

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 16/257-172

Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2018 - 2027, godkjenning

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutval for samferdsle rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkestinget godkjenner framlegget til Regional transportplan 2018 - 2023 med følgjande endringar:
 - a. Det må innarbeidast eit avsnitt om Nasjonale turistveggar
 - b. Det må innarbeidast eit avsnitt om Stad skipstunnel
 - c. Det må innarbeidast ei avsnitt om vassdirektivet som klargjer fylkeskommunen sitt ansvar som vegeigar.
 - d. Innarbeide realisering av rv. 13 Vikafjellet som ein strategi under 9.4.1

- 2 Fylkestinget godkjenner handlingsprogrammet til Regional transportplan 2018 – 2027 med følgjande endring:
 - a. I kapittel 5 i handlingsprogrammet (kollektivtransport) skal det inn eit nytt tiltak under 5.4.2: Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbudsutlysing.

- 3 Fylkestinget godkjenner framlegget til investeringsprogram, som vert å innarbeide i den endelege transportplanen.

- 4 Fylkestinget legg til grunn Statens vegvesen si tilråding til traseval for Kystvegen. Traseen vert fastlagt slik:
 - Kystvegen skal følgje dagens trase på fv. 57 frå Sløvåg i Gulen kommune til Dale i Fjaler kommune med omleggingar der kurvaturen på vegen er for dårleg. Ferjestrekninga Rutledal - Rysjedalsvika vert oppretthalden som i dag.
 - Frå Dale og nordover skal kystvegen gå i ny tunnel direkte frå Dalsfjordbrua til Kvammen ved Førdefjorden i Askvoll kommune. Vidare vil Kystvegen krysse Førdefjorden med bru over Ålesundet og gå vidare vekselvis i tunnel og line i dagen via Redal og rett nordover via Osa til påkopling med rv. 5 rett vest for Storebru.
 - Kystvegen går vidare langs rv. 5 vest for Storebru til Grov og derifrå til Haukå. Frå Haukå går traseen i tunnel til Myklebustdalen. Frå Indrehus går traseen i tunnel til Svelgen og vidare til Sjørdalen med oppgradering av vegen og to nye tunnelar.
 - Siste del av kystvegen følgjer dagens veg til Rugsundøya, der den tek av mot Tongane og kryssar Nordfjorden. Deretter koplar traseen seg på rv. 15 og følgjer den til Bryggja og vidare med utbetring av fv. 61 til Naveosen.
 - Ferjesambandet Stårheim - Isane vert oppretthalde.

- 5 Fylkestinget godkjenner framlegget til gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Strategien skal innarbeidast i den endelege transportplanen.

- 6 Sykkelbyavtalen med Førde vert forlenga med 4 år gjeldande frå 01.01.18 til 31.12.21. Kostnaden, kr 180 000,- pr. år, vert å innarbeide i dei årlege budsjetta. Fylkesrådmannen får fullmakt til å utforme og signere avtalen. Fylkesrådmannen får tilsvarande fullmakt til forlengje sykkelbyavtalen med Flora kommune når den går ut 31.12.18.

Vedlegg:

1. Høyringsframlegg Regional transportplan 2018 – 2027
2. Handlingsprogram 2018 – 2021
3. Investeringsprogram 2018 – 2021
4. Rapport om framtidig trase for Kystvegen
5. Framlegg til gå- og sykkelstrategi
6. Samandrag av innkomne innspel
7. Sykkelbyen Førde – søknad om forlenging av avtale m/avtaleutkast

Andre relevante dokument i saka:

- Innkomne høyringsfråsegner
- Kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018 – 2027. (<http://www.sfj.no/kunnskapsgrunnlag.407704.nn.html>)
- Vedlegg til utgreiing om Kystvegen. (<http://www.sfj.no/hoeyring-regional-transportplan-20182027.6009949-336473.html>)
- Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2018 - 2027 Utlekking til offentlig ettersyn http://www.sfj.no/ato/esa62/document/framlegg-saknr69_2017-cat344489-mid94254_fb89751049.17063897d17063897.fccbe97721.pdf

SAKSFRAMSTILLING**1. Samandrag**

I møte 20.06.17 vedtok fylkesutvalet å legge høyringsutkast til Regional transportplan 2018 – 2027 ut til offentlig ettersyn. Høyringsfrist vart sett til 30. september 2017. I tillegg til høyringsframlegget vart også rapporten om framtidig trase for Kystvegen lagt ut på høyring på nytt. Fylkesutvalet bad spesielt om nye innspel frå Dalsfjorden og nordover til grensa med Møre og Romsdal. Innspela til transportplanen er oppsummerte i eige dokument og følgjer saka som vedlegg.

Det har ikkje kome nye innspel til framtidig trase for Kystvegen. Fylkesrådmannen tilrår å legge Statens vegvesen sin tilrådde trase til grunn for ein framtidig Kystveg.

Det er utarbeidd forslag til ein gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Denne har også vore ute på høyring saman med transportplanen. Sogn og Fjordane fylkeskommune ynskjer å legge til rette for miljøvennlige transportmiddel. Det er eit mål å auke talet på gåande og syklande. Strategien rettar innsatsen m.a. mot dei største tettstadane og rundt skulane, kombinere utbygging av nye vegsamband for gåande og syklande med utbetring av dagens tilbod, haldningsskapande arbeid og andre ikkje-fysiske tiltak, og ei vidareføring av sykkelbyavtalane med Førde og Florø. Fylkesrådmannen tilrår at strategien vert godkjent og innarbeidd i transportplanen. Førde kommune har søkt om forlenging/fornyng av avtalen for ein perioden 01.01.18 til 31.12.2021. Fylkesrådmannen tilrår at fylkestinget godkjenner søknaden frå Førde kommune samt at avtalen med Florø vert vidareført etter 2018.

Overordna visjon og mål for transportpolitikken i Regional transportplan 2018 – 2027 er i tråd med overordna visjon og mål i Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Følgjande overordna visjon er lagt til grunn for transportpolitikken i Sogn og Fjordane:

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

Det er eit hovudmål å ha eit fylkesvegnett som skal vere framkomeleg og sikkert å ferdast på for alle trafikantgrupper. RTP legg stor vekt på vedlikehald og oppgradering av fylkesvegtunnelar omfatta av tunnelsikkerheitsforskrifta. Arbeidet skal vere ferdig innan utgangen av 2024.

Klimaendringane vil kunne gi auka fare for flaum, skred og stormflo, noko som igjen vil medføre ekstra utfordringar for m.a. vegar og anlegg. Det er eit mål å klimatilpasse veginfrastrukturen til endra klima.

Transportplanen har ein strategi om bygge ut eit grunnleggande og samanhengande nett av hurtiglagedestasjonar på det regionale hovudnettet.

For kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane er det eit hovudmål at tilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane. For å nå hovudmålet er lagt opp til det skal vere enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa og å kjøpe billett. Derfor er det viktig med marknadstilpassing, informasjon, rutekunngjering og gode betalingsløysingar og billettprodukt.

Kollektivtransporten i Sogn og Fjordane skal nå målet om tilnærma nullutslepp mellom 2045 og 2050. Ved å halde 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.

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

Det er viktig å legge til rette for eit trygt og tilgjengeleg transportsystem som sikrar ein effektiv, føreseieleg og klimavenleg næringstransport. Utbetring av flaskehalsar er ofte mindre tiltak som kan ha stor tyding for effektiviteten for transporten.

Både nasjonalt og frå EU er det ønskje om mindre godstransport på veg til fordel for sjø og bane. Potensialet for slik overføring er mellom 5 og 7 mill. tonn nasjonalt. 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. Det blir derfor sett i gang eit arbeid i 2018 for å analysere godsstraumane på Vestlandet, inkl. Sogn og Fjordane. Arbeidet skal vere ferdig i løpet av hausten 2018.

Sogn og Fjordane har store utfordringar i høve skredfare langs vegnettet. Dei økonomiske rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane. For perioden 2018 – 2023 er det avsett ei ramme på omlag 1,2 mrd. kr (ekskl. mva) til skredsikring av fylkesvegnettet i fylket.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er mange og store utfordringar som bør løysast innanfor samferdsleområdet. Driftsrammene vert fastlagde gjennom økonomiplanen for 2018 – 2021.

Behovet for løyvingar til drift og vedlikehald i perioden 2018-2021 er omlag 100-150 mill. kr høgare enn driftsramma for at forfallet på vegnettet ikkje skal auka og at vi skal gjennomføre plan for tunnelrehabilitering. Innan vedlikehald av fylkesvegnettet vil gjennomføring av plan for tunnelrehabilitering ha høgste prioritet innanfor driftsrammene til samferdslesektoren i perioden.

