte. Fylkestinget minner om at det i Stortingsmeldinga om NTP var lagt til grunn at ordninga skulle halde fram.
- 11 Fylkestinget registrerer at det er sett av 980 mill. kr i statlege midlar til nasjonale turistvegar i perioden 2018 – 2023. Det går ikkje fram av handlingsprogrammet kva desse midlane skal brukast til. Fylkestinget ber difor om ei konkretisering på bruken av dei.

Vedlegg:

- Handlingsprogram 2018-2023 (2029)
Protokoll frå fylkestinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2018 – 2029
- Stamvegutvalet E16: Innspel HP NTP – høyring
- Sogn regionråd: Nasjonal transportplan 2018-2029 Handlingsprogram - innspel

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Statens vegvesen har sendt utkast til handlingsprogram 2018 – 2023 til fylkeskommunane og dei største bykommunane for uttale. Frist for innspel/merknader er sett til 31. desember 2017.

Grunnlaget for prioriteringane i handlingsprogrammet er gitt i Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Statens vegvesen sitt handlingsprogram er etaten si konkretisering av Nasjonal transport-plan og plan for disponeringa av midlar til forvaltning, trafikant- og køyretøytilsyn, drift, vedlikehald og investeringar på riksvegnettet, samt riksvegvegferjedrift, for dei første seks åra av NTP-perioden.

Dei store investerings- og skredprosjekta er gitt i Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Det er lagt til grunn om lag 42 mrd. kr i statlege midlar til store prosjekt frå 2018 – 2023. I løpet av perioden vil fleire store prosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr bli opna for trafikk eller starta opp/vidareført. For Sogn og Fjordane gjeld dette E39 Bjørset - Skei, som vert opna for trafikk i 2019 og E39 Myrmel – Lunde med anleggsstart i perioden 2018 – 2023.

Bindingar på store investeringsprosjekt medfører at det ikkje vil bli ferdigstilt nye prosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2023. I siste seksårsperiode er det lagt inn nokre få nye investeringsprosjekt.

Drift, vedlikehald og fornying av eksisterande infrastruktur er prioritert for at forfallet ikkje skal auke og for å ta att delar av etterslepet. Utvikling av effektive transportkorridorar som bind landet saman er også prioritert. Godstransporten skal effektiviserast og leggst om i ein meir miljøvennleg retning. Byområda er høgt prioritert og moglegheitene for ny teknologi skal utnyttast. Drift og vedlikehald av infrastrukturen både på riks - og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar.

Midlar til drift vil bli prioritert slik at standarden for drift av riksveggar vert oppfylt. Tiltak som ivaretek trafikktryggleik, særleg vinterdrift, er prioritert.

Tunneltryggleiksforskrifta for riksvegtunnelar lengre enn 500 meter trådde i kraft mai 2007. I 2017 står det att 176 tunnelar med kritisk forfall, som skal utbetrast etter forskrifta, i perioden 2018 – 2023. I 2015 vart tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg m.m. sett i verk. Forskrifta stiller i utgangspunktet krav til at tunnelar omfatta av forskrifta skal vere utbetra innan utgangen av 2019. Det er opna for ei forlenging av fristen til 2024. I 2015 vart innført ei økonomisk kompensasjonsordning i samband med iverksetting av tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesvegtunnel. Statens vegvesen legg til grunn at ordninga vert avvikla i 2020.

Dei økonomiske rammene til vedlikehald og fornying er samla sett vurdert til vere nok til å gje ein reduksjon i vedlikehaldsetterslepet i perioden 2018 – 2023. Utbetring av tunnelane for å tilfredstille forskriftsfesta krav vil krevje store delar av vedlikehaldsmidlane i denne perioden. Det vil derfor ikkje vere mogleg å hindre ein auke i vedlikehaldsetterslepet for enkelte andre vegobjekt innanfor dei gitte økonomiske rammene i første seksårsperiode.

For å nå målet om at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gåing, er det sett av midlar til dei ni største byområda.

Det er lagt til grunn ei statleg ramme til skredsikring av riksveg på om lag 3,4 mrd. kr i perioden 2018 – 2023. Behova for skredsikring av riks- og fylkesveggar store, særleg i skredutsette fylke som Sogn og Fjordane. Fleire viktige skredsikringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane er inne handlingsprogrammet, men Rv 15 over Strynefjellet og Rv5 Førde - Florø snarast sikrast med tunnelar. Statens vegvesen sitt framlegg til fordeling av skredsikringsmidlar på fylkesveg-nettet vil gje Sogn og Fjordane ei ramme på om lag 1,2 mrd. kr i første seksårsperioden 2018 – 2023. Korleis denne ramma vert fordelt pr. år innan denne seksårsperioden er ikkje klarlagt.

Mesteparten av ein forventa folketalsvekst vil kome i og rund dei store byane. Veksten skal møtast med å legge til rette for meir kollektivtrafikk, gåing og sykling. Denne strategien har

fylkestinget slutta seg til i si fråsegn til Nasjonal transportplan. I følgje Statens vegvesen er det mest miljø- og kostnadseffektivt å legge ressursane der flest folk reiser. Det meste av satsinga vil skje i dei ni største byområda. I mindre byar og tettstader legg handlingsprogrammet opp til oppgradering av haldeplassar og knutepunkt med universell utforming.

I NTP 2018 – 2029 presenterte regjeringa sin strategi for transport av gods. For vegtransporten framhevar Statens vegvesen tiltak for å legge til rette for auka bruk av modulvogntog som viktig for å nå regjeringa sin godsstrategi.

I 2010 vart det innført ei rentekompensasjonsordning for investeringar på fylkesvegnettet. Rentekompensasjonsordninga er føreslege avvikla frå og med 2018.

I handlingsprogrammet er det sett av 980 mill. kr i statlege midlar til nasjonale turistvegar i perioden 2018 – 2023. Det går ikkje klart fram av handlingsprogrammet kva dei statlege midlane skal brukast til.

2. Bakgrunn for saka

Statens vegvesen har sendt utkast til handlingsprogram 2018 – 2023 til fylkeskommunane og dei største bykommunane for uttale. Frist for innspel/merknader er sett til 31. desember 2017.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 14.06.17, sak 22/16 handsama fylkestinget Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Protokoll frå fylkestinget si handsaming av NTP 2018 – 2029 følgjer vedlagt i saka.

Sentrale problemstillingar

Transportpolitikken for dei neste tolv åra er omtalt i Meld. St. 33 (2016 – 2017) *Nasjonal transportplan 2018 – 2029* og Innst. 450 S (2012 – 2013). Statens vegvesen sitt handlingsprogram er etaten si konkretisering av Nasjonal transportplan og plan for disponeringa av midlar til forvaltning, trafikant- og køyretøytilsyn, drift, vedlikehald og investeringar på riksvegnettet, samt riksvegvegfjerdrift, for dei første seks åra av NTP-perioden.

Ei framtid med stort innslag av samverkande intelligente transportsystem og automatisert køyring (både for biltrafikk, kollektivtransport og næringstransport) vil medføre store endringar for samfunnet, transportsektoren og mobilitet og åtferd hjå trafikantane.

Tilsyns- og kontrollverksemda skal målrettast ytterlegare og digitaliseringa skal fortsette. Tunge køyretøy utan god nok vinterutrusting, ulovleg kabotasje og svindel med køyretøy er ei utfordring. Tilsyn og kontroll med køyretøy, førarar og verksemd der det er høg risiko for å bryte regelverket skal prioriterast.

Forfallet på vegnettet medfører høgare kostnader til drift enn det ville vore utan forfall. Midlane vert prioritert for å nå standarden for drift og vedlikehald av riksveg. Driftsoppgåver som har direkte konsekvens for framkome vert prioritert, med spesiell fokus på å legge til rette for ein føreseieleg transport for næringslivet.

Midlar til vedlikehald av riksvegnettet aukar med om lag 35 prosent å høve til dagens nivå, inkludert midlar til utbetring av tunnelar. Tilstanden og kvaliteten på vegnettet skal oppretthaldast, både med omsyn til funksjon og tryggleiksnivå. Det blir prioritert å rette opp skader som fører til at vegen blir akutt trafikkarleg eller at framkomsten vert vesentleg redusert. Deretter vil skader som kan føre til konsekvensar for trafikktryggleik og framkomst bli prioritert. Det er framleis eit stort vedlikehaldsetterslep. Det er for lite midlar til å dekke alt behovet for vedlikehald i seksårsperioden.

