

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 16/257-88

Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2018 - 2027 Utlegging til offentleg ettersyn

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

1. Høyringsutkast til Regional transportplan 2018 – 2027 med vedlegg vert lagt ut til offentleg ettersyn med høyringsfrist 30. september 2017.
2. Rapporten om framtidig trasé for Kystvegen har vore ute på høyring våren 2017. Fylkesutvalet legg likevel rapporten ut til offentleg ettersyn saman med Regional transportplan 2018 - 2027, og ber om innspel på strekninga frå Dalsfjorden og nordover til grensa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.
3. Fylkesutvalet legg også forslag til gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane ut til offentleg ettersyn som ein del av høyringa av Regional transportplan.

Vedlegg:

1. Regional transportplan 2018 – 2027, høyringsutkast
2. Handlingsprogram 2018 – 2027, vedlegg til transportplanen
3. Utgreiing om framtidig trasé for Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane
<http://www.sfj.no/utgreiingar-og-spesialundersoeikingar.408872.nn.html>
4. Høyringsfråsegner til utgreiinga om Kystvegen
5. Forslag til gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane

Andre relevante dokument i saka:

Planprogram til Regional transportplan 2018 – 2027
(<http://www.sfj.no/getfile.php/3792959.2344.rfwyfesxfw/Planprogram+RTP+2018-2027+vedteke+i+FU+220616.pdf>)

Kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018 – 2027
(<http://www.sfj.no/kunnskapsgrunnlag.407704.nn.html>)

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Fylkesutvalet godkjente planprogram for arbeidet med Regional transportplan (RTP) 2018 – 2027 i møte 22.06.16. Transportplanen skal godkjennast i fylkestinget i desember 2017.

Fylkesrådmannen legg no fram høyringsutkast til RTP 2018 – 2027 til godkjenning for offentleg ettersyn. Høyringsfrist er sett til 30.09.17. Det er utarbeidd eit kunnskapsgrunnlag for arbeidet med transportplanen, som er å finne på fylkeskommunen si heimeside.

Det er tilrådd følgjande overordna visjon for transportpolitikken i Sogn og Fjordane:

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

Visjonen inneber at fylkeskommunen må gjere prioriteringar slik at ressursbruken bidreg i retning tre hovudmål om betre framkome, redusere transportulukkene og redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og tilpasse infrastrukturen til endra klima med meir nedbør. Både visjon og mål i Regional transportplan er i samsvar med overordna mål i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029.

På fylkesvegnettet er det fokus på drift og vedlikehald for å stoppe forfallet, klimatilpasse infrastrukturen til endra klima med meir nedbør, og gjennomføre vedteken plan for rehabilitering av tunnelar i tråd med tunnelsikkerheitsforskrifta. Det bør også leggast til rette for etablering av ladepunkt på regionale hovudvegar for å auke delen av el-bilar i fylket. Det er utarbeidd forslag til ein gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane med mål om å legge til rette for meir gåing og sykling. Strategien følgjer saka som vedlegg. Det vil bli bedt om fråsegner til strategien i samband med høyringa.

På oppdrag frå fylkeskommunen har Statens vegvesen levert ei utgreiing for ein framtidig samanhengande kystveg gjennom Sogn og Fjordane som ein del av strekninga Bergen – Ålesund. Utgreiinga med tilrådd trasé frå Statens vegvesen har vore ute på høyring. Det ser ikkje ut til at det er store innvendingar til tilrådd trasé frå Sløvåg til Dalsfjorden. Frå Dalsfjorden og nordover er det fleire alternative trasear. Det er større innvendingar mot Statens vegvesen sin tilrådde trasé frå Dalsfjorden og nordover. Kystvegutgreiinga følgjer saka som vedlegg og det er ønskeleg med fleire innspel på val av trasé på denne delen av strekninga.

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket. Dette gjeld både buss, båt og fylkesvegferje. Å tilby eit godt kollektivtilbod er dyrare enn i meir sentrale strøk. Det er eit mål at kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbygarane våre. Tilbodet i fylket skal vere universelt utforma. Det skal vere enkelt for dei reisande å finne informasjon om reisa og å kjøpe billett. Vi vil difor difor satse på meir på marknadsføring, informasjon, rutekunngjering, gode betalingsløyser og billettprodukt.

For å nå nasjonale mål om eit lågutsleppssamfunn innan 2050 (NTP 2018 – 2029), er det lagt opp til ein plan for å redusere klimagassutsleppa frå kollektivtrafikken i fylket til tilnærma nullutslepp innan 2050. Vi vil redusere utsleppa med mellom 30 og 40 pst i 2030 samanlikna med utsleppa i 2015.

