



MØTEINNKALLING

Organ: HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Møtestad:

Møtedato: 31.05.2016

Tid: 00:00

Medlemene blir med dette innkalla til møte som nemnt ovafor. (Ev. forfall må meldast hit straks.)
Varamedlemer møter berre etter nærare varsel. Saksdokumenter er utlagde på *

SAKSLISTE

Desse sakene ligg føre:

Saksnr.	Arkivsaksnr. / Tittel
19/16	16/3942 Tilrettelagd transport 2016 - Ekstraløyving
20/16	16/3956 Søknad om ruteløyve frå Reite Invest AS, Flåm - Gudvangen
21/16	16/3883 Årsrapport 2015 for Sogn og Fjordane fylkeskommune
22/16	16/1407 Revidering av delegerings- og innstillingsreglementet
23/16	15/8208 Nasjonal transportplan 2018-2029, fråsegn
24/16	16/3551 Tertialrapport 1/2016
25/16	16/296 Økonomiplan 2017-2020
26/16	16/4431 Skriv og melding til hovudutval for samferdsle 31. mai 2016



Kun ikke vis det kobble bilde. Filen kan være flyttet, ha blitt tatt vekk eller være slettet. Fortsatt er koblingen påker riktig og plassert.

POL

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
19/16 31.05.2016 16/3942 16840/16

Sakshandsamar: Oddveig Hove

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	19/16

Tilrettelagd transport 2016 - Ekstraløyving

Fylkesdirektøren rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:

	Tildelt	Søkt om
Askvoll kommune	kr 50 000	kr 50 000
Aurland kommune	kr 75 000	kr 75 000
Bremanger kommune	kr 40 000	kr 40 000
Eid kommune	kr 100 000	kr 200 000
Fjaler kommune	kr 75 000	kr 100 000
Flora kommune	kr 100 000	kr 200 000
Gaular kommune	kr 100 000	kr 140 000
Gloppen kommune	kr 75 000	kr 100 000
Gulen kommune	kr 75 000	kr 75 000
Hornindal kommune	kr 25 000	kr 25 000
Hyllestad kommune	kr 20 000	kr 20 000
Høyanger kommune	kr 50 000	kr 115 000
Leikanger kommune	kr 50 000	kr 50 000
Luster kommune	kr 50 000	kr 50 000
Lærdal kommune	kr 10 000	kr 10 000
Naustdal kommune	kr 50 000	kr 50 000
Selje kommune	kr 40 000	kr 40 000
Sogndal kommune	kr 100 000	kr 250 000
Stryn kommune	kr 75 000	kr 180 000
Vik kommune	kr 75 000	kr 90 000
Vågsøy kommune	kr 70 000	kr 70 000
Årdal kommune	kr 65 000	kr 150 000
Til saman	kr 1 270 000	kr 2 080 000

Fylkesdirektøren rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:

	Tildelt	Søkt om
Askvoll kommune	kr 50 000	kr 50 000
Aurland kommune	kr 75 000	kr 75 000
Bremanger kommune	kr 40 000	kr 40 000
Eid kommune	kr 100 000	kr 200 000
Fjaler kommune	kr 75 000	kr 100 000
Flora kommune	kr 100 000	kr 200 000
Gaular kommune	kr 100 000	kr 140 000
Gloppen kommune	kr 75 000	kr 100 000
Gulen kommune	kr 75 000	kr 75 000
Hornindal kommune	kr 25 000	kr 25 000
Hyllestad kommune	kr 20 000	kr 20 000
Høyanger kommune	kr 50 000	kr 115 000

Leikanger kommune	kr 50 000	kr 50 000
Luster kommune	kr 50 000	kr 50 000
Lærdal kommune	kr 10 000	kr 10 000
Naustdal kommune	kr 50 000	kr 50 000
Selje kommune	kr 40 000	kr 40 000
Sogndal kommune	kr 100 000	kr 250 000
Stryn kommune	kr 75 000	kr 180 000
Vik kommune	kr 75 000	kr 90 000
Vågsøy kommune	kr 70 000	kr 70 000
<u>Årdal kommune</u>	<u>kr 65 000</u>	<u>kr 150 000</u>
Til saman	kr 1 270 000	kr 2 080 000

Vedlegg:
Statistikkskjema

Andre dokument som ikkje ligg ved:
Søknadane

SAKSFRAMSTILLING

Midlar til TT-ordninga for funksjonshemma er i tildelt kommunane for år 2016. Etter hovudtildelinga til kommunane på kr 4 729 138 er det disponible midlar på kr 1.270 862 til ekstraløyvingar til kommunane. Det er gjeve høve for kommunane til å søke om ekstraløyvingar.