Dei store prosjekta og skredsikringsprosjekta er gitt i Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Innanfor målretta mindre tiltak (programområda) vert m.a. utbetring av 13 vegstrekningar prioritert. Det er sett av midlar til utbetring av ferjekaier for å legge til rette for nye lågutslepps-ferjer. Det vert også sett av midlar til tiltak for å opne nye delar av riksvegnettet for modulvogntog og til bygging av døgnkvileplassar. Trafikktryggleik, særleg tiltak mot utforkøyringsulukker og møteulukker, vert høgt prioritert.

For å nå målet om at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gåing, er det sett av midlar til dei ni største byområda.

3. Om handlingsprogrammet

Statens vegvesen skal legge til rette for framtidens transportsystem saman med dei andre aktørane i sektoren. Transportsystemet vil bestå av fleire transportformer og aktørar enn i dag. Dagens grenser mellom dei ulike delane av transportsektoren vil endrast. Brukarperspektivet og det samla transporttilbodet vil bli viktig.

Statens vegvesen skal bidra til å fremje berekraft og redusere klimagassutsleppa og skal legge til rette for at den tekniske utviklinga kan bidra vesentleg til å redusere klimagassutsleppa, i tillegg til å betre framkomst og trafikktryggleik.

Nullvisjonen for trafikktryggleik vil krevje ein brei innsats. Det vil også krevje eit godt og forpliktande samarbeid med andre sentrale aktørar. Risikoåtfærd i trafikken når det gjeld fart, rus og bilbelte vil bli eit prioritert område. Tiltak mot møte- og utforkøyringsulukker vil bli prioritert høgt.

Planlegging og utbygging av vegnettet skjer no over lengre strekningar. Der det ikkje er aktuelt å bygge ny veg, skal det gjennomførast ulike utbetringstiltak på lengre strekningar. Det skal bli kortare planleggingstid ved å utarbeide reguleringsplanar direkte etter at enkelte konseptvalutgreiningar er handsama i regjeringa, ved auka bruk av statleg plan og ved samling av mindre prosjekt i prosjektpakkar.

3.1 Mål, rammer og hovudprioriteringar

Hovudmål

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2018 – 2029 peiker ut den langsiktige retninga:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavuslippssamfunnet»

I tillegg er det fastsett tre hovudmål for framkomst, transportsikkerheit og klima og miljø:

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

Økonomiske rammer

Den statlege ramma til vegføremål i 2018 – 2023 og fordeling av midlar på dei ulike budsjett-postane er gitt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Utgangspunktet er gitt gjennom rammene i statsbudsjettet for 2018. I tillegg er det tek omsyn til bundne prosjekt, forskriftsfesta krav, oppretthalde normal drift og forvaltning, samt rasjonell anleggsdrift.

Den statlege økonomiske ramma til vegføremål er om lag 242 mrd. kr i perioden 2018 - 2023 og om lag 306 mrd i perioden 2024 – 2029, totalt om lag 548 mrd. kr for heile NTP-perioden 2018 – 2029.

Hovudprioriteringar

Grunnlaget for prioriteringane i handlingsprogrammet for perioden 2018 – 2023 er gitt i Meld. St. 33 /2016-2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og Innst. 460 S. (2016-2017). Drift, vedlikehald og fornying av eksisterande infrastruktur er prioritert for at forfallet ikkje skal auke, og for å ta att delar av etterslepet. Utvikling av effektive transportkorridorar som bind landet saman vil også bli prioritert. Godstransporten skal effektiviserast og leggast om i ein meir miljøvennleg retning. Byområda skal prioriterast høgt, og moglegheitene for ny teknologi skal utnyttast.

Midlar til drift vil bli prioritert slik at driftsstandarden for riksvegar vert oppfylt. Tiltak som ivertek trafikktryggleik, særleg vinterdrift er prioritert.

Krava i tunnelsikkerheitsforskrifta skal innfriast innan 2023. Av effektivitetsomsyn vil andre tiltak i dei aktuelle tunnelane bli gjennomført samtidig. I tillegg er det nødvendig å gjennomføre tiltak for å ta igjen forfallet på ein del bruer.

Dei økonomiske rammene til vedlikehald og fornying er samla sett vurdert til vere nok til å gje ein reduksjon i vedlikehaldsetterslepet i perioden 2018 – 2023. Utbetring av tunnelane for å tilfredstille forskriftsfesta krav vil krevje store delar av vedlikehaldsmidlane i denne perioden. Det vil derfor ikkje vere mogleg å hindre ein auke i vedlikehaldsetterslepet for enkelte andre vegobjekt innanfor dei gitte økonomiske rammene i første seksårsperiode.

Stortinget har vedteke ei bompengereform som medfører ei samling av bompengeselskapa i fem permanente regionale bompengeselskap. For å bidra til gjennomføring av denne reforma, er det innført ei tilskotsordning for reduserte bompengetakstar. Innføring av reforma vil i hovudsak skje i perioden 2017 – 2019.

3.2 Drift og vedlikehald av riksvegar

Økonomiske rammer

Statens vegvesen legg til grunn ei ramme på om lag 16,3 mrd. kr til forvaltning av riks- og fylkesvegar i perioden 2018 – 2023, inkludert overordna leiing og strategisk planlegging. I overordna leiing og strategisk planlegging inngår også bistand til fylkeskommunane med utgreiingar og anna fagleg underlag til arbeidet med strategiar, økonomiplanar, handlingsprogram og budsjett (sams vegadministrasjon).

Trafikant- og køyretøytilsyn

Statens vegvesen utøver mynde og forvaltning i hovudsak innanfor vegtrafikklovgivinga. Omsynet til trafikktryggleik, miljø, like konkurransevilkår, forbrukarrettar og framkomst skal ivaretakast. I perioden 2018 – 2023 vil Statens vegvesen prioritere risikobasert kontroll- og tilsynsverksemd, som inneber tilsyn og kontroll med køyretøy, førarar og aktivitetar der det er høg risiko for å bryte regelverket.

Drift av riksvegnettet

Det er lagt til grunn ei ramme på om lag 23,8 mrd. kr til drift av riksvegnettet i perioden 2018 – 2023.

Drift av vegnettet omfattar alle oppgåver og rutinar som er nødvendig for at vegnettet skal fungere godt for trafikantane sin daglege bruk og for å halde ein god miljøstandard. Dette er aktivitetar som brøyting, strøing med sand og salt, vegoppmerking, vask og reinhald, fornying av skilt, skjøtsel av grøntareal, trafikkstyring, trafikantinformasjon m.m.

Riksvegnettet har eit betydeleg forfall. Dette medfører høgare kostnader til drift enn om vegnettet hadde ein tilfredsstillande standard. Forfallet bidreg også til redusert framkome og trafikktryggleik.

Midlar til drift vil i perioden 2018 – 2023 bli prioritert slik at standard for drift og vedlikehald av riksvegar blir oppfylt. Alle trafikantgrupper, inkludert gåande og syklende, skal ha eit tilbod om sikker og påliteleg framkomst heile året. Tiltak som tek vare på trafikktryggleiken vil bli prioritert. Dette gjeld særleg vinterdrift.

Vedlikehald av riksvegnettet

Det er lagt til ei ramme på om lag 23,3 mrd. kr til vedlikehald av riksvegnettet i perioden 2018 – 2023.

Vedlikehald av vegnettet består av tiltak for å ta vare på den fysiske infrastrukturen og omfattar tiltak for å oppretthalde standarden på vegdekke, vegfundament, grøfter, bruer, tunnelar, støyskjermar, kulvertar og andre tekniske anlegg.

Det er store utfordringar innan vedlikehald av riksvegnettet. I NTP 2018 – 2029 er det føresett at midlane til vedlikehald skal trappast opp gjennom heile perioden.