I fylkesrådmannen sitt fram til investeringsprogram for fylkeskommunen er investeringsramma på 1,3 mrd. kr delt mellom bygg og vegporteføljane. Vi har lagt til grunn ei ramme til nye investeringar på fylkesvegområdet på 650 mill. kr + mva. Dette svarar til om lag 800 mill. kr. Fylkesrådmannen legg til grunn investeringsprofilen i høyringsframlegget i si tilråding til investeringsprogram og prioriterer gjennomføring av bundne prosjekt, mindre investeringstiltak og skredsikring. Fylkesrådmannen tilrår ikkje å starte nye store investeringsprosjekt i perioden ut over dei bundne prosjekta.

2. Bakgrunn for saka

I møte den 20.06.17 vedtok fylkesutvalet å legge høyringsutkast til Regional transportplan 2018 – 2027 ut til offentleg ettersyn. Høyringsfrist vart sett til 30. september 2017. Det kom inn fråsegner frå om lag 70 høyringsinstansar til planframlegget. Fylkesrådmannen legg no transportplanen fram for fylkestinget for endelege godkjenning.

I tillegg til høyringsframlegget til Regional transportplan vart også rapporten om framtidig trase for Kystvegen lagt ut på høyring på nytt. Denne rapporten var ute på høyring våren 2017, men fylkesutvalet ønskte likevel nye innspel på strekninga frå Dalsfjorden og nordover til grensa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

I samband med arbeidet med Regional transportplan har Statens vegvesen, på oppdrag frå fylkeskommunen, utarbeidd forslag til ein gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Også denne strategien har vore ute på høyring saman med transportplanen.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte 27.02.16, sak 2/16, gjorde fylkesutvalet vedtak om å starte arbeidet med Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2018 – 2027. Det vart laga planprogram for arbeidet og dette vart vedteke lagt ut til offentleg ettersyn i møte den 13.04.16 med frist 27.05.16.

I møte den 22.06.2016, sak 64/16, godkjente fylkesutvalet framlegget til planprogram. Dette skulle leggast til grunn for det vidare arbeidet med transportplanen.

I møte 23.11.16 handsama planutvalet arbeidsdokument 1/16 Regional transportplan 2018 – 2027. Her vedtok utvalet m.a.:

- At klima og miljø vert ei viktig vurdering av alle deler i RTP.
- Tala for utslepp av klimagassar frå den fylkeskommunale kollektivtransporten i 2015 skal brukast som samanlikningsgrunnlag for framtidige målingar av forbruk og utslepp.
- At den teknologiske utviklinga knytt til utsleppsreduksjon skjer raskt. Det er i dag for tidleg å knyte seg opp til ein bestemt teknologi for framtidige anbod innan kollektivtransporten. Planutvalet sluttar seg til å knytte strategien opp mot utsleppsreduksjonar, ikkje teknologi.
- At administrasjonen skulle arbeide vidare med å framskaffe grunnlagstal for potensiale for overføring av gods frå veg til sjø og bane, særleg knytt til stamnetthamnene og fiskerihamnene i fylket. Det skulle bli lagt fram eit program for gjennomføring av overføring av gods frå veg til sjø og bane i Sogn og Fjordane i RTP.
- FT har vedteke oppstart av mange regionale planar som vil bli gjennomførte på same tid. Det er difor viktig å samordne planprosessane for å unngå dobbeltarbeid og mål/strategiar med ulik retning.

I møte 03.05.17 handsama planutvalet arbeidsdokument 1/17 Regional transportplan 2018 – 2027. Her vedtok utvalet m.a.:

- Framlegg til overordna visjon og hovudmål i Regional transportplan.
- At mål, strategiar og ambisjonsnivå i Regional transportplan må avstemmast med andre regionale planar som er under utarbeiding.
- At det vert innarbeidd eit punkt om born og unge sine utfordringar og behov for trygge transportløyisingar.
- Fylkeskommunen sitt handlingsrom til avvik frå vegnormalane må greiast i planen.
- RTP bør ha som målsetting netto nullutslepp i samsvar med Parisavtalen si tidsramme (2030).
- Ei overordna prioritering (profil) skal leggast til grunn for utarbeiding av eit investeringsprogram. Rammene til investeringar vert fastlagde i samband med nytt investeringsprogram for fylkeskommunen.
- Bundne prosjekt skal gjennomførast i tråd med FT sine vedtak. Planutvalet meiner det er viktig med ei satsing på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet for å stoppe/reducere forfallet og for å klimatilpasse infrastrukturen til auka nedbør. Likeeins er det viktig å få eit trafikkikkert og framkomeleg vegnettet med satsing på trafikktrygging- og mindre utbetringstiltak.
- Kollektivtilbodet er viktig for innbyggjarane i Sogn og Fjordane og skal utviklast slik at det gjev mest mogleg nytte for samfunnet innanfor gjeldande økonomiske rammer.
- 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.

Sentrale problemstillingar

Våren 2017 vart utgreiing om framtidig trasé for Kystvegen mellom Ålesund og Bergen sendt ut på høyring. Fylkesrådmannen tilrådde å legge Statens vegvesen sin tilrådde trasé til grunn som fram-tidig trasé for Kystvegen. Planutvalet/fylkesutvalet ønskte nye innspel på strekninga frå Dalsfjorden og nordover til grensa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal og la rapporten ut på høyring på nytt i samband med høyringa av RTP. I samband med godkjenning av

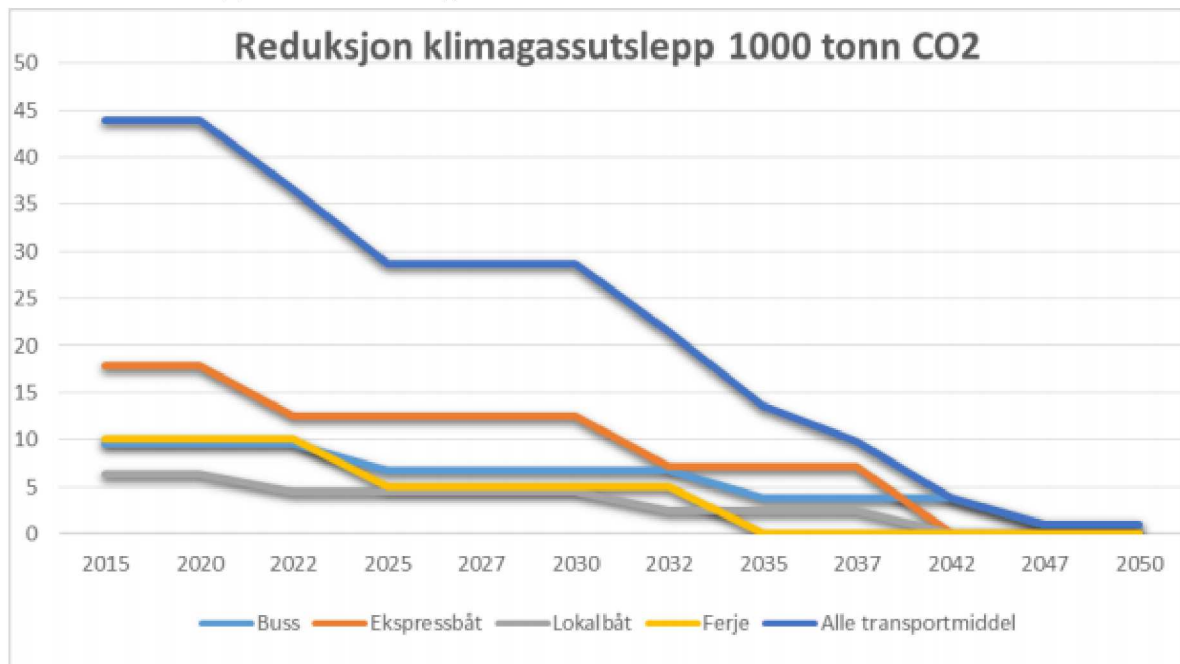
transportplanen, må fylkestinget ta stilling til endeleg val av framtidig trasé for Kystvegen. Fylkesrådmannen vil tilrå at Statens vegvesen sin tilrådde trasé for Kystvegen vert lagt til grunn.

I samband med arbeidet med Regional transportplan 2018 – 2027 la vi fram framlegg til ein gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Strategien har vore ute på høyring saman med transportplanen. I samband med godkjenning av transportplanen, må fylkestinget ta stilling til og godkjenne denne strategien. Godkjent sykkelstrategi må innarbeidast i endeleg godkjent transportplan.

Etter ein gjennomgang av innspela til transportplanen ser vi ikkje behov for store endringar i mål, strategiar og tiltak i plandokumentet. Det er relativt stor oppslutnad om investeringsprofilen med dei økonomiske føresetnadane som ligg til grunn for investeringar på fylkesvegnettet.

Klimatilpassing omfattar tiltak som vert sett i verk for å tilpasse samfunnet til dagens og framtidens klimaendringar. Klimaprofilen for Sogn og Fjordane viser at det m.a. er forventet auka årstemperatur, auka årsnedbør, kraftigare og hyppigare styrtregneepisodar og større og oftare regnflaumar. Klimaendringane vil kunne gi auka fare for flaum, skred og stormflo, noko som igjen vil medføre ekstra utfordringar for mellom anna vegar og anlegg. Det er eit mål å klimatilpasse veginfrastrukturen til eit endra klima.