TT-ordninga for funksjonshemma er ei ordning som gjeld fritidsreiser. Kommunane godkjenner brukarane og desse vert tildelte transportkort med ein viss sum som kan nyttast til reiser med drosje. I 2014 var tal godkjente brukarar 3 464, ca. 3% av innbyggjarane. Dette er ikkje noko høgt tal då vi veit at i alle høve 12% av befolkninga er funksjonshemma i transportsamheng. Utifrå samarbeidet med kommunane veit vi at TT-ordninga er ei "populær" ordning. Ordninga er ikkje lovpålagt, men ansvaret er lagt til fylkeskommunen.

Ordninga/samarbeidet med kommunane føregår på følgjande måte:

Det er ei hovudtildeling, der innbyggartalet i kvar kommune gange eit visst kronebeløp (i år kr 55,-) er utrekningsgrunnlaget. Midlane vert utbetalte i ein omgang. Kommunane leverer statistikk-skjema for året før. Skjemaet opplyser m.a. om kor mykje av dei tildelte midlane som er nytta. Unytta midlar frå fjoråret vert trekt ifrå ved utbetaling i det nye året. I tillegg har kommunane høve til å søke om ekstramidlar som skal jamne ut forskjellane mellom kommunane. Det er forskjellar i høve til tal brukarar, rullestolbrukarar, geografi med meir.

Fylkeskommunen har laga retningslinene, samt skjema osv. NAV/Sosialkontoret i kvar kommune godkjenner brukarane og tildeler ein sum vedkomande kan nytte til fritidsreiser. Brukaren betaler ein eigendel på 20% eller maks kr 30,- pr. tur. Transportøren sender så krav til kommunen. Alle med ei funksjonshemming av slik art at dei ikkje utan vesentlege vanskar kan bruke ordinære kollektive transportmiddel, kan bli brukar. Rullestolbrukarar, synshemma og blinde skal prioriterast ved tildeling. Legeattest kan krevjast. Det skal ikkje takast omsyn til den personlege økonomien ved godkjenning.

Budsjett på TT-ordninga:

Totalt	kr	6 000.000
<u>Tildelt til kommunane</u>	kr	<u>4 729 138</u>
<u>Disponibelt denne saka</u>	kr	<u>1 270 862</u>

2. SAKSOPPLYSNINGAR - SØKNADANE

Innan søknadsfristen 15 mai har 22 kommunar søkt om ekstraløyving – totalt kr. 280 000.

Askvoll kommune	kr	50 000
Aurland kommune	kr	75 000
Bremanger kommune	kr	40 000
Eid kommune	kr	200 000
Fjaler kommune	kr	100 000
Flora kommune	kr	200 000
Gaular kommune	kr	140 000
Gloppen kommune	kr	100 000
Gulen kommune	kr	75 000
Hornindal kommune	kr	25 000
Hyllestad kommune	kr	20 000
Høyanger kommune	kr	115 000
Leikanger kommune	kr	50 000
Luster kommune	kr	50 000
Lærdal kommune	kr	10 000
Naustdal kommune	kr	50 000
Selje kommune	kr	40 000
Sogndal kommune	kr	250 000
Stryn kommune	kr	180 000
Vik kommune	kr	90 000
Vågsøy kommune	kr	70 000
Årdal kommune	kr	150 000
<u>Til saman</u>	kr	<u>2 080 000</u>

3. VURDERINGAR

TT-ordninga er ei svært populær ordning for brukarane i fylket. Det er difor vanskeleg å argumentere for å skjere ned på søknadene frå kommunane. Stort sett alle kommunane skriv at det er eit aukande behov for desse midlane. Transportordninga har også ført til at tenester vert sett i samanheng/på tvers av etatar i kommunane. Omsorgstenester, legetenester og andre kommunale tenester peikar på samfunnsnyttan ved å gje personar høve til å kome seg ut og vere saman med andre. I saka må vi heller ikkje gløyme at drosjetakstane har auka. Store avstandar og spreidd busetnad, høg andel eldre, manglande lokale ruter osv er argument alle kommunane nyttar i søknadane sine.

Dei fleste kommunane i fylket har satsa på at dei eldre skal bu heime lengst mogleg og ønskjer meir transportmidlar for å kunne gje heimebuande eit godt tilbod. Ved nedgang i folketalet får kommunane mindre midlar. Dei unge med bil flytter til større sentra og dei eldre som bur i utkantane får kanskje transportmidlar til 1-2 turar årleg til kommunesenteret.

Fylkesdirektøren registrerer at det også i år er kommunar som ikkje søker om ekstraløyving, og som heller ikkje nyttar den summen som dei har fått tildelt.