Sjølv med ein auke i dei økonomiske rammene til vedlikehald og fornying dei siste åra, er det framleis eit stort vedlikehaldsetterslep og behov for fornying av riksvegnettet. Det er berekna at det er behov for mellom 30 og 50 mrd. kr for å utbetre forfall av riksvegnettet med tilhøyrande oppgradering.

Innan vedlikehald vi Statens vegvesen prioritere:

- Utbetre skadar som kan føre til at vegen blir akutt trafikkfarleg eller framkomsten vert vesentleg redusert.
- Utbetre skader og slitasje som kan føre til konsekvensar for trafikktryggleik og framkomst.
- Utbetre skader som kan vere starten på ei akselerande skadeutvikling der kostnadane kan bli store om det ikkje vert gjort noko.
- Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer framtidige vedlikehaldskostnader.

3.3 Riksveginvesteringar

Store prosjekt

Det er lagt til grunn om lag 42 mrd. kr i statlege midlar til store prosjekt i perioden 2018 – 2023. I tillegg kjem om lag 39 mrd. kr i anna finansiering – i hovudsak bompengar.

I løpet av perioden 2018 – 2023 vil fleire store prosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr bli opna for trafikk eller starta opp/vidareført. For Sogn og Fjordane gjeld dette E39 Bjørset - Skei, som vert opna for trafikk i 2019 og E39 Myrmel – Lunde med anleggsstart i 2018 – 2023.

Regjeringa har eit langsiktig mål om å bygge ut ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Strekninga er om lag 1100 km lang og har 7 ferjesamband. Det er i dag teknisk mogleg å krysse samtlege fjordar, men dei estimerte kostnadane er høge. Av dei store fjordkryssingane er E39 Rogfast, E39 Ådland – Svegatjørn og E39 Åleund – Molde (Møreaksen) prioritert i NTP 2018 – 2029.

Programområda

Det er lagt til grunn om lag 15,3 mrd. kr i samla ramme til programområda i perioden 2018 – 2023. Ein stor del av midlane er bunde i form av igangsette tiltak, tiltak for å innfri forskrifter og tiltak som er nødvendige for å innfri utsleppskrav i ferjekontraktar. I tillegg er det eit stort behov for utbetring av bruer, tilrettelegging for modulvogntog, tilrettelegging for gåande og syklende, tiltak mot utforkøyringsulukker og etablering av døgnkvileplassar.

Målretta tiltak innanfor programområda:

- Utbetringstiltak inkludert utbetningsstrekningar
- Tilrettelegging for gåande og syklende
- Trafikksikkerheitstiltak
- Miljøtiltak
- Kollektivtransporttiltak og universell utforming
- Servicetiltak

Det er lagt til grunn om lag 8,3 mrd. kr i statlige midlar til utbetringstiltak i perioden 2018-

2023. I tillegg kjem om lag 850 mill. kr i anna finansiering. Av dei prioriterte tiltaka er om lag 1,4 mrd. kr knytt til nødvendige tiltak på ferjekaiene for å legge til rette for nytt materiell som innfrir miljøkrava i nye ferjekontraktar. Vidare er det sett av 400 mill. kr til tiltak for å opne riksvegnettet for modulvogntog.

Det er lagt til grunn om lag 1,7 mrd. kr i statlege midlar til tiltak for gåande og syklende i perioden 2018 – 2029. I tillegg kjem om lag 980 mill. i anna finansiering. Hovuddelen av tiltaka for gåande og syklende vil kome som ein del av bymiljø/byvekstavtalane. Av dei prioriterte tiltaka

er om lag 60 – 70 % av midlane knytt til tiltrettelegging i byar og tettstadert med meir enn 5000 innbygarar (utanom dei ni største byane). Utbygging av strekningar knytt til skuleveg vert prioritert.

Ramma til kollektivtrafikktiltak og universell utforming i perioden 2018 – 2023 er på om lag 740 mill. kr i statlege midlar. Oppgradering av haldeplassar og knutepunkt er prioritert. Tiltak som bidreg til auka hastigheit og reduserte forseinkingar for kollektivtransporten på veg i rushtid er ein viktig del av satsinga innan kollektivtransport. Det er mest miljø- og kostnadseffektivt å legge ressursane der flest reiser. For å nå måla om sterk kollektivsatsing og universell utforming vil det meste av satsinga skje i dei ni største byområda. I mindre byar og tettstader vert oppgradering av haldeplassar og knutepunkt med universell utforming prioritert.

Nasjonale turistvegar

Ramma til Nasjonale turistvegar er på 980 mill. kr i statlege midlar i perioden 2018 – 2023. Midlane er fordelte pr. år, men det går ikkje klar fram korleis midlane skal nyttast. Turistvegane er viktig verktoy for marknadsføring og omdømmebygging. Nasjonale turistvegar kombinerer landskap, køyretur og arkitektur på 18 utvalde strekningar. Av 2 151 km nasjonale turistvegar er 613 km riksveg og 1 538 km fylkesveg. Statens vegvesen har inngått avtalar med fylkeskommunane som skal sikre god kvalitet på drift, vedlikehald og forvaltning av alle dei 18 strekningane.

Fornyng

Det er sett av om lag 10 mrd. kr i statlege midlar til fornyng i perioden 2018 – 2023.

Tunneltryggleiksforskrifta for riksvegtunnelar lengre enn 500 meter trådde i kraft mai 2007. Det står no att 176 tunnelar med kritisk forfall og som skal utbetrast etter forskrifta. Nokre tunnelar blir erstatta av nye veg- og tunnelloysingar. Kostnadane for heile utbetningsprogrammet for tunnelar, inkludert utbetring av kritisk forfall, er rekna til om lag 20 mrd. kr. I handlingsprogrammet for perioden 20178 – 2023 er det lagt til grunn 11,6 mrd. kr til utbetring/fornyng av tunnelar.

Planlegging og grunnverv

Store prosjekt og skredsikringsprosjekt som er prioritert i første periode i NTP 2018 – 2029 blir planlagt på reguleringsplannivå i perioden 2018 – 2023. Prosjekt som er prioritert i andre periode vert planlagt på kommunedelplannivå i 2018 – 2023. Unntaket er enkelte prosjekt som er føresett starta i første del av perioden 2024 – 2029. Desse må planleggast på reguleringsplannivå i perioden 2018 – 2023. For prosjekt som er omtalt, men ikkje prioritert i NTP, starter planlegginga først seint i første periode. Det blir ikkje starta planlegging av store prosjekt og skredsikringsprosjekt som ikkje er prioritert eller omtalt i NTP.

3.4 Skredsikring på riksveg

Ramma til skredsikring av riksveg er på om lag 3,4 mrd. kr i perioden 2018 – 2023. I denne perioden vil rv. 13 Vik – Vangsnes og rv. 5 Kjørnesfjorden i Sogn og Fjordane opne for trafikk.

3.5 E16 over Filefjell

E16 over Filefjell har ei statleg ramme på 410 mill. kr i perioden 2018 – 2023. Utbygginga av E16 over Filefjell blir slutført. Prosjektet Øye – Eidsbru vil opne for trafikk i perioden 2018 – 23.

3.5 Kjøp av riksvegferjetenester

Det er lagt til grunn ei ramme på om lag 8,2 mrd. kr til kjøp av riksvegferjetenester i perioden 2018 – 2023. Den økonomiske ramma vil sikre tilstrekkeleg kapasitet på riksvegferjedrifta til å unngå auke i tal attståande køyretøy samla sett, oppretthalde dagens rutetilbod og ivareta kravet til null- og lågutslepp ved utlysing av nye anbod.

I perioden 2018 – 2023 vil 14 av 17 samband ha oppstart av ny anbodsperiode. I Sogn og Fjordane gjeld dette: E 39 Anda – Lote, rv. 13/55 Hella – Vangsnes – Dragsvik og rv. 5 Mannheller – Fodnes.

Ved utlysing av nye anbod har Statens vegvesen fokus på å sikre samordning mellom ferje, ferjekai, landareal og anna landbasert infrastruktur som er nødvendig for ferjedrifta.