Fylkeskommunen har eit ansvar for å samordne tiltak for å fremje trafikktryggingstiltak i fylket. Det er eit mål å ha eit transportsystem som er trafikkikkert for alle trafikantgrupper og som tek vare på barn og unge sine behov. Transportplanen har fokus på fysiske tiltak som kan medverke til å hindre trafikkulukker og betra trafikkikkerheit.

Transport er viktige rammevilkår for næringslivet i Sogn og Fjordane. For å betre framkomsten og tryggleiken til næringstrafikken legg planframlegget opp til utbetring av eksisterande vegnett ved å fjerne flaskehalsar på vegnett som er mykje brukt til næringstransport. Våren 2018 vil Sogn og Fjordane, Rogaland og Møre og Romsdal fylkeskommunar gjennomføre ei gods-transportanalyse på Vestlandet saman med Statens vegvesen. Vonleg vil denne analysen kunne seie noko om potensialet for overføring av gods frå veg til sjø.

Sogn og Fjordane har store utfordringar når det gjeld skredfare langs vegnettet. Rammene til skredsikring er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane i fylket. I planforslaget gjer vi framlegg om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2050, ikkje 2030 slik som er målsettinga til Nasjonal rassikringsgruppe.

Det statlege ansvaret for transport og infrastruktur omfattar i all hovudsak riksvegar, luftfart og sjøtransport i Sogn og Fjordane. Fylkeskommunen skal fremje sine interesser inn mot statlege ansvarsområde m.a. gjennom høyringar, fråsegner og politisk påverknadsarbeid.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

I planprogrammet til RTP er det lagt opp til ein framdriftsplan med vedtak om utlegging til offentleg ettersyn i fylkesutvalet i juni 2017, med høyringsfrist 30. september. RTP skal godkjennast i fylkestinget i desember 2017.

Fylkesrådmannen legg no fram høyringsutkast til RTP 2018 – 2027 til godkjenning for utlegging til offentleg ettersyn.

Historikk - tidlegare vedtak

Planprogrammet for arbeidet med RTP 2018 – 2027 vart godkjent av fylkesutvalet 22. juni 2016, sak 64/16. Planprogrammet set rammene for arbeidet og er lagt til grunn under arbeidet med kunnskapsgrunnlag og sjølve plandokumentet.

I møte 23.11.16 handsama planutvalet arbeidsdokument 1/16 til RTP. I møte 03.05.17 handsama planutvalet arbeidsdokument 1/17 til RTP 2018 – 2027.

Sentrale problemstillingar

Under handsaminga av arbeidsdokument 1/16 vedtok planutvalet at utgreiinga om Kystvegen skulle leggest ut på høyring til kystkommunane når den var ferdigstilt og sendt fylkeskommunen. Etter ei høyring av rapporten skulle administrasjonen legge fram si tilråding om framtidig trasé for planutvalet for ein førebels konklusjon. Førebels konklusjon skulle innarbeidast i høyringsutkast til RTP for utlegging til offentleg ettersyn.

I arbeidsdokument 1/17 tilrådde fylkesrådmannen å legge Statens vegvesen sin tilrådde trasé for Kystvegen til grunn som framtidig trasé for Kystvegen. Under handsaminga av arbeidsdokumentet 2. mai 2017 gjorde planutvalet vedtak om at trasévalet for Kystvegen vert å ta stilling til i samband med handsaminga av RTP. Høyringsdokumentet er difor utforma slik at dei ulike trasévala følgjer dokumentet.

Andre opplysningar

I samband med arbeidet med RTP 2018 – 2027 er det utført eit omfattande analysearbeid på tema fastlagt i planprogrammet. Analysearbeidet ligg på fylkeskommunen si heimeside som kunnskapsgrunnlag til plandokumentet som no vert lagt fram. Kunnskapsgrunnlaget vil ikkje bli lagt ut til offentleg ettersyn saman med plandokumentet, men er tilgjengeleg som bakgrunnsinformasjon for alle på fylkeskommunen si heimeside <http://www.sfj.no/kunnskapsgrunnlag.407704.nn.html>.

3. Om planframlegget

Nasjonale og regionale målsettingar knytt til transport er lagt til grunn for RTP 2018 – 2027. Dei nasjonale føringane er hovudsakleg gjevne i NTP og andre nasjonale planar, samt internasjonale avtalar som Paris-avtalen. På regionalt nivå har vi regional planstrategi og fleire regionale planar, vedtak og utgreiingar som er førande og retningsgjevande for RTP.

Visjon og mål

Planutvalet har i møte 02.05.17 slutta seg til følgjande forslag til ein overordna visjon og mål for transportpolitikken i Sogn og Fjordane:

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

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

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

Både visjon og mål i RTP er i samsvar med overordna mål i NTP 2018 – 2029.