På grunn av at søknadssummen er større enn det som kan tildelast har fylkesdirektøren fordelt summen slik at kommunane får litt.

I tillegg til gjennomgang av søknadane har vi sett på kva den einkilde kommune fekk tildelt i fjor, kva dei har ståande unytta og kva dei faktisk har nytta.

4. Konklusjon/tilråding

Fylkesdirektøren rår til at kommunane som har søkt om ekstraløyving i 2016 får tildelt midlar slik tilrådinga viser.



Kun ikke vis det kobbede bilde. Filen kan være flyttet, ha blitt tatt vekk eller være slettet. Fortsatt er koblingen påker tilgjengelig og plassert.

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
20/16 31.05.2016 16/3956 15059/16

Sakshandsamar: Eva Solhaug Fosshagen

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	20/16

Søknad om ruteløyve frå Reite Invest AS, Flåm - Gudvangen

Reite Invest AS får tildelt ruteløyve på strekninga Flåm – Gudvangen på følgjande vilkår:

- a) Ruteløyvet gjeld i 10 år frå 15.03.16 til 31.10.25.
- b) Rutene skal gå i perioden 15.03 – 31.10.
- c) Krav til god vandel og tilfredsstillande økonomisk evne skal vere oppfylt i samsvar med til ei kvar tid gjeldande regelverk.
- d) Rettkjend kopi av ruteløyvet skal oppbevarast i fartøya og visast fram ved ein eventuell kontroll.
- e) Fartøya som vert nytta i rutedrifta skal til ei kvar tid fylle gjedande vilkår stilt av sjøfartsstyresmaktene.
- f) Endring i rutetidene skal godkjennast av samferdsleavdelinga.
- g) Operatør må ha avtala med eigar av dei ulike kaiane på dei klokkesletta dei søker om ruteløyve på.

Reite Invest AS får tildelt ruteløyve på strekninga Flåm – Gudvangen på følgjande vilkår:

- a) Ruteløyvet gjeld i 10 år frå 15.03.16 til 31.10.25.
- b) Rutene skal gå i perioden 15.03 – 31.10.
- c) Krav til god vandel og tilfredsstillande økonomisk evne skal vere oppfylt i samsvar med til ei kvar tid gjeldande regelverk.
- d) Rettkjend kopi av ruteløyvet skal oppbevarast i fartøya og visast fram ved ein eventuell kontroll.
- e) Fartøya som vert nytta i rutedrifta skal til ei kvar tid fylle gjedande vilkår stilt av sjøfartsstyresmaktene.
- f) Endring i rutetidene skal godkjennast av samferdsleavdelinga.
- g) Operatør må ha avtala med eigar av dei ulike kaiane på dei klokkesletta dei søker om ruteløyve på.

Vedlegg:

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Reite Invest AS søker om ruteløyve for perioden 15.03 til 31.10.

Reite Invest AS er hovudaksjonær i reiarlaget RS Maritime AS som allereie er ein etablert aktør på fjorden mellom Flåm og Gudvangen. Det vart først søkt rutetider for tre fartøy, men dette har seinare blitt endra til to fartøy og tilsvarande færre avgangar.

Det er ikkje nødvendig med ruteløyve dersom ein berre skal gå med lukka gruppe, men då må billetten på denne turen vere ein del av ein større pakke. For å kunne ta med tilfeldig reisande søker selskapet om ruteløyve.

2. Vurderingar og konsekvensar

I yrkestransportlova §7 punkt 1, står det at den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med luftputefartøy, eller anna fartøy over 8 m lengde tilsvarande 4 bruttotonn må ha ruteløyve.

I § 4 i yrkestransportforskrifta, punkt 2 står det at løyve kan tildelast den som har

- a) god vandel
- b) tilfredsstillande økonomisk evne og
- c) tilstrekkeleg fagleg kompetanse

Ved søknad om ruteløyve på fartøy gjeld ikkje punkt c, jf. § 8 tredje punkt i yrkestransportforskrifta.

Eit løyve gjeld i 10 år, jf. yrkestransportlova §27 punkt 2.

Andre opplysningar

I dag har følgjande operatørar ruteløyve på strekninga Flåm – Gudvangen:

The Fjords, gyldig til 31.12.18

Norwegian Fjord Voyage, gyldig til 30.10.25

Lustrabaatane, gyldig til 30.09.25

3. Søknaden

Reite Invest AS søker om ruteløyve for å kunne ta med enkeltpersonar mellom Flåm og Gudvangen på desse avgangstidene:

Frå Flåm kl. 08.45, 10.45, 13.15 og 15.15

Frå Gudvangen kl. 11.00, 13.00, 15.25 og 17.30

Selskapet skal nytte Fjord-kongen og Lykkeper.