3.6 Tilskotsordningar (unntatt by)

Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka

Hovudintensjonen med rentekompensasjonsordninga var å stimulere til auka aktivitet i fylkeskommunane ved å redusere finanskostnadene. For åra 2010-2014 var den årlige låneramma på 2 mrd. kr. For åra 2015-2017 var den årlige låneramma på 3 mrd. kr. For 2018 er det ikkje føreslege ny låneramme.

Det er ikkje øyremarka midlar frå rammetilskotet til utbetring av flaskehalsar for tømmertransporten på fylkesveg i budsjettforslaget for 2018. Statens vegvesen avventar difor vidare arbeid med konkretisering av moglege tiltak for slikt tilskot.

Tilskot til skredsikring på fylkesvegar

Fylke	Fordeling 2018–2023 eks. mva
Østfold	
Akershus	31,6
Oslo	
Hedmark	6,1
Oppland	69,4
Buskerud	28,6
Vestfold	4,1
Telemark	137,7
Aust-Agder	4,1
Vest-Agder	61,2
Rogaland	102
Hordaland	838,4
Sogn og Fjordane	1274
Møre og Romsdal	618,1
Trøndelag	153*
Nordland	379,4
Troms	466,1
Finnmark	385,6
Sum	4559,4

Det er lagt til grunn ei ramme knytt til tilskot til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet på om lag 4,6 mrd. kr i perioden 2018 – 2023.

Midlane til skredsikring på fylkesveg er ei tilskotsordning der staten bidreg med ein bestemt sum. Fylkeskommunane har ansvaret for prosjektgjennomføring og eventuell kostnadsauke. Hovudprinsippet for fordelinga mellom fylkeskommunane er framleis å nytte skredfaktor frå prioriteringsmodellen for skredsikringstiltak. Det er krav om ein eigendel frå fylkeskommunane som minimum svarer til storleiken på meirverdiavgift (mva) som fylkeskommunane får refundert for det aktuelle prosjektet.

Etter denne fordelinga vil Sogn og Fjordane få om lag 1,2 mrd. kr til skredsikring av fylkesvegnettet i perioden 2018 – 2023.

Tilskot til gang- og sykkelvegar

Det er lagt til grunn ei ramme knytt til gang- og sykkelveg på 615 mill. kr. Midlane skal nyttast til kommunale og fylkeskommunale vegar for å stimulere til sykkelpakkar i kommunar og fylke som ønskjer å satse på gåande og syklende. Tilskot frå ordninga krev ein eigendel på minimum 50 % frå mottakar av tilskotet.

Tilskot til fylkesvegar

Det er lagt til grunn ei ramme på om lag 7,9 mrd. kr i tilskot til fylkeskommunane for perioden 2018 – 2023. Tilskotet vil vere ein del av det fylkeskommunale rammetilskotet. Tilskotet til fylkeskommunane kan brukast til fornying og opprusting av fylkesvegnettet. Midlane vert fordelt på grunnlag av ei kartlegging av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane i kvart enkelt fylke. Den økonomiske kompensasjonen som vart gitt i samband med iverksettinga av tunnelsikkerheitsforskrifta på fylkesveg i 2015, blir vidareført til 2019.

Tilskot for reduserte bompenger utanfor byområda

Ramma til tilskot for reduserte bompenger utanfor byområda er på om lag 3 mrd. kr i perioden 2018 – 2023. Tilskotsordninga vert brukt til ein generell reduksjon i bompenger utanfor byområda. Hovudføremålet med ordninga er å redusere belastninga med bompengar. Vidare er tilskotet meint å motivere bompengeselskapa til å gjennomføre bompenger reforma.

3.7 Godstransport

I NTP 2018 – 2029 presenterte regjeringa sin strategi for transport av gods:

- Transportetatane skal bidra til å legge til rette for gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.
- Dei ulike transportmidlane sine fortrinn skal utnyttast og samspelet mellom dei betrast.
- Alle transportformene skal bli meir effektive, sikre og miljøvennlege slik at transportkostnadane vert redusert.
- Legge til rette for at meir gods på dei lange distansane vert transportert på sjø og bane.
- Utvikle norsk godstransport slik at den kan bidra i det grønne skiftet.
- Transportetatane skal bidra til å redusere klimagassutsleppa frå godstransporten ved å stimulere til å ta i bruk miljøvennleg transportmiddelteknologi alternative drivstoff.

For vegtransporten er det framheva to viktige tiltak for å nå regjeringa sin godsstrategi:

- Trafikktryggleiksnivået for godstransport på veg må oppretthaldast og styrkast
- Det må leggest til rette for auka bruk av modulvogntog.

Kontrollplassar og døgnkvileplassar er sentral infrastruktur for høg trafikktryggleik og det er planlagt å bygge 13 nye kontrollplassar og 35 nye døgnkvileplassar i handlingsprogramperioden.

Ei prøveordning for modulvogntog (vogntoglengde inntil 25,25 meter med totalvekt inntil 50/60 tonn) vart innført i 2008 på utvalde strekningar. Ordninga vart permanent i 2014. I dag er om lag 3 950 km riksveg, 610 km fylkesveg og 100 km kommunal veg godkjent for modulvogntog, og er i hovudsak vegar som fører fram til terminalar, industriområde og enkeltbedrifter. Det meste av riksvegnettet, fylkesvegar og kommunale vegar som fører fram til viktige målpunkt skal opnast for modulvogntog. Før nye strekningar kan opnast for slike vogntog, må det vurderast om vegnettet er forsvarleg med omsyn til trafikktryggleik og framkomst. Ein omfattande gjennomgang av dei viktigaste riksvegane viser at det kan tillast ei ytterlegare utviding av riksvegnettet for modulvogntog, men det føreset tiltak på vegnettet. Om lag 300 km riksveg kan opnast for modulvogntog i 2018 – 2023. For å få størst mogleg effekt av riksvegar som vert opna for modulvogntog er det viktig med tilkomst til målpunkt som ligg langs fylkesvegar og kommunale vegar. Statens vegvesen vil informere fylkeskommunar og kommunar om dei flaskehalsane som er påviste ved handsaming av enkeltsøknader, slik dei får høve til å vurdere prioritering av tiltak i sine økonomiplanar og årlege budsjett.

3.8 Rutevise omtalar av investeringar på riksvegnettet

Statens vegvesen sitt handlingsprogram gir ei nærare omtale av prioriteringane innanfor investeringsrammene til dei enkelte riksvegrutene i perioden 2018 – 2029. Det er med hovudvekt på første seksårsperioden 2018 – 2023.

Handlingsprogrammet omtalar 18 riksvegruter. For Sogn og Fjordane er følgjande riksvegruter aktuelle:

- Rute 4a: E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytingar
- Rute 4c: Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella Sogndal
- Rute 5b: Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug
- Rute 5c: E16 Sandvika – Bergen med tilknytingar
- Rute 6c: Rv 15 Otta – Måløy

Rute 4a: E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytingar

Ruta omfattar E39 frå Harestad like nord for Stavanger, via Bergen, til kryss med E136 ved Spjelkavik i Ålesund. Tilknytingane til ruta omfattar rv 555 frå Nygårdstangen i Bergen til kryss med fv. 561/fv. 555 på Kolltveit på Sotra og rv. 580 frå Hop til Bergen lufthamn Flesland. Rv. 651 frå Hjelle til Volda inngår også i ruta.

Ruta omfattar 5 ferjesamband på E39; Mortavika – Arsvågen over Boknafjorden, Sandvikvåg – Halhjem over Bjørnefjorden, Oppedal – Lavik over Sognefjorden, Anda – Lote over Nordfjorden og

Festøya – Solavågen over Storfjorden. I tillegg inngår ferjesambandet Rv. 651 Volda – Folkestad i rute 4a.

KVU for E39 Lavik - Skei

KVU/KS1 vart handsama av regjeringa i 2009. Vidare planlegging skal legge til grunn ein kombinasjon av konsept C og konsept D som tilrådd i KVU-en. Det inneber utbetring av eksisterande veg og omlegging av traseen på aktuelle delstrekningar.