Utviklingstrekk og utfordringar

I kunnskapsgrunnlaget til RTP 2018 - 2027 er det gjort ei analyse på utviklingstrekk og utfordringar innan transportsektoren og transportrelaterte område i Sogn og Fjordane.

I plandokumentet er det gitt ein kortversjon av kunnskapsgrunnlaget.

Fylkesveg

Fylkeskommunen er eigar av fylkesvegnettet. Gjennom sams vegadministrasjon har Statens vegvesen det operative ansvaret for oppfølging av fylkesvegnettet på vegne av fylkeskommunen.

Følgjande hovudmål er føreslege for fylkesvegnettet:

«Fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane skal vere framkomeleg og sikkert å ferdast på for alle trafikanter»

Det er også definert delmål som går på styrking av vegvedlikehaldet for å stoppe forfallet, klimatilpasse infrastrukturen til endra klima m.m.

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet er eitt av fleire grunnlag for prioritering av drifts,- og vedlikehaldstiltak og investeringar på fylkesvegnettet.

RTP legg stor vekt på vedlikehald og oppgradering av fylkesvegtunnelar som er omfatta av tunnelsikkerheitsforskrifta. Arbeidet skal vere ferdig innan utgangen av 2024.

Det er utarbeidd framlegg til ein eigen gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Denne skal innarbeidast i RTP.

Ei satsing på drift og vedlikehald av veginfrastrukturen vil vere viktig for å stanse forfallet og unngå framtidige skader som følgje av klimaendringane.

I NTP 2018 – 29 er det eit mål at alle nye personbilar skal vere utsleppsfrie frå 2025. Ei-bildelen av bilparken er låg i Sogn og Fjordane samanlikna med resten av landet. I utkastet til RTP foreslår vi at det bør byggast ut eit nettverk av hurtigladestasjonar langs dei regionale hovudvegane i fylket.

Vegnormalane inneheld m.a. krav til vegbygging, vegutforming, tunnelar, rekkeverk og trafikktryggingsutstyr, og er eit hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlege veg og trafikkanlegg. Normalane graderer krava i skal-, bør- og kan-krav. Krava kan fråvikast etter føresegnar gitt i forskrift og normal. På fylkesvegnettet har fylkeskommunen mynde til å vedta fråvik frå normalane. Bruer, kaier og andre berande konstruksjonar skal godkjennast av Vegdirektoratet. Her har ikkje fylkeskommunen fullmakt til å fråvike tekniske krav.

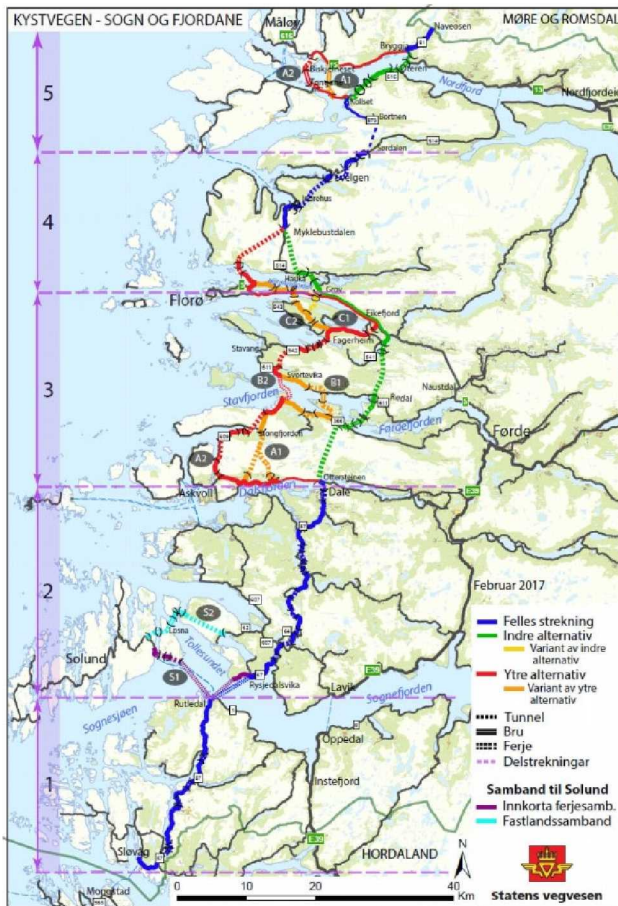
Kystvegen

På oppdrag frå fylkeskommunen har Statens vegvesen levert ei utgreiing av trasé for ein Samanhengande kystveg gjennom Sogn og Fjordane. Traseen er ein del av strekninga Ålesund – Bergen og går frå Sløvåg i Gulen kommune i sør, til Naveosen i Vågsøy kommune i nord. Utgreiinga vurderer moglege trasear gjennom fylket, og korleis den best mogleg kan bite saman kysten og skape utvikling.