Nasjonale klimamål seier at vi skal ha eit tilnærma nullutsleppssamfunn innan 2050. I framlegget til RTP 2018 - 2027 er det ei målsetting 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.



Figur: Oversikt over reduksjon av klimagassutslepp frå kollektivtrafikken i Sogn og Fjordane

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.

Rammene til investeringar på fylkesvegnettet er fastlagde gjennom finansutvalet sitt arbeid med eit samla investeringsprogram for fylkeskommunen. Innanfor denne ramma er det ikkje rom for nye store investeringsprosjekt utanom bundne prosjekt.

Europaparlamentet sitt vassdirektiv har som hovudmål å sikre beskyttelse og berekraftig bruk av vassmiljøet, og om nødvendig sette i verk førebyggjande eller forbetrande miljøtiltak for å sikre miljøtilstanden i ferskvatn, grunnvatn og kystvatn. Fylkeskommunen sitt ansvar som vegeigar i høve vassdirektivet bør inn som ein del av transportplanen. Fylkestinget vedtok Regional plan for

vassforvaltning med tilhøyrande tiltaksprogram og handlingsprogram 8. desember 2015. Tiltaksprogrammet omtalar aktuelle tiltakstypar som skal til for å nå miljømåla. Det er registrert vesentlege påverknadar frå samferdslesektoren som svekker miljøtilstanden i vatn. Dette gjeld spesielt vandringshindre for fisk ved at kulvertar ikkje fungerer, og utfylling av grunnvassområde ved fylkesvegar og riksvegar. Det er skissert tiltak for å rette opp dette. Miljømåla, med påverknad frå samferdslesektoren, skal vere nådd innan 2021. Finansiering av tiltak må setjast av i rett tid slik at måla vert nådd innan fristen. Vassdirektivet og kva tiltak som må settast i verk innan samferdslesektoren er ikkje omtalt i transportplanen.

Omtale av Regional transportplan er gitt i FU-sak 69/17 Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2018 - 2027 Utlekking til offentleg ettersyn.

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 har vore ute til offentleg ettersyn. Kunnskapsgrunnlaget har ikkje vore lagt ut til offentleg, men det har vore og er tilgjengeleg som bakgrunnsinformasjon for alle på fylkeskommunen si heimeside <http://www.sfj.no/kunnskapsgrunnlag.407704.nn.html>.

Kunnskapsgrunnlaget vil bli oppdatert og danne grunnlaget for arbeidet med neste transportplan.

Sykkelbyavtalar

I mai 2012 vart det inngått avtale for sykkelbyen Førde mellom Førde kommune, Statens vegvesen og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Avtalen var i utgangspunktet gyldig til 31. desember 2015, men hausten 2015 vart den forlenga til 31. desember 2017.

Førde kommune har søkt om forlenging/fornyng av avtale om sykkelby med Statens vegvesen og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Førde kommune ser eit behov for at arbeidet med sykkelbyen vert vidareført også etter 2017 og viser til at Førdepakken vil etablere ein omfattande infrastruktur for mellom anna sykling som er planlagt ferdig i 2024. Arbeidet med haldingsendringar frå bil til sykkel er krevjande og vil ta tid. Førde kommune ber om at sykkelbyavtalen vert forlenga for ein ny periode frå 01.01.18 til 31.12.2021, med høve til forlenging deretter med eitt år om gangen etter nærare avtale. Det vert også bedt om at tilskotet til prosjektleiar vert auka frå kr 150 000 til kr 180 000.

I januar 2015 vart det signert sykkelbyavtale med Flora kommune gjeldande frå 1.1.15 til 31.12.18. I framlegget til gå- og sykkelstrategi som følgjer denne saka, er det lagt opp til at sykkelbyavtalane med Førde og Florø skal vidareførast. Fylkesrådmannen vil difor tilrå at det i denne saka vert lagt til rette for at sykkelbyavtalen med Flora også vert vidareført etter 2018.

3. Økonomiske rammer og overordna prioriteringar

Overordna prioriteringar

Følgjande profil vart lagt til grunn i 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

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

Bundne prosjekt er prosjekt som er starta opp og som skal fullførast, samt prosjekt som FT tidlegare har vedteke skal inn investeringsprogrammet i perioden 2018 – 23.

Rammene til skredsikring vert fastlagde gjennom Stortinget si handsaming av NTP. For perioden 2018 – 2023 vil Sogn og Fjordane få om lag 1,3 mrd. kr i statlege løyvingar til skredsikring.

Innanfor mindre investeringstiltak la høyringsframlegget opp til å prioritere mindre utbetringar, trafikktrygging og rekkverk, kollektivtiltak og gang- og sykkelveggar.

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.

4. Ferjeavløysing

Det er lagt opp til at vidare framdrift og vurdering av ferjeavløysingsprosjekta skjer i samband med arbeidet med Regional transportplan.

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

Atløysambandet

Bru til Atløy koplar saman fv. 608 og fv. 364 og vil gje eit ferjefritt samband mellom Askvoll og Atløy. Atløy er den største øya i kommunen med om lag 500 innbyggjarar og eit areal på 38 km². Ferjesambandet er i dag drifta med to ferjer (Askvoll - Gjervik/Fure/Værlandet). Ved bygging av ny bru vil strekninga Askvoll - Gjervik bli lagt ned og sambandet bli drifta med ei ferje for å knyte Bulandet/Værlandet til fastlandet.

Askvoll kommune har utarbeidd forslag til kommunedelplan for Atløysambandet. Denne låg ute til offentleg ettersyn i perioden 11.07 - 11.09.2016. Kystverket har kome med motsegn knytt til seglingshøgda for brua over Granesundet. Det vart halde meklingsmøte 21.02.2017 utan at det vart oppnådd semje mellom partane. Saka om seglingshøgde er no til avgjerd i Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) .

SVV leverte oppdatert kostnadsoverslag i januar 2017. Inntil seglingshøgda er avgjort, bør alternativet med ei bru med seglingshøgde 42 meter og breidde på 8,5 meter leggjast til grunn. Kostnadsoverslaget er oppgitt til 1045 mill. 2018 - kr med ei uvisse på +/- 25 pst.

Ytre Steinsund

Bru over Ytre Steinsund koplar saman fv. 606 og fv. 31 og vil gje ferjefritt samband mellom Ytre Sula og Sula i Solund kommune. Det bur om lag 220 menneskje på Ytre Sula. Ferjesambandet Daløy – Haldorsneset vil bli nedlagt. Årleg tilskot til drift av ferjesambandet er no 10 - 11 mill. kr.

Statens vegvesen ferdigstilte eit forprosjekt for eit brusamband i mai 2017. Statens vegvesen har 7.11.2017 sendt fylkeskommunen eit førebels kostnadsanslag på 686 mill. 2017-kr med ei uvisse på +/- 10 pst. Dette anslaget er ikkje endeleg godkjent i Statens vegvesen, og det vil såleis kunne skje endringar. Statens vegvesen har gitt arbeidet med kvalitetssikringa høg prioritet, og fylkesrådmannen vil kome tilbake med tal så snart dei er endeleg godkjende i Statens vegvesen.

Solund kommune sendte reguleringsplan for Ytre Steinsund ut på høyring 31. oktober 2017. Planen skal godkjennast av kommunestyret rundt 20. desember 2017.

Førehandsavklaring

I august 2017 sendte fylkeskommunen søknad om førehandsgodkjenning for ferjeavløysings - prosjekta Ytre Steinsund og Atløysambandet. Vi bad samstundes KMD om å berekne førebelse tal for nivå på ferjeavløysingsmidlar både etter gjeldande og nye kostnadsnøklar.

I brev av 26.09.17 har Samferdselsdepartementet stadfesta at begge prosjekta fyller kriteria for å koma inn under ferjeavløysingsordninga for fylkesveg.

I brev av 7. november 17 opplyser KMD at Ytre Steinsund kan utløyse om lag 19,7 mill. kr i årlege ferjeavløysingsmidlar med kostnadsnøkkelen for 2017 og om lag 8,9 mill. kroner i årlege ferjeavløysingsmidlar med kostnadsnøkkelen for 2018. Det er presisert at dette er eit førebels overslag i samband med førehandsavklaringa av om prosjektet kjem inn under ordninga. KMD opplyser i brevet at dei vil kome attende med overslag for Atløysambandet.

Konsekvensar av endringar i kostnadsnøklar for båt og ferje; utslag for ferjeavløysingsordninga

Med dagens kostnadsnøkkel (2017) utløyser alle ferjesamband same beløpet i utgiftsutjamninga. Grunnbeløpet i ferjeavløysingsordninga, før justering for auka drifts- og vedlikehaldsbehov på vegnettet, er dermed òg det same for alle ferjesamband. Dette vil endre seg med den nye nøkkelen frå 2018.