KVU for E30 Skei - Ålesund

KVU/KS1 vart handsama av regjeringa i 2014. for strekninga Skei – Volda skal indre trase leggest til grunn. Det medfører tunnel under Utvikfjellet, bru over indre del av Nordfjorden og trase vidare via Hornindal og Kvivsvegen til Volda. For strekninga Volda – Ålesund skal det leggest til grunn at framtidig E39 skal gå via Hareidlandet.

Økonomiske rammer for perioden 2018 – 2023 (mill. 2018-kr)

Den økonomiske ramma for 2018 – 2023 på denne riksveggruta er på om lag 12,8 mrd. kr i statlege midlar, samt om lag 10,2 mrd. kr i anna finansiering.

Prosjekt som skal fullførast i Sogn og Fjordane 2018 - 2023

- E39 Bjørset - Skei er venta å opne for trafikk sommaren 2019.

Anleggsstart på følgjande prosjekt i Sogn og Fjordane :

- E 39 Myrmel – Lunde omfattar omlegging av ein 3,7 km lang strekning med smal og svingete veg i Gaular kommune. På delar av vegen er det planlagt å legge vegen i tunnel. Det skal byggast to kryss og leggest til rette for gåande og syklende. Reguleringsplan er vedteken i 2016.

Prioriterte prosjekt i Sogn og Fjordane 2024 - 2029

I siste seksårsperiode skal følgjande prosjekt ferdigstillast:

- E 39 Myrmel – Lunde

Nye prosjekt i Sogn og Fjordane siste seksårsperiode:

- E39 Bogstunnelen – Gaular grense. Prosjektet omfattar omlegging av ei strekning i Høyanger og Gaular kommune med bygging av tunnel utanom Vadheim sentrum.
- E39 Byrkjelo – Sandane. Utbetring av delstrekningar. Val av løysingar ikkje endeleg avklart, usikkert kostnadsoverslag.

Skredsikringskringsprosjekt i Sogn og Fjordane 2024 - 2029

- E39 Skjersura i Jølster kommune. Omfattar bygging av tunnel med tilstøytande veg for å sikre eit skredpunkt med høg skredfaktor.
- E39 Våtedalen i Jølster kommune. Omfattar bygging av ein tunnel for å sikre fem skredpunkt med høg skredfaktor.

Programområdetiltak

E39 Skipenes bru skal utbetrast i perioden 2018 – 2023.

Det skal gjennomførast fleire tiltak som legg til rette for gåande og syklende. I tillegg til prosjekt i Førdepakken, er det sett av midlar til gang- og sykkelvegprosjektet E39 Farsund – Kussli 2 i Førde i 2018-19.

Det er også lagt opp til å gjennomføre fleire trafikksikkerheitstiltak, samt tiltak mot utforkøyringsulukker i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2023.

Det er lagt opp til eit par mindre miljøtiltak i Sogn og Fjordane i første seksårsperioden. Dette gjeld tiltak for lokal luftkvalitet og tiltak etter vassforskrifta.

Innan kollektivtiltak og universell utforming er det sett av 16,6 mill. kr til haldeplassar på E39 i Sogn og Fjordane i første seksårsperiode.

Fornyng

Tunnelane E39 Skrikeberg tunnelen, E39 Bogstunnelen, E39 Lotetunnelen, E39 Marajøltunnelen, E39 Breisvortunnelen, E39 Kongenestunnelen og E39 Kjøshammartunnelen skal utbetrast etter tunnelsikkerhetsforskrifta samt andre nødvendige tiltak i perioden 2018 – 2023.

Det er lagt opp til eit par større vedlikehaldstiltak på riksveg i perioden.

Rute 4c: Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsandal – Voss – Hella Sogndal

Ruta omfattar rv. 9 frå Gartnerløkka i Kristiansand sentrum til kryss med E134 ved Haukeligrend, rv. 13 frå kryss med E134 i Jøsandal via Voss og Vinje til ferjeleiet på Hella på nordsida av Sognefjorden og rv. 55 frå Hella til Sogndal. Ruta omfattar eitt ferjesamband: Rv. 13/Rv. 55 Vangsnes – Hella – Dragsvik.

Økonomiske rammer for perioden 2018 – 2023 (mill. 2018-kr)

Den økonomiske ramma er på om lag 921 mill. kr i statlege midlar.

Det er ingen prioriterte riksvegprosjekt på denne ruta i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2023.

Innanfor skredsikring er det lagt opp til anleggstart på prosjektet Rv. 13 Vik – Vangsnes vinteren 2018. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2020.

Programområdetiltak

Under programområdet utbetringstiltak skal rv. 55 mellom Bondeviki og Fardal samt ferjekaiene på Vangsnes, Hella og Dragsvik utbetrast i perioden 2018 – 2023.

Tiltak for tilrettelegging for syklende og gåande på rv. 55 Fardal – Ylvisåker skal ferdigstillast i 2018.

Det er sett av midlar til trafikkisikkerheitstiltak i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2023. Dette dreier seg om tiltak mot utforkøyringsulukker.

Innanfor kollektivtrafikk og universell utforming er det sett av 10 mill. kr til busshaldeplassar på rv. 55 mellom Hella og Sogndal i slutten av perioden 2018 – 2023.

Fornyng

Rv. 55 Fosshagen, rv. 13 Storehaugtunnelen og rv. 55 Stedjeberg tunnelen skal fornyast i perioden 2018 – 2023.

Rute 5c: Rv. 7 Hønefoss – Bu og rv. 52 Gol - Borlaug

Ruta omfattar rv. 7 frå kryss med E16 like vest for Hønefoss via Gol fram til kryss med rv. 13 via Hardangerbrua og Rv. 52 frå kryss med Rv. 7 i Gol via Hemsedal til kryss med E 16 ved Borlaug.

KVU for Rv. 7 og Rv. 52 Gol - voss

KVU/KS1 vart handsama av regjeringa i 2017. Det eine hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet skal gå via E134 over Haukeli. I KVU for rv. 7 og rv. 52 Gol – Voss vart det andre hovudvegsambandet mellom aust og vest vurdert. I KVU-en vart det tilrådd eit samband nummer to via Hemsedal, men det vart vedteke ei funksjonsdeling der rv. 52 skal vere hovudvegsamband for næringstrafikk og rv. 7 skal satsast på som hovudvegsamband for reiseliv og persontrafikk. Etter gjennomført KS1 vil Samferdsledepartementet ta stilling til ambisjonsnivå for vidare planlegging og utgreiing på strekninga over Hardangervidda.

Økonomiske rammer for perioden 2018 – 2023 (mill. 2018-kr)

Den økonomiske ramma er på om lag 1,3 mrd. kr i statlege midlar til riksveginvesteringar samt 42 mill. kr til skredsikring av riksveg. Det er ikkje sett av midlar til store prosjekt i seksårsperioden. Det er lagt inn 929 mill. kr til programområdetiltak for heile seksårsperioden og 193 mill. kr til fornyngstiltak.

Programområdetiltak

Innanfor programområdetiltak er det verdt å trekke fram tiltak for utbetring av rv. 52 i Hemsedal samt mindre utbetringstiltak på strekninga Hemsedal – Sogn og Fjordane grense.

Rute 5c: E16 Sandvika – Bergen med tilknytingar

Denne ruta omfattar E16 frå kryss med E18 i Sandvika til kryss med E39 ved Vågsbotn nord for Bergen. Ruta har ei tilknyting – rv. 5 frå kryss med E16 på Håbakken i Lærdal via Sogndal, Skei og Førde til Florø. Ruta omfattar ferjesambandet rv. 5 Fodnes – Mannheller over Sognefjorden.

Konseptvalutgreiingar med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

KVU for E16 Bjørge – Øye vart handsama av regjeringa i 2011. KVU for E16 Voss – Arna vart handsama av regjeringa i 2015.

Økonomiske rammer for perioden 2018 - 2023

Det er lagt til grunn om lag 3,2 mrd. kr i statlege midlar, samt 3,1 mrd. kr i anna finansiering til store prosjekt. Vidare er det sett av om lag 1,1 mrd. kr til programområdetiltak, 1 mrd. kr til fornying og 1,2 mrd. kr til skredsikring. Til ferdigstilling av E16 Filefjell er det sett av 410 mill. kr.