Tidlegare utgreiingar, analysar og dialog med kystkommunane er lagt til grunn for arbeidet. Aktuelle trasear er vurdert med tanke på funksjonalitet og måloppnåing. Det er laga overordna kostnadsoverslag, og trafikkale verknader er analysert saman med verknader for bustad- og arbeidsområde langs kysten.

Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane er delt opp i delstrekningar som vidare er forkorta til D med nr frå 1 til 5:

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



Figur: Oversikt over aktuelle veglinjer og oppdeling i delstrekningar for kystvegen gjennom Sogn og Fjordane. Statens vegvesen 2017.



Figur: Tiltrådd trasé for kystvegen gjennom Sogn og Fjordane. Statens vegvesen 2017.

Frå Sløvåg til Dalsfjordbrua

Frå Sløvåg i Gulen kommune til Dale i Fjaler kommune følgjer den aktuelle traseen dagens fv. 57 så langt som råd. Statens vegvesen har føreslege omleggingar der kurvaturen på vegen er for dårleg. Etter ei heilskapleg vurdering er det tilrådd ein trasé som fører til oppgradering av fv. 57 og strekningsvise forbetringar. Ferjestrekninga Rutledal - Rysjedalsvika vert oppretthalden som i dag.

Frå Dalsfjordbrua i Fjaler til rv. 5 i Flora

Frå Dale og nordover tilrår Statens vegvesen at kystvegen går i ny tunnel direkte frå Dalsfjordbrua til Kvammen ved Førdefjorden i Askvoll kommune. Vidare på denne strekninga er kryssing av Førdefjorden vurdert med bru over Ålesundet, bru mellom Hegreneset - Apalset eller ferje ved Flokeneset. Eit nytt ferjesamband vil få lite trafikk (<50 kjt/døgn) og frekvensen vil difor bli låg. Ei bru mellom Hegreneset og Apalset vert lang og kostbar. Det er i tillegg kort avstand til Ålesundet, der Førdefjorden er på sitt smalaste. Statens vegvesen tilrår at traseen kryssar Førdefjorden på det smalaste med bru over Ålesundet, og går vidare vekselvis i tunnel og line i dagen via Redal og rett nordover via Osa til påkopling med rv. 5 rett vest for Storebru. Ferjesamband i Førdefjorden eller bru ved Hegreneset - Apalset vert difor ikkje tilrådd.

Traseen med bru over Ålesundet gir best måloppnåing og best resultat for prissette og ikkje prissette verknader og dei andre verknadane som er vurderte. Denne traseen vil gi det største potensialet for utvida bu- og arbeidsmarknad i området, og størst trafikkauke. Dermed gjev denne traseen størst sannsyn for utvikling i dei områda som er analysert.

Frå rv. 5 i Flora til Myklebustdalen i Bremanger

Mellom rv. 5 og Myklebustdalen er det vurdert to trasear. Trase via Grov med opprusting av dagens veg i den grad det er mogleg, og ein ny trasé frå Brandsøy via Grønenga og Terøya til Terdalen, og deretter i tunnel til Myklebustdalen. Begge løyser dagens problem med Magnhildskartunnelen og kortar inn strekninga frå Myklebustdalen til Florø. Berre traséen via Grov kortar inn strekninga Myklebustdalen – Førde. Med trasé over Terøya vert reisetida mot Førde om lag den same som i dag. Veg over Grov vil få størst trafikk, medan veg over Terøya vil gje flest korte reiser/pendlereiser. Statens vegvesen tilrår traseen rv. 5 til Grov som tek av nordover mot Svelgen i ei meir direkte linje mot Haukå. Frå Haukå går traseen vidare i tunnel til Myklebustdalen. Frå Indrehus går traseen i tunnel til Svelgen, for så å gå vidare til Sørtdalen med oppgradering av vegen og to nye tunnelar. Siste del av kystvegen følgjer dagens veg til Rugsundøya, der den tek av mot Tongane og med bru over Nordfjorden til Biskjelneset. Deretter koplpar tilrådd trasé seg på rv. 15 og følgjer den til Bryggja og vidare med utbetring av fv. 61 til Naveosen.

Samla kostnadar for tilrådd trasé er 22,8 mrd. kr (2016-kroner).

Kryssing av Nordfjorden

Plassering av bru over Nordfjorden er vurdert på følgjande tre plassar: Mellom Tongane og Biskjelneset, mellom Oteren og Åsnes og over ved Allmenningen. Med dei bruløysingane som er vurderte, er det klart rimelegast med bru ved Tongane – Biskjelneset. Statens vegvesen tilrår dette alternativet, og samstundes oppretthalde ferjesambandet Stårheim – Isane. Ingen av bruene er optimale dersom ein skal leggja ned både ferjesambandet Stårheim - Isane og Måløy - Oldeide.