I den nye nøkkelen er kriteria for ferjer "normerte ferjekostnader" og "tal på skulereiser med ferjer". Dei normerte ferjekostnadene varierer frå samband til samband, og grunnbeløpet eit ferjesamband utløyser i årlege ferjeavløysingsmidlar vil dermed også variere. Ut frå dette vil ferjeavløysingsmidlane for Ytre Steinsund vere størst dersom dei vert berekna med grunnlag i dagens kostnadsnøkkel. Men det vil og vere slik at vi med gamal ordning vil få tildelt midlar for klårt færre år.

I samråd med KMD legg Samferdselsdepartementet til grunn at endelege og fullstendige søknader som kjem til SVV i år, vil verta handsama etter kostnadsnøkkelen i inntektssystemet for 2017, medan søknader frå og med 1. januar 2018 vert handsama etter ny nøkkel.

Ferjeavløysingsordninga vil krevje ei eigenfinansiering som er høg dei første åra for så å gradvis bli redusert etter som «prosjektlånet» vert nedbetalt. Vi kan med stor sikkerheit seie at alle ferjeavløysingsprosjekt vil ha ei finansieringsutfordring i mange år etter byggestart.

5. Høyringsfråsegner

Om lag 70 høyringsinstansar har gitt fråsegn til Regional transportplan 2018 – 2027.

Fråsegnene kan i grove trekk delast inn i generelle merknader, merknader til enkelte mål i planframlegget, store investeringar, mindre investeringar, drift og vedlikehald av fylkesvegnettet, kollektiv-transport, skredsikring og trafikktrygging. Ikkje uventa er dei fleste innspela knytt til nye investeringar. Høyringsfråsegnene er oppsummerte i eige vedlegg som følgjer saka.

Generelle merknader

Fleire merknader er meir retta inn mot kunnskapsgrunnlaget til transportplanen enn mot sjølve planen. Desse innspela vil bli vurdert innarbeidd i kunnskapsgrunnlaget for framtidig revisjon av transportplanen. Ein del merknader går på at overordna profil og målsettingar i RTP 2018 – 2027 er fornuftige innanfor gjeldande rammer. Fleire støttar prioriteringa av drift og vedlikehald på fylkesvegnettet og at fylkeskommunen bør prioritere satsing på mindre investeringstiltak på fylkesvegnettet for å få opp standarden på eksisterande vegnett framfor å sette i gang nye store utbyggingar. Det blir trekt fram kor viktig det er at utgreiingsarbeidet om godstransport og godsstraumar på Vestlandet blir gjennomført som planlagt.

Enkelte høyringsinstansar etterlyser ei sterkare inkludering av reiselivet i transportplanen og meiner det er for lite fokus på denne næringa både i kunnskapsgrunnlaget, mål, strategiar og tiltak. Frå administrasjonen si side har det vore bevisst å ikkje trekke fram spesielle næringer. Trekker vi fram ei næring spesielt, må vi også sjå på andre viktige næringer. Det er difor eit meir

generelt kapittel om næringstransport både i kunnskapsgrunnlaget og i transportplanen. Det er også etterlyst meir inngåande omtale av skogbruksnæringa.

Enkelte innspel tek opp spørsmål om omklassifisering av fylkesveg. Slike saker må leggest fram som eigne saker til politisk handsaming. Vi tek ikkje stilling omklassifiseringar i transportplanen.

Store investeringsprosjekt

Vi har fått inn mange innspel om å prioritere store prosjekt som ligg i marginalliste i Regional transportplan 2014 – 2023, samt mange nye store investeringsprosjekt. Det er store forventningar til at parsellar på Kystvegen, samt ferjeavløysingsprosjekta Ytre Steinsund og Atløysambandet, vert prioritert og realisert i planperioden. Det er etterlyst at ferjeavløysing vert framheva tydelegare som strategi både på riks- og fylkesvegnett. Både Kystvegen og ferjeavløysingsprosjekta vert nærare omtalt seinare i saka.

Mindre investeringsprosjekt

Behova og ønskje om mindre investeringstiltak er langt større enn ramma til slike tiltak. Innanfor ramma til mindre investeringar legg transportplanen opp til å gjennomføre utbetringstiltak, trafikktryggingstiltak, kollektivtiltak og mindre gang- og sykkelvegprosjekt.

Mange innspel på mindre tiltak som t.d. møteplassar, snuplassar, fjerning av flaskehalsar og avkøyrslar m.m. er tiltak som Statens vegvesen må vurdere og prioritere innanfor ramma til drift- og vedlikehald.

Kystvegen

Utgreiing om framtidig trase for ein kystveg gjennom Sogn og Fjordane har var ute på høyring våren 2017. Fylkesutvalet ønskte fleire innspel på strekninga frå Dalsfjorden og nordover til fylkesgrensa med Møre og Romsdal. Gjennom høyringa av Regional transportplan har det ikkje kome inn nye eller endra innspel knytt til Kystvegen. Tidlegare innspel og innspela til transportplanen viser kort oppsummert følgjande:

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. Gulen kommune har følgjande merknad/innspel til denne delen av traseen: Er i hovudsak samde i Statens vegvesen sitt framlegg til trasé gjennom kommunen, men ynskjer ein nærmare dialog angående kryssing av Gulafjorden. Ynskje er å krysse ved Svaberg framfor Leversund.

- 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 tilførsleveggar til rv. 15 på Almenningsfjellet og
 3. fv. 616 ved Hamnen
 4. Ny veg frå Svelgen til Sjørdalen
 5. 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 leggest lengre vest enn nokre av alternativa som er utgreidd.
- Kystkommunane støttar Solund sitt ønskje 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.

Gå- og sykkelstrategi

Det er ikkje vesentlege merknader til gå- og sykkelstrategien, men fleire peikar på behovet for utgreiingar av behovet for og utbygging av gang- og sykkelveggar. Strategien må ikkje utformast slik at enkelte kommunar vert definert ut av satsinga/strategien.

Det er også peika på at det viktig å vidareføre sykkelbyavtalane med Florø og Førde for å få ned utslepp og auke trafikktryggleiken. Det er vist til at det i andre sykkelbyar er målepunkt som registrerer tal passerte syklistar. Dette er noko vi også må få til i Sogn og Fjordane. Fylkeskommunen er oppmoda om å vurdere sykkelbyavtalar med fleire enn Førde og Florø, m.a. Eid, Sandane, Sogndal og Stryn.

Stryn kommune ber om ei analyse for Stryn for å få fram behovet for gang- og sykkelveggar i Stryn.

Drift og vedlikehald av fylkesvegnettet

Det er kome mange innspel på drift- og vedlikehaldstiltak. Dekkelegging, fjerning/utbetring av flaskehalsar, utbetring av rekkverk, oppsetting av isnetting, tunnelvedlikehald m.m. er døme på innkomne innspel på drift- og vedlikehald av fylkesvegnettet.

Statleg infrastruktur

Transportplanen seier ingenting om Stad skipstunnel. Bygging av skipstunnelen er eit viktig infrastrukturiltak for Sogn og Fjordane. Planen nemner ikkje Stad skipstunnel. Det bør difor innarbeidast eit avsnitt om Stad skipstunnel, jf. omtale av prosjektet i Kystverket sitt handlingsprogram for 2018 – 2023. Det er også kome innspel på å få med seg infrastrukturen på veg i området rundt ved bygging av Stad skipstunnel.

Kollektivtransport

Fleire innspel tek til orde for å styrke reiselivssatsinga innanfor kollektivområdet. Nokre vil løfte inn reiselivssatsing i strategiane, andre ynskjer å legge rutene til rette for reiselivet/tilreisande. I Regional transportplan 2018 - 2027 er det lagt til rette for innbyggjarar og næringsliv. Spesifikke næringar er ikkje nemnt. Dersom det vert fokus på reiselivssatsinga i transportplanen, vil det truleg bli spørsmål om også å sette fokus på andre næringar som t.d. skogbruksnæringa.

Mange innspel tek til orde for å støtte lokale ruter og funksjonar og fleire kommunar har meldt inn auka behov for ruter i samband med kommunesamanslåing.. Rutesystemet og prioriteringar innan sektoren vert gjort kvar haust gjennom budsjettarbeidet og rutekjøpssaka.

Det er kome innspel om å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke.

Det er fremja ynskje om å knyte lokale særkrav til tildeling av ruteløyve. Dette gjeld spesielt på miljøfeltet, men og innanfor reiseliv.

Enkelte innspel teke til orde for å nytte nye tekniske plattformer, og at planen er for lite konkret på ulike teknologiske løysingar for å få rutedrifta meir miljøvenleg.

Klimagassreduksjon og klimatilpassing

Vi får støtte på vektlegginga av klima og miljø i planen, men fleire meiner vi kan ha eit større ambisjonsnivå når det gjeld utfasing av fossil teknologi og overgang til nullutslepp. Det er også peika på at det er viktig med tilrettelegging for el-bilar med ladestasjonar også på fylkesvegnettet. Det er innspel på at vi også må ha ein strategi for å møte ei framtid der stadig fleire tunge køyretøy vert drifta heilelektrisk eller som hybridløysing. Strategi og mål om utbygging av ladestasjonar må verte meir konkret på kva vegar det er snakk om og avstand mellom kvar ladestasjon.