Prioriteringar perioden 2018 – 2023

Det er ingen nye prosjekt i Sogn og Fjordane, men utbygginga av E16 over Filefjell frå Øye i Vang kommune til Borlaug i Lærdal kommune skal fullførast. Strekninga Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen opna for trafikk i september 2017. Strekninga Øye – Eidsbru er venta opna for trafikk i 2019.

Det er sett av midlar til restarbeid i samband med bygging av ny Loftesnesbru på rv. 5 i Sogndal. Sjølve brua vil opne november 2017.

Skredsikring av rv. 5 Kjøsnesfjorden skal gjennomførast i perioden 2018 – 2023. Dette er ei vidareføring av tidlegare skredsikringsarbeid. Prosjektet omfattar forlenging av Støylsnestunnelen vestover til Kjøsnes i Jølster kommune. Strekninga har høg skredfaktor.

Prioriteringar i perioden 2024 – 2029

Det er ingen nye store riksvegprosjekt i Sogn og Fjordane i siste seksårsperiode.

Innanfor skredsikring er E16 Nærøydalen prioritert. Prosjektet omfattar bygging av ein lang tunnel mellom Hylland og Sleen for å sikre ei strekning med høg skredfaktor. Dagens to tunnelar på strekninga tilfredsstillar ikkje alle krav i tunnelsikkerheitsforskrifta. Desse vil bli stengt når den nye tunnelen vert opna for trafikk.

Det er sett av midlar til mindre skredsikringstiltak på rv. 5 Skredvika, rv. 5 Leversundet og rv. 5 Bjørnsnestunnelen vest i slutten av perioden 2018 - 2023.

Programområdetiltak

Det er sett av midlar til utbetring av ferjekaiene på Mannheller og Fodnes i 2018 og 2019.

Innan programområdet tilrettelegging for gåande og syklende er det sett av midlar til sykkelveg m/fortau i Gravensteinsgata i Sogndal i perioden 2018 – 2023.

Det er sett av om lag 165 mill. kr til trafiksikkerheitstiltak i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2023. Til kollektivtrafikktiltak og universell utforming er det sett av om 14 mill. kr i perioden.

Fornyning

Følgjande riksveg tunnelar skal fornyast i perioden 2018 – 2023:

E16 Gudvangatunnelen, E16 Fretheimtunnelen, E16 Lærdalstunnelen, rv. 5 Fodnestunnelen, rv. 5 Amlatunnelen inkl. 2 armer, rv. 5 Frudalstunnelen, rv. 5 Bergstunnelen, rv. 5 Fjærlandstunnelen, rv. 5 Kleivatunnelen, rv. 5 Naustdaltunnelen og rv. 5 Sundafjelltunnelen.

Det er behov for midlar til Frudalstunnelen og Bergstunnelen også etter 2023.

Under programområdet vedlikehald av riksvegar er det sett av midlar til Lærdalstunnelen og Fodnestunnelen i 2018 – 2023.

Rute 6c: Rv 15 Otta - Måløy

Ruta omfattar rv. 15 frå kryss med E6 på Otta i Oppland og over Strynefjellet til hamna i Måløy.

KVU for rv. 15 Strynefjellet

KVU vart utarbeidd i 2012. KS1 blir gjennomført no. Både utbetring av eksisterande tunnelar, bygging av nye tunnelar i eksisterande korridor, og bygging av nye tunnelar i andre korridorar er utgreidd. Departementet har bedt om fleire tilleggsutgreiingar før dei tek endeleg stilling til løysing.

Økonomiske rammer for perioden 2018 – 2023.

Det er ikkje sett av midlar til store investeringsprosjekt i perioden. Ramma til riksveginvesteringar på strekninga er sett til 448 mill. kr og gjeld programområdetiltak, fornying, planlegging og grunnverv. Til skredsikring er det sett av 11 mill. kr.

Programområdetiltak

Det er sett av om lag 43 mill. kr til utbetringstiltak på rv. 15 og om lag 47 mill. kr til tiltak mot utforkøyringsulukker Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2023.

Fornyning

Følgjande bruer og tunnelar skal fornyast i perioden 2018 - 2023:

rv. 15 Stårheim bru, rv. 15 Bjørhovde bru, rv. 15 Oppljos-, Grasdal- og Ospelitunnelen, rv. 15 Hjelletunnelen, rv. 15 Erviktunnelen, rv. 15 Vindfylletunnelen, rv. 15 Krokabergtunnelen og rv. 15 Brunsviktunnelen.

Med unntak av Stårheim bru vil alle fornyingstiltaka ha behov for midlar etter 2023.

Det er sett av om lag 37 mill. kr til større vedlikehaldstiltak på rv. 15 i Sogn og Fjordane i perioden.

4. Vurderingar og konsekvensar

Drift og vedlikehald av riksvegnettet

Både Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram slår fast at det er eit stort vedlikehaldsetterslep og behov for fornying på riksvegnettet. Behovet er av Statens vegvesen rekna til mellom 30 og 50 mrd. kr. I framlegget til handlingsprogram legg Statens vegvesen opp til redusere forfallet og vil ha særleg fokus på fornying av riskvegtunnelar som er omfatta av tunnelsikkerheitsforskrifta. Dei vil også rette drift og vedlikehald på riksveg inn mot å rette opp skader som kan føre til akutt fare for trafikktryggleik og framkomst. Ei tung satsing på utbetring av tunnelar etter forskriftskrav samt anna fornying av tunnel vil føre til at forfallet vert redusert på riksvegtunnelar, men det kan også auke på andre delar av riksvegnettet.

I Nasjonal transportplan er det fokus på klimatilpassing av infrastruktur for å møte klimaendringane med meir nedbør, styrtregn m.m. Handlingsprogrammet er ikkje tydeleg på korleis denne utfordringa skal møtast. Fylkesrådmannen ser det likevel den auka satsinga på å redusere vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet som både nødvendig og riktig.

I si fråsegn til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 uttalte fylkestinget at det var nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet, men det vart også peika på at det også er eit stort forfall på fylkesvegnettet som må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks- og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar.

Investeringar på riksvegnettet

Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram følgjer det overordna målet for transportpolitikken og hovudmåla for framkomst, verdiskaping og omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Bindingar på store investeringsprosjekt medfører at det ikkje vil bli fullført nye store investeringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane før etter 2023. Ved neste revisjon av transportplanen kan det kome endringar med andre prosjekt som kjem i prioritet.

I si fråsegn til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 peika fylkestinget m.a. på at viktige prosjekt for Sogn og Fjordane i førre transportplan ikkje var med i framlegget frå transportetatane. Dette gjaldt prosjekt som utbetring av delstrekningar på E39, rv.13 tunnel gjennom Vikafjellet og rv.15 Strynefjellet. Etter det fylkesrådmannen kan sjå er dette heller ikkje med i Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram verken i første seksårsperiode eller i siste seksårsperiode. Det er heller ikkje sett av midlar til opprusting av strekninga rv. 5 Lunde – Fjærlandstunnelen eller rv. 5 Markegata i Florø.

For Strynefjellet er det laga KVVU og fleire tilleggsutgreiingar som burde vere godt nok grunnlag til å fatte ei avgjerd på endeleg trase og prioritering av utbyggingsprosjekt. I staden er det bestilt nye utgreiingar, noko som fylkesrådmannen vurderer som ei utsetting av ei avgjerd på eit viktig prosjekt både for Sogn og Fjordane, Oppland og Møre og Romsdal. Fylkesrådmannen minner om at fylkestinget gav fråsegn til tilleggsutgreiing til KVVU Rv. 15 Strynefjellet med heilårsveg på fv. 63 til Geiranger i desember 2015. Her gjekk fylkestinget inn for alternativ B1 med sidearm til Geiranger som framtidig løysing for rv. 15 over Strynefjellet. For å unngå oppgradering av dagens tunnelar etter krava i tunnelsikkerheitsforskrifta innan 2019, kravde fylkestinget at arbeidet med reguleringsplan for tilrådd løysing vart starta opp så raskt som mogleg. Slik planane no ligg føre, vil ikkje arbeidet med reguleringsplan for tilrådd løysing bli starta, men vi registrerer at dagens tunnelar på rv. 15 skal oppgraderast etter tunnelsikkerheitsforskrifta.