Solund

Det er vurdert om kystvegen bør gå via Solund for å gi kommunen fastlandssamband. Dette er ikkje tilrådd. For Solund er det i staden vurdert fastlandssamband via Skorpa og Losna (S2), eller innkorta ferjesamband frå Losna til Nesholmsundet(S1). Innkorta ferjesamband vil ha ein kostnad på rundt 2,5 mrd. kr, og vil korta ned reisetida med om lag 8-10 min frå Krakhella til Rysjedalsvika.

Ut frå mogleg etappevis utbygging vert det tilrådd at ein går vidare med innkorta ferjesamband, men ein bør vurdere dette opp mot utvida ferjetilbod på dagens samband. Bete ferjesamband kan vere det som gir best nytte for trafikantane.



Figur: Vurderte samband til Solund. S1, innkorta ferjesamband, vert tilrådd å vurdere vidare, saman med utvida ferjetilbod på dagens trasé. Statens vegvesen 2017.

Høyring

Utgreiinga har vore ute på høyring til kystkommunane i perioden 20.02.17 - 31.03.17. Det vart også halde eit høyringsmøte den 8. mars 2017.

Fråsegnene tyder på at det er stor semje om traseen frå Sløvåg til Dalsfjorden. På strekninga frå Dalsfjorden og nordover til Møre grense er det meir usemje om trasévalet.

- Det er oppslutnad om utbetring av fv. 57 frå Dale og sørover som ein del av kystvegen.
- Det er relativt stor tilslutning til Statens vegvesen si tilråding om å krysse Nordfjorden med bru mellom Tongane og Biskjelneset.
- Fleire av fråsegnene legg til grunn at Kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Florø bør byggast ut i følgjande 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.
- Bremanger kommune er samde i rekkefølga i punktet over, men går for Statens vegvesen sitt framlegg til trase via Grov – ikkje Terøy.
- Askvoll kommune er ikkje samde i tilrådinga om kystvegtraseen gjennom Askvollhalvøya. Kommunen ønskjer at vegtraseen på strekninga frå Dalsfjorden til kryssing av Nordfjorden må leggjast lengre vest enn nokre av alternativa som er utgreidd.
- Kystkommunane støttar Solund sitt ønske om at fastlandssamband til Solund skal vere eit langsiktig mål, men dei er samde i at betra ferjesamband er ei akseptabel løysing i påvente av eit framtidig fastlandssamband.
- Det er kome innspel på mangelfulle utgreiingar i rapporten:
 - Betre samankopling frå veg til sjø er ikkje analysert.
 - Den utførde BAS-analysen legg ikkje vekt på kva ein veg over Terøya vil bety for passasjertalet over Florø Lufthamn, og kva kortare reisetid til flyplass vil ha av effekt for trafikktalet på kystvegen eller samfunnsøkonomiske gevinstar elles. Det er heller ikkje teke omsyn til kva den kortaste vegen til Florø betyr for verksemdene i Svelgen.
 - Det er ikkje vurdert og vektlagt at Florø-Grov er den einaste tilførselsvegen for alle innbyggjarane på Florølandet, og at Terøy-alternativet gjev ein alternativ veg for alle desse innbyggjarane.
 - Det vert i liten grad vektlagt kva effekt ei samankopling av Måløy-Florø med kortast muleg reisetid vil få for felles bu- og arbeidsmarknad mellom dei to byane.
 - Potensialet for ny næringsutvikling i kommunane Vågsøy, Bremanger og Flora er i liten grad vurdert.

Administrasjonen slutta seg til Statens vegvesen si tilråding og la saka fram for planutvalet i møte 2. mai 2017. Planutvalet gjorde følgjande vedtak:

Traséval for kystvegen vert å ta stilling til i samband med handsaming av regional transportplan. Høyringsdokumentet må utformast slik at dei ulike trasévala følgjer dokumentet.

Med utgangspunkt i planutvalet sitt vedtak 2. mai 2017, vert utgreiinga om Kystvegen innarbeid som ein del av høyringa til regional transportplan. Sidan det er stor semje om traseen frå Sløvåg til Dalsfjorden, vil det ikkje vere aktuelt å be om nye innspel på denne delen av framtidig Kystvegtrasé. Det mest aktuelle er å be om nye innspel/merknader til traseen frå Dalsfjorden og nordover til Møre grense.

Kollektivtrafikk

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket, - buss, båt og fylkesvegferje. I eit fylke som Sogn og Fjordane med lange avstandar og få innbyggjarar er det dyrare å gje eit godt kollektivtilbod enn i meir sentrale strøk. Det er derfor viktig å legge til rette for eit tilbod som er mest mogleg til nytte i heile fylket innanfor aktuelle økonomiske rammer.