I transportplanen har vi ein ambisjon om bygge ut/legge til rette for utbygging av ladestasjonar på det regionale hovudvegnettet, dvs. fylkesvegane som ligg i funksjonsklasse B. Når det gjeld lokalisering av og avstand mellom ladestasjonane, må vi vurdere dette nærare.

Trafikktrygging

Trafikktrygging i transportplanen gjeld først og fremst tiltak for å hindre utforkøyringsulukker gjennom å sette opp rekkverk og sikre/utbetre sideterreng, samt mindre tiltak som betrar tryggleik og framkome på vegnettet. Nokre av dei innkomne innspela gjeld mindre tiltak som må vurderast og prioriterast innanfor rammene til drift og vedlikehald. Andre innspel gjeld større tiltak som t.d. utbygging av rekkverk og må finansierast over investeringsbudsjettet.

Næringstransport

Omtalen av næringstransporten er av meir generell karakter og gjeld all næringstransport i fylket. Det er likevel kome merknader på at transport innan reiseliv ikkje er godt nok forankra i planen og kopla opp mot kollektivtransporten.

Det er også peika på behovet for å fjerne flaskehalsar på fylkesvegnettet for å betre framkomst og tryggleik for m.a. næringstransporten i Sogn og Fjordane. Dette er eit av måla og strategiane i planframlegget.

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det eit mål å få meir gods over frå veg til sjø. Dette er også eit mål for Sogn og Fjordane, men pr. i dag er har vi ikkje nok kunnskap om varestraumar og potensialet for slik overføring. Det er derfor bestilt eit utgreiingsarbeid, saman med Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune for å få meir kunnskap om dette. Fleire innspel til transportplanen peikar på kor viktig det er å få gjennomført ei slik utgreiing.

Fylkeskommunen er oppmoda om å gjennomføre ei vurdering av fylkesvegnettet for å sjå på om det mogleg å oppgradere fylkesvegstandarden til modulvogntogstandard. Dette er ei område som Statens vegvesen jobbar med. Dei har mål om å legge til rette for fleire modulvogntog både på riks- og fylkesvegnettet. Ein dialog med transportnæringa om dette er viktig og nødvendig.

Fylkeskommunen er oppmoda om å prioritere regionale hamner og legge til rette for bruk av kaianlegg i samband med godsoverføring frå veg til sjø. Fylkeskommunen har ikkje midlar til tiltak på kaianlegg. Kystverket har, i sitt handlingsprogram for 2018 – 2023, sett av midlar til tilskotsordningar for tiltak på hamner for å medverke til overføring av gods frå veg til sjø.

Skredsikring

Innspela til transportplanen viser at det stort behov for skredsikring av fylkesvegane. Mange tek til orde for at gjeldande prioriteringar ikkje må endrast. I andre innspel kjem det forslag om endring av prioriteringane for å få eitt eller fleire skredsikringsprosjekt opp i prioritet. I tillegg er det mange innspel på mindre skredsikringstiltak på fylkesvegnettet med ulike skredfarefaktorar.

Det er kome ønskje om at skredsikring av Fv. 609 Heilevang bør prioriterast.

Vik kommune har i sitt høyringsinnspel lagt til grunn at endeleg løysing for skredsikring av fv. 92 blir vurdert i RTP, og at gjeldande prioritering blir ført vidare.

Fylkestinget vedtok i sak 53/15, i samband med vurdering av evt. sidearm til Vikafjellstunnelen, at endeleg løysing for skredsikring av fv.92 skal vurderast i samband med revisjon av RTP. Det er ikkje konkludert på endeleg løysing, men i kunnskapsgrunnlaget er det gjort vurderingar av tiltak mot ras langs Arnafjorden. Rapporten frå desse vurderingane konkluderer m.a. slik:

Vegen er stengd årleg både preventivt og etter at det har gått ras. Ved å sikre enkeltpunkt vil vegen bli tryggare. Dei mest kjende og regelmessige skredpunkta langs fylkesvegen vert sikra og truleg vert vegen stengd sjeldnare, men det vil framleis vere fare for nedfall på andre punkt langs vegen. Dersom strekninga skal skredsikrast 100% er tunnel løysinga. Det må avklarast gjennom kartlegging og søknader om det er mogeleg å bygge den kortaste tunnelen, av omsyn til naturreservatet. Dei fleste av desse tiltaka er i konflikt med naturreservatet. Etter nærare kartlegging er det mogleg at mindre inngrep som oppsetting av skredsikringsnett med kran frå eksisterande veg kan få løyve etter søknad om unntak frå verneforskrifta. Det er usikkert om anleggsarbeidet kan gjennomførast på trygg måte på svært avgrensa og bratt område og med trong for å sleppe trafikk forbi. Det bør avklarast om og kva tiltak som kan gjennomførast før reguleringsplan vert gjennomført, av omsyn til naturreservatet.

Statleg infrastruktur

Det statlege ansvaret for transport og infrastruktur omfattar i all hovudsak riksvegar inkludert skredsikring, luftfart og sjøtransport i Sogn og Fjordane. Regional transportplan 2018 – 2027 for Sogn og Fjordane har ein eigen omtale av dei statlege ansvarsområda. Korleis den statlege infrastrukturen blir planlagt, prioritert og gjennomført er viktig for Sogn og Fjordane.

I høyringsfråsegnene er det kommentert at Stad skipstunnel ikkje er nemnd under statleg infrastruktur. Det er vist til at prosjektet skal startast opp i løpet av første perioden 2018 – 23. Prosjektet er eit viktig sikringstiltak for sjøtransporten langs kysten. Dette er vi samde i og vil legge inn ein oppdatert omtale av Stad skipstunnel, jf. Kystverket sin omtale av skipstunnelen i sitt handlingsprogram for 2018 – 2023.

Det er også kommentert at hamnekapasiteten på dei største hamnene i fylket må prioriterast for å flytte gods frå veg til sjø. Fylkeskommunen har ikkje midlar til styrking av hamnekapasiteten, men Kystverket har slike midlar i sitt handlingsprogram for 2018 – 2023. Utvikling av m.a. stamnetthamner er eit statleg ansvar gjennom Kystverket. Fylkeskommunen vil ta med seg innspela inn mot Kystverket.

Det er peika på kor viktig det er for regionen/fylket at det vert arbeidd intensivt med å fremje stamvegprosjektet Oslo – Gol – Hemsedalsfjellet – Lærdal – Sogndal – Førde – Florø.

Rv. 13 er eit indre nord – sør samband av stor regional verdi. Strekninga er skredutsett og ber om at realisering av rv. 13 Vikafjellstunnelen vert omtalt som ein strategi under pkt. 9.4.1. Fylkeskommunen er bedt om å ta ei aktiv rolle for det raskt vert sett i gang ei utgreiing for å sjå om kostnadane til Vikafjellstunnelen kan reduserast med sikte på at prosjektet kan vere aktuelt til neste revisjon av NTP.

Innspela knytt til statleg infrastruktur vil fylkeskommunen ta med seg i dialog med dei statlege transportetatane.

6. Vurderingar og konsekvensar

Kunnskapsgrunnlaget og innkomne fråsegner viser at det er mange og store utfordringar som bør løysast innanfor samferdsleområdet. Driftsrammene vert fastlagde gjennom økonomiplanen for 2018 – 2021. Som grunnlag for framtidig bruk av driftsmidlar og investeringsmidlar på samferdsleområdet er det naudsynt å få fram ein profil for overordna prioriteringar.

Følgjande profil vart lagt til grunn i høyringsframlegget. Fylkesrådmannen held fast på denne prioriteringsprofilen:

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

Investering

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

Drift

Følgjande driftsrammer er lagt til grunn for samferdslesektoren 2018-2021:

Programområde	B-2018	B-2019	B-2020	B-2021
722 Fylkesvegar	583,437	543,050	479,761	479,761
730 Bilruter	238,024	240,024	240,024	240,024
731 Fylkesvegferjer	128,370	146,012	142,695	142,695
732 Båtruter	105,170	105,170	105,170	105,170
733 Tilrettelagd transport	10,978	10,978	10,978	10,978
Sum	1065,979	1045,234	978,628	978,628

I økonomiplanforslaget for perioden 2018-2021 er det lagt til grunn stabile rammer for kollektivtrafikk og ferje. Innanfor fylkesvegområdet får vi ein sterk reduksjon i rammene frå 2020 på grunn av at det særskilte statlege tilskotet knytt til oppfylling av krav i tunneltryggleiksforskrifta på 68,3 mill. kr berre er planlagt fram til 2019. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram til NTP er det lagt til grunn at tilskotet knytt til oppfylling av krav i forskrifta ikkje vert vidareført etter 2019.