Fylkestinget har også vist til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. E39 er det høgast prioriterte vegprosjektet frå Sogn og Fjordane si side. Sogn og Fjordane fylkeskommune har prioritert gul midtstripe frå sør til nord mellom fjordkryssingane i Sogn og Fjordane, og meinte difor at følgjande prosjekt måtte prioriterast og finansierast inn i investeringsprogrammet:

- i. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- ii. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- iii. E39 (Langeland) Storehaug – (Moskog) Vassenden (godkjent kommunedelplan)
- iv. E 39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)
- v. E39 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVVU mellom Byrkjelo og Grodås)

Vi kan konstatere at E39 Myrmel – Lunde ligg inne med oppstart i 2022 med slutføring i siste seksårsperioden og at E39 Bogstunnelen – Gaular grense er inne i Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram i siste periode. Dette er i utgangspunktet positivt, men transportplanen skal truleg reviderast innan 2022/23. Fylkesrådmannen er redd det kan skje endringar i desse prioriteringane ved neste revisjon. Det vert sett av midlar til å gjennomføre utbetring av delstrekningar på E39 Byrkjelo – Sandane i siste seksårsperiode. Val av løysingar er ikkje endeleg avklara og kostnadsoverslaget er difor usikkert. Det er viktig at Statens vegvesen kjem opp med sikre kostnadsoverslag på dette prosjektet så snart som råd for å kunne velje løysingar og gå vidare med detaljplanlegging og prosjektering.

På strekninga E39 frå Storehaug (Langeland) til Vassenden (Moskog) er det godkjent kommunedelplan for å legge E39 utanom Førde sentrum. Statens vegvesen skal effektivisere planleggingstida på investeringsprosjekta sine. Prosjekt prioritert i andre periode skal planleggast på kommunedelplannivå. For dette prosjektet er kommunedelplanarbeidet ferdig og burde difor vore inne i siste seksårsperioden. Vi registrerer at E39 Byrkjelo – Grodås og E39 Kjøs bru – Grodås ikkje er inne i handlingsprogrammet i heile tolvårsperioden. Strekninga E39 Byrkjelo – Grodås er under planlegging. Dette planarbeidet må ikkje stoppe opp.

Skredsikring av riks- og fylkesveg

Behova for skredsikring av riks- og fylkesvegar store, særleg i skredutsette fylke som Sogn og Fjordane. Statens vegvesen har teke omsyn til dei store utfordringane fylket har knytt til skredsikring av riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Fleire viktige skredsikringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane er inne handlingsprogrammet. Rv. 13 Vik – Vangsnes og rv. 5 Kjøsnesfjorden vil opne for trafikk i 2018 – 2023. E39 Våtedalen og E39 Skjærsura ligg inne i

siste seksårsperioden. Dette er også viktige prosjekt som må planleggast og prosjekterast slik at dei er klare til utbygging tidleg i perioden. Ut i frå dokumentert skredfaktor må i tillegg rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø snarast sikrast med tunnelar. Det er rett nok lagt opp mindre skredsikringstiltak på rv. 5 mellom Førde og Florø i første seksårsperioden, men det vil ikkje gje i fullgod sikring av ei strekning med mange skred. Fylkesrådmannen meiner likevel dette er positivt som mellombels tiltak fram til permanent sikring kan gjennomførast med tunnel. Her vil det bli utarbeidd kommunedelplan for å avklare løysing fram mot rulleringa av NTP.

I Nasjonal transportplan er rammene til skredsikring på fylkesvegnettet fastlagt. I Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram er desse rammene fordelt på dei enkelte fylka etter skredfaktor frå prioriteringsmodellen for skredsikringstiltak. Skredfaktor høg og middels er brukt som kriterium. Dette har ført til at enkelte fylke får tildelt midlar til å sikre skred med middels faregrad, medan fylka med store skredutfordringar berre får midlar til å sikre ein liten del av strekningane med høg faregrad. Fylkesrådmannen meiner at fleire av dei føreslegne løyvingane er så små at det dei burde kunne løysast innanfor dei enkelte fylka sine investeringsrammer. Statens vegvesen sitt framlegg til fordeling av skredsikringsmidlar på fylkesvegnettet gir Sogn og Fjordane ei ramme på om lag 1,2 mrd. kr (eks mva) i første seksårsperioden 2018 – 2023. Korleis denne ramma vert fordelt pr. år innan denne seksårsperioden er ikkje klarlagt. Ei føreseieleg fordeling av ramma til skredsikring av fylkesvegnettet på eit tidleg tidspunkt er viktig for å kunne sette i gang vedtekne prosjekt så raskt som mogleg første året i perioden. Med ei sein fordeling av ramma vil det meste av første året i perioden gå med til prosjektering og anbudsutlysing med mogleg anleggsstart til hausten. Fylkeskommunane er kritiserte for ikkje å bruke opp dei løyvingane som er gitt. Skal vi greie dette er vi avhengige av å kjenne dei årlege løyvingane tidleg.

Sjølv med ei relativt høg ramme til skredsikring i første seksårsperioden og tolvårsperioden sett under eitt er ramma til skredsikring for låg i høve behovet, og må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030.

I Statens vegvesen sitt framlegg til fordeling av skredsikringsramma på fylkesveg er det stilt krav om ein eigendel får fylkeskommunane som minimum svarer til storleiken på mva. som fylkeskommunane får refundert for det aktuelle prosjekt. Fylkestinget i Sogn og Fjordane har, i si fråsegn til Nasjonal transportplan 2018 – 2029, avvist at skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering. Fylkesrådmannen ser det likevel som uproblematisk at momsrefusjonen inngår som ei delfinansiering av desse prosjekta.

Midlar til oppgradering fylkesvegtunnelar etter sikkerheitsforskrift

I 2015 vart tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg m.m. sett i verk. Denne forskrifta gjeld for tunnelar som er i bruk, under bygging eller under prosjektering på fylkesveg, og kommunal veg i Oslo, med ei lengde på over 500 meter og med gjennomsnittleg årsdøgntrafikk på 300 køyretøy eller meir. Forskrifta stiller i utgangspunktet krav om at tunnelar omfatta av forskrifta skal vere utbetra innan utgangen av 2019, men det er opna for ei forlenging av fristen etter søknad. Sogn og Fjordane fylkeskommune har søkt om, og fått, utsett frist til utgangen av 2024 med å utbetre tunnelar som er omfatta av forskrifta.

I desember 2015 vedtok fylkestinget Plan for rehabilitering av tunnelar på fylkesvegnettet. Ambisjonsnivået er å utføre tiltak som må gjennomførast for å stette krava i tunnelsikkerheitsforskrifta, samt faglege tilrådingar på anna nødvendig vedlikehald av desse tunnelane. Ramma for dette arbeidet var på 1,5 mrd. 2015-kr. I 2015 vart det innført ei økonomisk kompensasjonsordning i samband med iverksetting av tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesvegtunnel. I Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram er det lagt opp til at denne ordninga vert avvikla i 2020.

Det vil vere utfordrande for fylkeskommunen om denne tilskotsordninga vert avvikla etter 2019. Det er framleis mange fylkesvegtunnelar i fylket som må utbetrast etter forskrifta i perioden 2020 – 2024. Dette er tiltak som er finansiert over drift- og vedlikehaldsbudsjettet på fylkesveg. Dersom tilskotsordninga vert avvikla, vil det bety at fylkeskommunen må finansiere det arbeidet som står att etter 2019 med eigne drifts- og vedlikehaldsmidlar. Dette vil få store negative konsekvensar for drift- og vedlikehald på andre delar av fylkesvegnettet.

Klima og miljø

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 går det fram at det er venta ein kraftig folketalsvekst fram til 2050. Mesteparten av denne veksten vil kome i og rundt dei store byane. Denne veksten skal møtast med å legge til rette for meir kollektivtrafikk, gåing og sykling. Denne strategien har fylkestinget slutta seg til i si fråsegn til Nasjonal transportplan. Fylkestinget har også peika på distrikta sine utfordringar og at dei ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot til drift av kollektivtransporten i distrikta, både ut frå nullvekstmålet, behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtilbod og underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetransporten.