I høyringsframlegget til Regional transportplan 2018 – 2027 er det føreslege følgjande hovudmål for kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane:

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

Det er i tillegg føreslege delmål som går på at det skal vere enkelt å reise kollektivt, eit heilskapleg rutesystem, universelt utforma knutepunkt, terminalar og transportmateriell, og gradvis reduksjon av klimagassutslepp for å nå målet om tilnærma nullutslepp innan 2050.

Ein av strategiane som er føreslege for å nå hovudmål og delmål for kollektivtransporten i fylket er at det skal vere enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa og å kjøpe billett. Det er difor viktig med marknadsstilpassing, informasjon, rutekunngjering og gode betalingsløyser og billettprodukt.

Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere universelt utforma. Det er difor lagt vekt på at det bør vere busslommer der passasjerar går av eller på bussen. Terminalar og knutepunkt bør ha oppvarma venterom og toalett. Det bør vere tilstrekkeleg med parkeringsplassar for bil og sykkel på desse punkta.

Justering og tilpassing av kollektivrutene skjer kontinuerleg. Vi skal jobbe heilskapleg og langsiktig med ruteproduksjonen for å utvikle eit rutetilbod som både er marknadsretta og samfunnsnyttig.

Skulerutene går til grunnskular innan kommunane eller til næraste vidaregåande skule. I dag er det over 200 bussar og 12 båtar i skuleruteproduksjonen. I tillegg vert det nytta over 150 drosjar, turvogner og foreldreskyssar i skuleskyssen. Skulerutene dimensjonerer og bind over 90 pst. av materiellet vårt. Omlag 2/3 av den fylkeskommunale nettokostnaden til buss og båt er knytt til kjøp av skuleruter. Skuleskyssbehovet endrar seg stadig. Endring i skulestrukturen og endringar i veketimetal grip direkte inn i organiseringa av skulerutene. Skuleskyssen er også lovpålagt. Det er viktig med ein god dialog og eit godt samarbeid med kommunar og skular for å få eit så godt tilpassa skuleskyssstilbod og kollektivtilbod som mogleg.

Nasjonale klimamål seier vi skal ha eit tilnærma nullutsleppssamfunn innan 2050. I framlegget til RTP 2018 – 2027 er det ei målsetting om å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050, dvs. same mål som i NTP. Dersom vi held nasjonale mål for utsleppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utsleppsreduksjon i takt med ordinære fylkeskommunale innkjøp av kollektivtenester. Vi reknar med at kollektivtransporten i Sogn og Fjordane vil nå målet om tilnærma nullutslepp mellom 2045 og 2050.

Det er også eit mål at klimagassutslepp frå kollektivtransporten skal reduserast med 40 pst innan 2030 samanlikna med 1990-nivået. Vi har ikkje tal for 1990-nivået i Sogn og Fjordane. Det er difor ikkje mogleg å måle reduksjon av klimagassar frå 1990 og fram til 2030. Vårt utgangspunkt er klimagassutslepp frå kollektivtransporten i 2015. Etter skissa for klimagassreduksjon som er føreslegen i RTP, vil det vere mogleg å redusere klimagassutsleppa med mellom 30 og 40 pst. innan 2030 samanlikna med utsleppa i 2015.

Trafikksikkerheit

Etter vegtrafikklova § 40a har fylkeskommunen ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggingsarbeidet i fylket. I praksis skjer dette gjennom ein eigen handlingsplan for trafikk-sikkerheit. Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2018 – 2021 er under utarbeiding og vil gje mål, strategiar og tiltak for det haldningsskapande arbeidet med trafikktrygging.

Det er føreslege følgjande hovudmål for trafikksikkerheitsarbeidet i transportplanen:

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

Transportplanen vil ha fokus på fysiske infrastrukturtiltak som kan medverke til å hindre trafikk-ulukker og betre trafikksikkerheita til alle trafikantgrupper.

Næringstransport

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

Det er føreslege følgjande hovudmål for næringstransporten i transportplanen:

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

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

Både nasjonalt og frå EU har det kome ønske om mindre godstransport på veg til fordel for sjø og bane. I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 ligg det ein strategi for overføring av gods frå veg til sjø og bane for godstransport over 300 km. På nasjonalt nivå er det kartlagt eit potensiale for slik overføring på mellom 5 og 7 mill. tonn.