Prioritering av drift- og vedlikehaldsrammene byggjer prioriteringsprofilen i høyringsframlegget til RTP.

Drift og vedlikehald av fylkesveg

Statens vegvesen har vurdert behovet for løyvingar til drift og vedlikehald i perioden 2018-2021 for at forfallet på vegnettet ikkje skal auka og at vi skal gjennomføre plan for tunnel-rehabilitering.

Vi vil mangle om lag 100-150 mil. kr i perioden 2018 – 2021 for å gjennomføre plan for tunnel-rehabilitering og stoppe forfallet på fylkesvegnettet.

Innan drift av fylkesvegnettet vil det 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. Klimaendringane medfører at det vil vere nødvendig å tilpasse både samferdsleinfrastrukturen og anna infrastruktur til auka nedbørsmengder. I utgangs-punktet meiner fylkesrådmannen det bør prioriterast å halde driftsløyvingane på det nivået som er anbefalt av Statens vegvesen.

Innan vedlikehald av fylkesvegnettet vil gjennomføring av plan for tunnelrehabilitering ha høgste prioritet innanfor driftsrammene til samferdslesektoren i perioden. Under fylkestinget si behandling av tunnelrehabiliteringsplanen i desember 2015 vart det signalisert at vi måtte vere innstilt på å nytte store deler av fylkesvegbudsjetta til tunnelvedlikehald. Dette fordi det lønner seg å samkøyre arbeid som følgje av tunneltryggleiksforskrifta med anna nødvendig utbetring i tunnelane.

Innanfor dei økonomiske rammene vil vi ikkje ha løyvingar som er tilstrekkeleg til å stoppe forfallet på fylkesvegnettet. Det må arbeidast politisk for at staten vidarefører løyvinga til tunneltrygging-forskrift fram til 2024 for dei fylka som har fått utsett frist for gjennomføring. Dersom løyvinga ikkje vert vidareført vil dette ha konsekvensar for vedlikehaldet på fylkesvegnettet og moglegheita vår til å gjennomføre plan for tunnelrehabilitering.

Drift av kollektiv og ferje

I gjeldande 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.

Kollektivtransporten i Sogn og Fjordane er marginal samanlikna med meir tettbygde strøk.

Fylkeskommunen arbeider med å samordne enkeltruter utført av ulike aktørar til eit heilskapleg rutesystem i Sogn og Fjordane, og vi vurderer behovet for ruter gjennom årlege rutekjøpssaker. Det vert lagt vekt på at dei viktigaste rutefunksjonane rundt om i fylket vert stetta. Lokal- og regionalruter har til forskjell frå ekspressbåtane ei avgrensa sambinding med andre ruter. Endra reisebehov på lokalruter i framtida vert å behandle gjennom ordinære ruteplanprosessar etter kvart som vi ser korleis behovet utviklar seg. Rutesystem og prioriteringar innan sektoren vert handsama kvar haust gjennom budsjettarbeidet og rutekjøpssaka.

Når det gjeld innspel om å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke meiner fylkesrådmannen at dette er eit spørsmål som må greiast ut vidare. Dette er eit innspel som har store ringverknader for mange ruter og reisande. Sidan arbeidet med å førebu ny anbudsutlysning snart skal starte opp, ynskjer fylkesrådmannen at ei slik utgreiing vert lagt inn i handlingsplanen.

Særkrav knytt til ruteløyve

Regelverket, samt presiseringar frå Samferdsledepartementet, tilseier at det er lite handlingsrom for lokale særkrav knytt til løyver. Lokale særkrav bør knytast til fylkeskommunen sitt rutekjøp. På denne måten får operatørane høve til å prise/dekke eventuelle meirkostnader knytt til slike krav.

Klima

Nasjonale klimamål og Paris-avtalen stiller krav om klimareduserande tiltak for at transportsektoren skal verte utsleppsfri innan 2050. Fylkesrådmannen viser til at transportplanen har som mål at kollektivtransporten skal vere utsleppsfri innan 2050 ved å:

- Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom anbod.
- Ved fornying av materiell skal dei til ei kvar tid mest klimavenlege løysingane vurderast.
- Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar.
- Ved utprøving/uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til.
- Auke kompetansen i eigen organisasjon, samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir klimavenlege løysingar.

Planen inneheld konkrete mål for klimareduksjon. Vi legg opp til at val av konkrete teknologiske løysingar vil kome etter kvart som teknologi vert tilgjengeleg og hensiktsmessig å ta i bruk. Vidare seier planen at fylkeskommunen bør vere med i aktuelle prosjekt for å prøve ut nye teknologiar.

Planutvalet har gitt føringar på at RTP skal ha fokus på krav til utsleppsreduksjonar, ikkje teknologi. Sektoren er underlagt ei rekkje lover og forordningar som skal sikre standardisering og landsdekkande funksjonar, som t.d. ruteopplysning og billettering. I dokumentet er dette omtalt, og fylkeskommunen har som mål å rette seg etter nasjonale føringar samt vere med på den teknologiske utviklinga

Mange klimatiltak vil auke kostnadsnivået vårt. Ved å styrke budsjettet vil fleire klimatiltak kunne realiserast.

Universell utforming av heile reisetilbodet er viktig for at det skal vere enkelt å reise. Dei siste åra har fylkeskommunen gjort mykje for å betre universell utforming på bussar, båtar, ferjer og rutebilstasjonar, men det er framleis eit stort forbettringspotensiale på området.

Investeringsprogram 2018-2021

Fylkesrådmannen har lagt fram eit samla investeringsprogram for fylkeskommunen. Finansutvalet har fastsett rammene til nye investeringar på fylkesvegnettet ut over det som allereie ligg i budsjett- og økonomiplan. I behandlinga av Arbeidsdokument 3/17 slutta finansutvalet seg til at investeringsramma på 1,3 mrd. kr vert førebels delt mellom bygg og vegporteføljane. Denne fordelinga vart lagt til grunn då fylkesrådmannen presenterte eit investeringsprogram i Arbeidsdokument 4/17 slik dette ligg føre før prioriteringane av prosjekt i RTP.

I Arbeidsdokument 4/17 vart ramma til nye investeringa på fylkesvegområdet på 650 mill. kr + mva. Dette svarar til om lag 800 mill. kr. Det var lagt til grunn lik fordeling på 200 mill. kr pr. år i perioden 2018-2021. Det er ikkje rom for 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.

Prioritering av fylkesveginvesteringane

Fylkesrådmannen si prioritering byggjer på prioriteringsprofilen i høyringsframlegget til RTP.

1. Gjennomføring av bundne prosjekt
2. Skredsikring
3. Mindre investeringar på fylkesvegnettet
 - a. Mindre utbetringar
 - b. Trafikktrygging og rekkverk
 - c. Gang og sykkelveg
4. Store investeringar

Gjennomføring av bundne prosjekt

Fylkestinget har tidlegare behandla saker som gjeld prosjekt som no må finne si løysing i RTP behandlinga. Dette gjeld følgjande:

- Fv 698 Blaksetttunnelen
- Fv. 303 Seimsdalstunnelen
- Fv. 611 Sæle – Engebø
- Fv. 618 Barmen – Barmsund (ferjekai)

I FT-sak 54/15 Plan for rehabilitering av tunnelar på fylkesvegnettet vart det m.a. gjort følgjande vedtak: i pkt. 3:

- Fylkestinget i Sogn og Fjordane ynskjer å prioritere fv. 613 Blaksetttunnelen og fv. 303 Seimsdalstunnelen i investeringsprogrammet i perioden 2018-2021. Framdrift for prosjekta vert fastlagt ved rullering av regional transportplan.

I FT-sak 6/11 Revisjon av investeringsprogrammet på fylkesvegnettet gjorde FT følgjande vedtak:

- Fylkestinget gir fylkesrådmannen fullmakt til å inngå vedlagde avtale om anleggsbidrag med Nordic Mining ASA.

I følgje avtalen er fylkeskommunen sitt bidrag 55 mil. kr + mva. Dvs. om lag 67,9 mill. kr.

I FT-sak 23/17 Anbud på Fylkesvegferjesambandet Barmsund – Barmen – Krav til nullutslepp, vart det orientert om tilstand på kaiene og at tiltak måtte bli vurdert i samband med budsjettarbeidet.

Fylkesrådmannen tilrår at desse prosjekta no vert prioriterte i perioden 2018-2021

Fylkesrådmannen tilrår vidare at det i tråd med tidlegare praksis for store prosjekt vert lagt inn ein buffer på omlag 10 pst. av løyvinga knytt til tunnelprosjekta for å ta høgde for ev. kostnads-overskridingar. Deler at denne løyvinga på 50 mill. kr vert dekt ved at gjeldande løyving til avviksfond knytt til fv. 60 Uгла – Skarstein på 38 mill. kr vert omprioritert. Dette grunna at Statens vegvesen melder at prosjektet er venta å halde fastsett kostnadsramme.