Statens vegvesen sitt handlingsprogram følgjer opp transportplanen sine mål og strategiar om auka satsing på kollektivtrafikk, gåing og sykling i og rundt dei største byane. Hovuddelen av midlane avsett til tiltak for gåande og syklende i perioden 2018 – 2029 skal kome som ein del av bymiljø/ byvekstavtalane og i tettstader med enn 5000 innbyggjarar. Sogn og Fjordane har få tettstader med meir enn 5000 innbyggjarar, og vil dermed ikkje bli omfatta av dette. I handlingsprogrammet er det lagt til grunn ei ramme for heile tolvårsperioden på 615 mill. kr i tilskot til gang- og sykkelveggar som kan nyttast kommunar og fylkeskommunar som ønskjer å satse på gåande og syklende. Denne ordninga krev ein eigenandel på minimum 50 % frå den som får tilskot frå ordninga. Fylkeskommunen må sjølv sagt nytte seg av dei statlege tilskotsordningane, men med den ramma det her er lagt opp til, vil det berre vere mindre tiltak for gåande og syklende som kan vere aktuelle. I samband med Regional transportplan 2018 – 2027 for Sogn og Fjordane er det utarbeidd ein gå- og sykkelstrategi med ei kartlegging av behova for nye gang- og sykkelveggar. Behova og kostnadane er store. Vi kan ikkje rekne med at gang- sykkelvegprosjekta i vårt fylke kan få ei vesentleg finansiering gjennom staten si tilskotsordning.

Tiltak som bidreg til auka hastigheit og reduserte forseinkingar for kollektivtransporten på veg i rushtid er ei viktig satsing innan kollektivtransporten. I følgje framlegget til handlingsprogram frå Statens vegvesen er det mest miljø- og kostnadseffektivt å legge ressursane der flest folk reiser. For å nå måla om sterk kollektivsatsing og universell utforming vil det meste av satsinga skje i dei ni største byområda. For fylke som Sogn og Fjordane, med mindre byar og tettstader, legg handlingsprogrammet opp til oppgradering av haldeplassar og knutepunkt med universell utforming. Dersom fylkeskommunen ønskjer å satse meir på kollektivtrafikk, ser det ut til at dette må løysast innanfor fylkeskommunen sitt rammetilskot og må prioriterast opp mot andre fylkeskommunale aktivitetar.

I NTP 2018 – 2029 har regjeringa lagt fram sin strategi for transport av gods. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram er tilrettelegging for auka bruk av modulvogntog framheva som eitt av to viktige tiltak for vegtransporten for å nå regjeringa sin godsstrategi. Det vert difor lagt opp til at det meste av riksvegnettet, samt fylkesveggar og kommunale veggar som fører fram til viktige målpunkt, skal opnast for modulvogntog. Fylkeskommunen skal få informasjon om dei flaskehalsane som Statens vegvesen påviser, slik at vi skal kunne vurdere prioritering av tiltak i våre økonomiplanar og årlege budsjett. Denne satsinga på tilrettelegging for modulvogntog er ikkje følgd opp med midlar frå staten si side. Vi har mange og store utfordringar på fylkesvegnettet i dag som er vanskeleg å prioritere/finansiere. Det blir ikkje enklare dersom vi også skal prioritere og finansiere tilrettelegging for modulvogn på fylkesvegnettet.

Fordeling av rammetilskot til fylkesveg

I si fråsegn til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 viste fylkestinget til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019. Dette vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i transportplanen. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er lagt opp til eit slikt program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.

Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka

I 2010 vart det innført ei rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylka som kunne nyttast til investeringstiltak på fylkesvegnettet og til kollektivtransporttiltak. Hovudintensjonen med denne ordninga var å stimulere til auka aktivitet i fylkeskommunane ved å redusere finanskostnadane. Rentekompensasjonsordninga er føreslege avvikla frå og med 2018, og det er ikkje rom for å ta inn nye investeringsprosjekt. Dette vil kunne bety at investeringsaktiviteten på fylkesvegnettet går ned og at nye og viktige fylkesvegprosjekt ikkje vert realiserte. I stortingsmeldinga om NTP 2018-2029 var det føreslege at ordninga skulle vidareførast med ei gjennomsnittleg ramme på

236 mill. kr per år. Fylkesrådmannen stiller seg undrande til at denne ordninga ser ut til å vera vekke.

Nasjonale turistveggar

I handlingsprogrammet er det sett av 980 mill. kr i statlege midlar til nasjonale turistveggar i perioden 2018 – 2023. I tillegg er forventa finansielle bidrag frå andre aktørar på 190 mill. kr til fullføring av store attraksjonar og andre samarbeidstiltak. Det går ikkje klart fram av handlingsprogrammet kva dei statlege midlane skal brukast til. Fylkesrådmannen viser til at 4 av 18 turistveggar er på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Handlingsprogrammet viser til at det er inngått avtalar med fylkeskommunane som skal sikre god kvalitet på drift, vedlikehald og forvaltning av dei 18 strekningane, peiker ikkje på utfordringane med drift og vedlikehald av desse turistvegane.

I avtalane med Statens vegvesen går det fram at fylkeskommunen har ansvar for ordinære investeringstiltak på vegen, drift av vegen (vegkropp, drenering, sideareal, skilt, reinhald, søppel m.m.), drift av turistveginstallasjonar og tiltak langs den nasjonale turistvegen (reinhald og drift av toalett, søppeltømming, drift av grøntareal), ordinært vegvedlikehald og vedlikehald av parkeringsareal, grøntareal og kantar på turistveginstallasjonane. Statens vegvesen på si side har ansvar for turistvegtiltak, vedlikehald og reparasjon av bygningar og installasjonar, møblar, utstyr og informasjonstavler, fornying og opprusting av nasjonale turistvegtiltak og forvaltning av turistvegkvalitet.

Fylkeskommunen sitt ansvar på dei nasjonale turistvegane er relativt omfattande og krev drifts- og vedlikehaldsmidlar over dei ordinære fylkeskommunale budsjetta.

5. Konklusjon

Statens vegvesen sitt handlingsprogram konkretiserer transportpolitikken i Nasjonal transportplan for dei neste 12 åra. Handlingsprogrammet viser korleis midlar til forvaltning, trafikant- og køyretøytilsyn, drift og vedlikehald, investeringar og riksvegferjedrift skal disponerast dei første seks åra av NTP-perioden.

Investeringane følgjer i all hovudsak prioriteringane i NTP. Frå fylkeskommunen si side er det sjølv sagt ønskjeleg å få framskunda fleire prosjekt som er viktige for Sogn og Fjordane, særleg på E39. Det er difor viktig at planlegginga av prosjekt på E39 i Sogn og Fjordane, samt avklaringar knytt til rv. 15 Strynefjellet, rv. 13 Vikafjellet og rv. 5 Førde – Florø ikkje stoppar opp, men har ei framdrift som gjer at dei kjem i prioritet ved neste revisjon av NTP og nytt handlingsprogram. E39 Myrmel – Lunde har ferdig reguleringsplan og kan startast med det same.

Fylkeskommunen har store utfordringar og kostnader med oppgradering av tunnelar etter tunnelsikkerheitsforskrifta på fylkesveg. Tilskotsordninga knytt til slik oppgradering blir avvikla etter 2019. Skal fylkeskommunen få gjennomført oppgradering av tunnelar etter denne forskrifta er det viktig at tilskotsordninga held fram også etter 2019.

Fordelinga av rammene til skredsikring på fylkesvegnettet dei første seks åra er kjent gjennom handlingsprogrammet, men den årlege fordelinga i perioden er ikkje kjent. Det viktig med ei rask avklaring av dette for at vi skal kome raskt i gang med våre skredsikringsprosjekt i 2018.

Fylkesrådmannen konstatere at rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylka er føreslege avvikla frå og med 2018, sjølv om regjeringa la opp til å vidareføre ordninga i stortingsmeldinga om nasjonal transportplan. Dette vil kunne bety at investeringsaktiviteten på fylkesvegnettet går ned og at mange nye og viktige fylkesvegprosjekt ikkje vert realiserte.