Per i dag er kunnskapen om godstransport og godsstraumar ikkje tilstrekkeleg for å analysere godsstraumar, eller for å fastslå potensialet for overføring av gods frå veg til sjø i vårt fylke. Saman med Statens vegvesen og fylkeskommunane i Rogaland og Hordaland blir det lyst ut eit arbeid for å sjå på godsstraumane på Vestlandet, inkludert Sogn og Fjordane. Arbeidet er planlagt starta opp våren 2018. Dette vil gi oss betre føresetnader for å seie noko om effektive tiltak for betre næringstransport samt for potensial for godsoverføring frå veg til sjø.

Skredsikring

Sogn og Fjordane har store utfordringar i høve skredfare langs vegnettet. Dei økonomiske rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane i Sogn og Fjordane.

Nasjonal rassikringsgruppe har som mål å skredsikre det offentlege vegnettet innan 2030. Med det nivået vi har på løyvingane til skredsikring av riks- og fylkesvegnettet er det ikkje realistisk å nå dette målet.

I planforslaget er det difor framlegg til slik målsetting:

Det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2050.

I RTP 2014–2023 har fylkestinget prioritert fleire kostnadskrevjande skredsikringsprosjekt som truleg kostar meir enn det Sogn og Fjordane vil få tildelt av statlege skredsikringsmidlar for perioden 2018 – 2023.

Statleg infrastruktur

Det statlege ansvaret for transport og infrastruktur omfattar i all hovudsak riksvegar, luftfart og sjøtransport i Sogn og Fjordane. RTP 2018 – 2027 omhandlar heile transportsystemet i fylket, og har difor ein eigen omtale av dei statlege ansvarsområda. Korleis den statlege infrastrukturen blir planlagt, prioritert og gjennomført er viktig for oss. Fylkeskommunen skal derfor ha meiningar om prioriteringar innan dei ulike statlege ansvarsområda.

I plandokumentet er føreslege følgjande mål for statleg infrastruktur:

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

4. Vurderingar og konsekvensar

Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Kunnskapsgrunnlaget til RTP viser at det er mange og store utfordringar som bør løysast innanfor samferdsleområdet. Driftsrammene er fastlagde gjennom økonomiplanen for 2017 – 2021. Investeringar på samferdsleområdet skal prioriterast i eit samla investeringsprogram for fylkeskommunen. Som grunnlag for framtidig bruk av driftsmidlar og investeringsmidlar på samferdsleområdet er det naudsynt å få fram ein «profil» for overordna prioriteringar. Følgjande profil vert lagt til grunn for høyringsframlegget:

Drift

- Drift - og vedlikehald av fylkesvegnettet
 - a. Tunnelvedlikehald

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

I framlegg til økonomiplan for perioden 2018-2021 er det lagt til grunn stabile økonomiske rammer for kollektivtrafikk og ferje. Dette føreset stabile drivstoffprisar framover. I dette ligg også ein føresetnad om eit samla rutetilbod om lag på dagens nivå. Innanfor fylkesvegområdet får vi ein sterk reduksjon i rammene frå 2020 på grunn av at det særskilte statlege tilskottet knytt til oppfylling av krav i tunneltryggleiksforskrifta berre er planlagt fram til 2019.

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

Det vil bli prioritert å halde eit nivå på drift av fylkesvegnettet som sikrar at vegen fungerer godt for trafikantane sin dagleg bruk, gir god trafikktrygging og bidrar til å ta vare på infrastrukturen på lengre sikt. Det bør prioriterast å halde driftsløyvingane på det nivået som er anbefalt av Statens vegvesen.

Investering

I planforslaget er det lagt opp til følgjande prioriteringsprofil på fylkesveginvesteringane:

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

1. Gjennomføring av bundne prosjekt

Bundne prosjekt vil vere prosjekt som er starta opp og som skal fullførast. Dette gjeld slutføring av fv. 60 Olden – Innvik og skredsikringsprosjektet Kleiva i Selje, samt nokre mindre tiltak. Fylkeskommunen har også forplikta seg til å delfinansiere Førdepakken med ei løyving på 27,7 mill. kr årleg i perioden 2018-2023.

Det er behov for om lag 550 mill. kr til tunnelprosjekta Seimsdalstunnelen og Blaksettunnelen som fylkestinget har føresettt skal byggast i perioden.

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

2. Skredsikring

Rammene til skredsikring vert fastlagde gjennom Stortinget si handsaming av NTP. Skredsikringsprosjekt for 2018 – 2021 vil bli prioritert innanfor statleg tilskot til skredsikring.

Skredsikringsprosjektet fv. 722 Flovegen kan starte under føresetnad av tilstrekkeleg tilskot til skredsikring. Vi førelår i tillegg ei årleg løyving på 20 mill. kr til mindre skredsikringstiltak.