Bundne prosjekt	mill.kr
Fv. 698 Blaksetttunnelen	242,800
Fv. 303 Seimsdalstunnelen	271,300
Avviksfond tunnel	50,000
Avviksfond Uгла – Skarstein (avvikling)	-38,000
Fv. 618 Barmen - Barmsund (ferjekai)	13,000
Fv. 611 Sæle - Engebø (FK - andel)	67,900
Sum	607,000

Mindre investeringar på fylkesvegnettet

I tråd med prioriteringsprofilen i høyringsframlegget til RTP legg fylkesrådmannen opp til ei fordeling av resterande investeringsramme til mindre investeringar på fylkesvegnettet med følgjande fordeling:

- Mindre utbetringar - 48,4 mill. kr
- Gang- og sykkelvegprosjekt – 98 mill. kr
- Andre tiltak – 46,4 mill. kr
 - Trafikktryggingstiltak
 - Kollektivtrafikktiltak
 - Planlegging og prosjektering

Mindre utbetringar - 48,4 mill. kr

I høyringsframlegget til RTP var prosjektet fv. 609 Stongfjorden – Askvoll prioritert først under mindre utbetringar. Statens vegvesen rår no, ut frå tilstand på enkelte bruer og ferjekaier, til ei endring i prioriteringa slik at prosjekta på andre og tredje plass vert flytta opp. Dette gjeld fv. 611 Vevring II – bru og fv. 624 Husevågøy ferjekai. Fylkesrådmannen legg opp til å følgje Statens vegvesen si tilråding knytt til dette.

Vidare har Statens vegvesen i brev datert 26.10. 2017 orientert om at tilstanden på to bruer i Bremanger på fv. 577 (Øvrebotn I og II) er i svært dårleg forfatning. Dette gjer at det ikkje er tilrådeleg å utføre planlagt vedlikehald. Det må byggjast nye bruer til ein kostnad førebels stipulert til 10 mill. kr. Bruene var såleis ikkje med i prioriteringa i høyringsframlegget til RTP. Det

vert no arbeidd med ei kortsiktig løysing med interimsvog/bruer då det ikkje eksisterer omkøyringsveg. Fylkesrådmannen tilrår at det vert prioritert midlar til nye bruer.

Fylkesrådmannen legg vidare opp til at det vert sett av ei årleg løyving på 5 mill. kr for å løyse utfordringar/flaskehalsar knytt til framkome og trafikktryggleik på enkeltpunkt. Til denne løyvinga er det lagt opp til å nytte løyvinga på 14,6 mill. kr til «ufordelt mindre utbetringar» i gjeldande program. Det må vurderast om tiltak etter vassdirektivet også kan løysast under denne posten.

Mindre utbetringar	mill.kr
Ufordelt mindre utbetringar	-14,600
Tiltak for framkome og tryggleik	20,000
Fv. 611 Vevring II - bru	15,000
Fv. 624 Husevågøy ferjekai	18,000
Fv. 577 Øvrebotn bru I og II (Bremanger)	10,000
Sum	48,400

Gang- og sykkelveggar 98 mill. kr

I tråd med prioriteringsprofilen i høyringsframlegget til RTP legg fylkesrådmannen opp til å prioritere midlar til følgjande prosjekt:

- Enkle fysiske tiltak i dei største sentrumsområda
- Fv. 614 Breivika – Svelgen (Bremanger)
- Fv. 607 Heggebø – Leirvik (Hyllestad)
- Fv. 548 Brandsøy - Solheim (delprosjekt)

Fylkesrådmannen har registrert at Flora kommune har ønskje om omklassifisering av fylkeskommunalt og kommunalt vegnett i Florø. Dette omfattar prosjekt i fv. 545 Michael Sarsgate som er høgt prioritert i gang- og sykkelvegstrategien. Spørsmålet om omklassifisering bør avklarast før det vert vurdert å gjere tiltak her. Fylkesrådmannen prioriterer såleis ei løyving til neste prosjekt på prioriteringslista som er fv. 548 Brandsøy – Solheim.

Gang- og sykkelveggar	mill.kr
Enkle fysiske tiltak	18,000
Fv. 614 Breivika - Svelgen	40,000
Fv. 607 Heggebø – Leirvik (Hyllestad)	15,000
Fv. 548 Brandsøy - Solheim (delprosjekt)	25,000
Sum	98,000

Andre tiltak

Trafikktryggingstiltak

I tråd med prioriteringsprofilen i høyringsframlegget til RTP legg fylkesrådmannen opp til å prioritere å auke løyvinga til trafikktryggingstiltak. Det vert lagt opp til ein auke i perioden 2018-2021 på 17,7 mill. kr.

Planlegging og prosjektering

Fylkesrådmannen legg opp til å auke ramma til planlegging og prosjektering med 24,7 mill. kr i perioden. Løyvinga kjem som følgje av ein auke i investeringane totalt sett.

Kollektivtrafikktiltak

Fylkesrådmannen legg opp til å løyve 4 mill. kr i perioden for å kunne løyse mindre behov knytt til m.a. leskur og haldeplassar.

Andre tiltak	mill.kr
Trafikktryggingstiltak	17,700
Planlegging og prosjektering	24,700
Kollektivtrafikktiltak	4,000
Sum	46,400

Oppsummering av tilråding til fordeling av ramma til nye investeringar:

Område	mill.kr
Bundne prosjekt	607,000
Mindre utbetringar	48,400
Gang- og sykkelveggar	98,000
Andre tiltak	46,400
Sum	799,800

Skredsikring

I Statens vegvesen sin analyse er behovet for skredsikring vurdert etter eitt sett med kriterium. Kartlegginga er delt inn dei høg, middels og låg skredfarefaktor. Denne behovsvurderinga er lagt til grunn i fylkeskommunen si prioritering av skredsikringsprosjekta på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane.

I juli 2017 la Statens vegvesen fram eit forslag for Samferdsledepartementet til rammer og prosess for arbeidet med et tilskotsprogram for skredsikring på fylkesvegnettet i perioden 2018 - 2023. Samferdsledepartementet har i brev av 7. oktober 2017 godkjent forslaget og fastsett fylkesvis fordeling av planleggingsramma til tilskotsprogrammet.

Statens vegvesen har bedt om at fylkeskommunane utarbeider fylkesvise forslag til prioritering av skredsikringstiltak på fylkesvegnettet innanfor planleggingsramma, i prioritert rekkjefølge og med marginalprosjekt innanfor +/- 20 %. For kvart tiltak skal det gjevast ei nærare skildring av tiltaket, med opplysningar om mellom anna planstatus, aktuelt tidspunkt for anleggsstart og gjennomføring og kostnadsoverslag. I tillegg skal det gjevast i grunngjeving for prioriteringane. Fylkeskommunen sin frist for å utarbeide forslag er 20. desember 2017.

Innan 23. januar 2018 skal Statens vegvesen sende over eit samla forslag til prioriteringar til Samferdsledepartementet som vil endeleg stadfeste tilskotsprogrammet for skredsikringstiltak på fylkesvegnettet. For å sikre at det er mogeleg å gjennomføre dei prosjekta som vert prioriterte, vert det av Samferdsledepartementet stilt følgjande plankrav: Det er ein føresetnad for anleggsstart eller gjennomføring i perioden 2018 - 2023 at:

- Det finst godkjend kommunedelplan, dersom ein slik plan er naudsynt.
- Det skal gjerast ei vurdering av om arbeidet med reguleringsplan er komme så langt at det er realistisk å gjennomføre prosjektet med føreset. Dette er særleg viktig for prosjekt som vert vurdert som aktuelle å starte opp i første del av seksårsperioden.
- Kostnadsoverslaga for prioriterte prosjekt skal vere gjennomførde etter ANSLAG-metoden.

Fylkesrådmannen syner til at det er lagt opp til ei planleggingsramme til skredsikring i Sogn og Fjordane på 1 274 mill. kr i perioden 2018-2023. Dette svarar til ei ramme på brutto investeringar på om lag 1,57 mrd. kroner.

I tråd med prioriteringsprofilen som vart presentert i høyringsframlegget til RTP legg fylkesrådmannen opp å prioritere følgjande skredsikringsprosjekt:

Skredsikring	2018-2021 mill.kr	2022-2023 mill. kr
Fv. 633 Tunnel Kleiva	90,5	
Fv. 722 Flovegen	493,5	134,8
Fv. 53 Ljoteli	290,0	45,0
Fv. 50 Vassbygdatnet Aurland	3,1	
Fv. 630 Galdane i Borgund	3,1	
Fv. 57 Strand i Fjaler	6,0	
Prosjektering mindre tiltak	2,0	1,0
Mindre skredsikringstiltak - ufordelt	70,0	40,0
Udisponert – oppstart nytt stort prosjekt	100,0	290,0
Sum	1 058,2	510,8

Innanfor ramma på 1,57 mrd. kroner vert det ikkje rom for å fullfinansiere fleire store prosjekt. Førebels er det sett av 390 mill. kr som udisponert. Dette kan gi grunnlag til oppstart av eit nytt stort prosjekt i slutten av perioden (2018-2021) eller i perioden 2022-2023.

I prioritering av skredsikringstiltak er det prosjektet fv. 55 Kjenesskreda som er det neste på lista over store prosjekt.

Fylkesrådmannen tilrår vidare at det vert sett av ei årleg løyving på 20 mill. kr til mindre skredsikringstiltak. Prosjekta vert prioritert årleg som del av budsjettarbeidet.

Vedteke investeringsprogram og prioriteringsliste på skredsikring vil vere fylkeskommunen sitt innspel til Samferdsledepartementet.

Kystvegen

Fylkesrådmannen finn ikkje rom for å tilrå oppstart av prosjekt knytt til Kystvegen innanfor den økonomiske ramma til fylkesveginvesteringar i perioden 2018 – 2021.

Trase for ein framtidig Kystveg gjennom Sogn og Fjordane er utgreidd av Statens vegvesen. I utgreiinga har Statens vegvesen lagt fram ein tilrådd trase for Kystvegen. I arbeidsdokument 1/17 Regional transportplan 2018 – 2027 tilrådde fylkesrådmannen Statens vegvesen si framlegg til framtidig kystvegrase. Utgreiinga var på ei eiga høyring våren 2017 og på nytt hausten 2017 som ein del av transportplanen. Det kom ikkje nye innspel etter høyringa av transportplanen som gir grunn til å endre på denne tilrådinga. Fylkesrådmannen vil på nytt fremje Statens vegvesen sin tilrådde trase som framtidig trase for Kystvegen. Endeleg fastlagt trase skal leggest til grunn for framtidig planlegging og utbygging av Kystvegen.

Ferjeavløysingsprosjekt

Fylkesrådmannen finn ikkje rom til å kunne prioritere oppstart av ferjeavløysingsprosjekt innanfor den økonomiske ramma til fylkesveginvesteringar. Bru over Ytre Steinsund er førebels kostnadsrekna 686 mill. 2017-kr (700 mill. 2018-kr) med ein uvisse på +/-10 pst. Atløysambandet er kostnadsrekna til 1045 mill. 2018 - kr med ei uvisse på +/- 25 pst.

Eksempel med Ytre Steinsund:

Investeringsramme 2018 – 2021 (sektoren)	800 mill. kr
Ytre Steinsund	- 700 mill. kr
Avviksfond (Ytre Steinsund)	- 70 mill. kr
«Bundne prosjekt» i ny RTP	- 607 mill. kr
<u>Sum</u>	<u>- 577 mill. kr</u>

Ferjeavløysingsordninga vil krevje ei eigenfinansiering som er høg dei første åra for så å gradvis bli redusert etter som «prosjektlånet» vert nedbetalt. Ferjeavløysingsmidlane vil koma som inntekt etter at prosjektet er ferdigstilt.

Dersom Ytre Steinsund skal byggast, må ramma til veginvesteringar i perioden 2018-2021 aukast kraftig. Det er her føresett at det også vert løyvd midlar til eit avviksfond på 10 pst. i tråd med tidlegare praksis for store prosjekt. Skal det også prioriterast midlar til andre prosjekt, som t.d. mindre utbetringar, trafikktrygging og gang-/sykkelveggar, så kjem dette i tillegg.

Fylkesrådmannen vil også peike på at Atløysambandet kan kome i posisjon til å bli vurdert i løpet av denne perioden, sjølv om dette prosjektet planmessig ikkje er kome like langt som Ytre Steinsund. Fylkesrådmannen legg til grunn at vi må vurdere oppstart av reguleringsplan innanfor ramma til planmidlar i perioden 2018-2021 når det føreligg ein godkjent kommuneldelplan og vi har fått tal for ferjeavløysingsmidlar frå KMD.

Fylkesrådmannen vil i eit eige notat til fylkesutvalet 22. november gjere nærmare greie for finansieringsutfordringane knytt til ferjeavløysingsprosjekta.

Ei slik finansieringsutfordring vil fylkeskommunen ikkje ha økonomisk handlingsrom til å handtere innanfor gjeldande rammer. Viss ferjeavløysingsprosjekt vert prioritert, vil det bety at midlar må omprioriterast frå andre føremål. Auka kapitalkostnadar må i tilfelle handterast med nye innsparingar på sektorbudsjetta. Innanfor samferdslesektoren er handlingsrommet for inndekning avgrensa dersom vi skal gjennomføre tunnelrehabiliteringsplanen og samstundes ha eit forsvarleg nivå på anna vegvedlikehald. Eit anna alternativ er at storleiken på bygginvesteringar vert kraftig redusert, noko fylkesrådmannen ikkje vil kunne tilrå.

Prosjektomtalar og detaljert investeringsprogram er gitt i vedlegg 3.

Gå- og sykkelstrategi

I framlegget til gå- og sykkelstrategi er det eit overordna mål å auke talet på gåande og syklende ved overføring av reiser frå bil. Strategien for å nå dette målet er m.a. å rette innsatsen mot dei største tettstadane og rundt skulane.

Strategien viser til at det vil vere nødvendig med tiltak for å fremje status på gåing og sykling. Når det gjeld sykkelbyavtalar viser fylkesrådmannen til at Statens vegvesen ønskjer ei forlenging av avtalane om sykkelby med Førde og Florø. Dette er dei to stadane i Sogn og Fjordane med klart størst folketal, med om lag 9-10 000 busette innanfor tettbygd. Difor er det er i desse områda det er klart størst potensiale for å få mange til å sykle i staden for å køyra bil. I Førde vil snart eit godt sykkelnett vere utbygd, og det ligg då svært godt til rette for at mange skal sykle på korte reiser. Dette vil ikkje automatisk bety at talet på syklende aukar. Det er difor svært viktig at ein held fokuset oppe i både Førde og Florø over fleire år, slik at ein får fullt utbytte av dei investeringane som vert gjort.

Søknaden om forlenging av sykkelbyavtalen med Førde er i tråd med forslag til gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Fylkesrådmannen vil difor tilrå at gjeldande sykkelbyavtale med Førde vert forlenga med fire år gjeldande frå 1.1.18 - 31.12.21. Fylkesrådmannen vil også tilrå at sykkelbyavtalen med Flora vert forlenga når den går ut 31.12.18.

For andre tettstader i fylket sluttar fylkesrådmannen seg til tilrådinga frå Statens vegvesen om at det ikkje vert inngått sykkelbyavtalar. Fylkesrådmannen vil heller vurdere om det er mogleg å inngå samarbeid med nokre kommunar og tilrettelegging for gåing og sykling.

6. Konklusjon

Kunnskapsgrunnlaget og innkomne fråsegner viser at det er mange og store utfordringar som bør løysast innanfor samferdsleområdet, både innanfor drift og vedlikehald av fylkesvegnettet, kollektivtilbodet og investeringar.

Fylkesrådmannen vil tilrå at fylkestinget godkjenner framlegget til Regional transportplan 2018 – 2023 med følgjande endringar:

- a. Det må innarbeidast eit avsnitt om Nasjonale turistvegar
- b. Det må innarbeidast eit avsnitt om Stad skipstunnel
- c. Det må innarbeidast ei avsnitt om vassdirektivet som klargjer fylkeskommunen sitt ansvar som veigar i høve til vassdirektivet.
- d. Innarbeide realisering av rv. 13 Vikafjellet som ein strategi under kap. 9.4.1

Vidare vil fylkesrådmannen tilrå at fylkestinget godkjenner handlingsprogrammet til Regional transportplan 2018 – 2027 med følgjande endring:

I kapittel 5 i handlingsprogrammet (kollektivtransport) skal det inn eit nytt tiltak under 5.4.2:

Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingane ny anbodsutlysing av ekspressbåtane.

Fylkesrådmannen vil tilrå at fylkestinget godkjenner framlegget til investeringsprogram. Dette skal innarbeidast i den endelege transportplanen.

Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen si tilråding til framtidig traseval for Kystvegen og innarbeider dette i transportplanen.

Fylkesrådmannen vil tilrå at Fylkestinget godkjenner framlegget til gå- og sykkelstrategi for Sogn og Fjordane. Strategien skal innarbeidast i det endelege plandokumentet.

Fylkesrådmannen vil tilrå at sykkelbyavtalen med Førde vert forlenga med 4 nye år gjeldande frå 01.01.18 til 31.12.21. Kostnaden, kr 180 000,- pr. år vert å innarbeide i dei årlege budsjetta. Fylkesrådmannen får fullmakt til å utforme og signere avtalen.

I gå og sykkelstrategien er det lagt opp til at sykkelbyavtalane med Førde og Florø skal vidareførast. Sykkelbyavtalen med Flora bør difor forlengast når avtalen går ut 31.12.18. Fylkesrådmannen ber fylkestinget om fullmakt til å forlenge denne avtalen.