3. Mindre investeringar på fylkesvegnettet

I desember skal fylkestinget vedta ein samla investeringsplan for fylkeskommunen i samband med budsjett/økonomiplansaka. Dei økonomiske rammene til mindre tiltak på fylkesvegnettet må avklarast. Mindre investeringstiltak er t.d. utbetringstiltak, trafikktrygging og rekkverk, kollektivtiltak og gang- og sykkelveggar.

4. Nye store investeringar

Det vert ikkje prioritert å starte opp nye store investeringsprosjekt i perioden 2018-2021, men det bør løyvast midlar til planlegging/prosjektering med tanke på eventuell byggestart av eitt/nokre større prosjekt i perioden etter 2021.

Ferjeavløysing

I kommuneproposisjonen for 2018 er det lagt fram forslag om nye kostnadsnøklar for båt og ferje frå 2018. Departementet legg også opp til endringar i ferjeavløysingsordninga, slik at vegprosjekt som gir innkorting av ferjesamband også blir omfatta av ordninga. Frå 2018 kan såleis Atløy-sambandet inngå i den ordinære ferjeavløysingsordninga. Prinsippa for berekning av det årlege beløpet av ferjeavløysingsmidlar vil ikkje bli endra, men ferjeavløysingsmidlane for kvart samband vil bli påverka.

Askvoll kommune er i ferd med å ferdigstille kommunedelplan for Atløysambandet, med ein kostnad på 962-1250 mill. kr (avhengig av kva seglingshøgde brua må ha), med uvisse på 25%.

Statens Vegvesen har laga forprosjekt for bru over Ytre Steinsund. Kostnadsanslag er utført etter anslagsmetoden og syner ein kostnad på omlag 685 mill. kr inkl. mva. med usikkerheit på +/- 40 pst.

Ut frå førebelse kostnadstal må vi rekne med at begge desse prosjekta vil krevje monalege finansieringsbidrag i tillegg til ferjeavløysingsmidlane.

Fylkeskommunen vil sende førespurnad om førehandsgodkjenning av prosjekta til Samferdsle-departementet. Samtidig vil vi be Kommunal- og moderniseringsdepartementet om overslag på kor mykje prosjekta vil utløyse i ferjeavløysingsmidlar. Det må gjerast nærmare berekningar av finansieringa i løpet av hausten 2017 når vi veit meir om kor mykje vi kan rekne med å få i ferjeavløysingsmidlar.

Klima- og miljøkonsekvensar

Nasjonale klimamål er lagt til grunn for arbeidet med RTP 2018 – 2027. Det er skissert ein plan for reduksjon av klimagassutslepp på kollektivtrafikken fram mot eit tilnærma nullutslepp innan 2050. Dette er i tråd med nasjonale mål og Paris-avtalen.

Det er også eit nasjonalt mål å redusere klimagassutsleppa innan samferdsleområdet med 40 pst. innan 2030 samanlikna med 1990-nivå. Vi har ikkje tal for klimagassutslepp for 1990. Det er såleis ikkje mogleg å sette mål om 40 pst. reduksjon av klimagassutsleppa i 2030 samanlikna med 1990-nivå i Sogn og Fjordane.

I planframlegget er det teke utgangspunkt i klimagassutsleppa i 2015. Det er mogleg å redusere klimagassutsleppa frå kollektivtransporten med mellom 30 og 40 pst i 2030 samanlikna med 2015-nivå.

Plankonsekvensar

I planstrategien for 2016 – 2020 er det lagt opp til utarbeiding av strategisk plan for kysten, samt revisjon av RTP og regional plan for klimaomstilling i 2016-2017. Med parallelle planprosessar skulle planarbeidet mellom desse planane koordinerast for å unngå målkonfliktar og ulike ambisjonsnivå mellom desse planane. Strategisk plan for kysten og regional plan for klima og miljø er forseinka i høve til fastsett framdriftsplan. Det har av den grunn ikkje vore mogleg å koordinere mål og ambisjonsnivå mellom desse planane. Mål og ambisjonsnivå når det gjeld reduksjon av klimagassutslepp i RTP bør vere avstemt med mål og ambisjonsnivå i regional plan for klimaomstilling.

5. Konklusjon

Fylkesrådmannen vil rå fylkesutvalet til å legge planframlegget ut til offentleg ettersyn med høyringsfrist 30. september 2017.

Rapporten om framtidig trasé for Kystvegen har vore ute på høyring våren 2017. Fylkesrådmannen ber likevel fylkesutvalet legge rapporten ut til offentleg ettersyn saman med RTP 2018 - 2027, i samsvar med vedtak i planutvalet 2. mai 2017, og ber om innspel på framtidig trasé frå Dalsfjorden og nordover til grensa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Det er utarbeidd forslag til ein gå og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane med mål om å legge til rette for meir gåing og sykling. Fylkesrådmannen ønskjer også fråsegner til denne strategien i samband med høyringa.