Andre opplysningar

Reite Invest AS har fått reservert kaiplass til båtane både i Flåm og Gudvangen av Hamnevesenet.

Aurland Hamnevesen skriv dette i e-post til administrasjonen 09.04:

Då har eg plotta inn ønska tider frå Reite. Han ønske å gå med Lykkeper frå 18.04 til ut september og med Fjord-kongen frå 01.06 til 31.08.

Det er ingen tvil om at det er trongt om plassen, og då spesielt i Flåm kl. 13.00 til 13.15 og begge anløpa i Gudvangen. Utfordringar ligg i Flåm i tidsrommet kl. 13.00 til 13.30, spesielt når det er dagar med tendring. Om det då i tillegg er tendertrafikk og eit stort cruiseskip som sperrer for den fysiske sikta, kan det fort oppstå u-ynskja situasjonar. Det er løyseleg med god kommunikasjon mellom båtane og bruk av AIS, men det er framleis ei utfordring. Fjord-kongen er stor og treng å gå til kai 1-3 i Flåm, den er og avhengig av ferjekai i Gudvangen og sett ut frå rutetider vil Fjord-kongen ha knapp tid til å gå til og frå kai. Dette gjer at små forseinkingar kan ha konsekvensar då både for Fjord-kongen og dei andre fartøya.

4. Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner det er positivt at Reite Invest AS søker om ruteløyve når dei likevel opererer på denne strekninga. På denne måten vil fleire turistar ha høve til å reise denne strekninga når dei ønskjer, sjølv om dei ikkje er del av ei lukka gruppe.

Operatør må sjølv gjere avtale om bruk av kaiene.

Hovudutval for samferdsle har ikkje sett eit øvre tak for kor mange ruteløyve som kan delast ut når det gjeld kommersielle ruter på strekninga Flåm – Gudvangen. Difor må alle som tilfredsstillir krava i yrkestransportlova få tildelt ruteløyve.



Kun ikke vis det lukkede bilde. Filen kan være flyttet, ha blitt radd eller slettet. Fortsatt er bildingen påker tilgjengelig og plassering.

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
21/16 31.05.2016 16/3883 14639/16

Sakshandsamar: Nils Geir Myrkaskog

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for opplæring	31.05.2016	15/16
Hovudutval for næring og kultur	31.05.2016	51/16
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	21/16
Fylkesutvalet	01.06.2016	/
Fylkestinget	14.06.2016	/

Årsrapport 2015 for Sogn og Fjordane fylkeskommune

**Fylkesrådmannen rår hovudutvala til å gje slik tilråding:
Hovudutvala rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget gjere slikt vedtak:**

1. Årsrapport 2015 for Sogn og Fjordane fylkeskommune vert teken til orientering.

**Fylkesrådmannen rår hovudutvala til å gje slik tilråding:
Hovudutvala rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget gjere slikt vedtak:**

1. Årsrapport 2015 for Sogn og Fjordane fylkeskommune vert teken til orientering.
Vedlegg:

1. Årsrapport 2015 Sogn og Fjordane fylkeskommune

Andre dokument som ikkje ligg ved:

- Årsrapport 2015 Fylkesrådet for menneske med nedsett funksjonsevne.
- Årsrapport 2015 Fylkesrådet for eldre.
- Årsrapport 2015 Vestlandsrådet (ikkje motteken pr. dato, vert ev. ettersendt)

SAKSFRAMSTILLING

Innleiing/lovkrav

§ 48 pkt. 5 i kommunelova omtalar årsrapporten slik:

"I årsberetningen skal det gis opplysninger om forhold som er viktige for å bedømme kommunen eller fylkeskommunens økonomiske stilling og resultat av virksomheten, som ikke fremgår av årsregnskapet, samt om andre forhold av vesentlig betydning for kommunen eller fylkeskommunen. Det skal også redegjøres for tiltak som er iverksatt og tiltak som planlegges iverksatt for å sikre en høy etisk standard i virksomheten. Det skal redegjøres for den faktiske tilstanden når det gjelder likestilling i fylkeskommunen eller kommunen. Det skal også redegjøres for tiltak som er iverksatt, og tiltak som planlegges iverksatt for å fremme likestilling og for å hindre forskjellsbehandling i strid med likestillingsloven, samt for å fremme formålet i diskrimineringsloven og i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven."

Hovudutvala legg ikkje fram eigne årsmeldingar, jf. vedtak FT-sak 48/13. Det er vidare lagt til grunn at årsrapporten og tilstandsrapporten for vidaregåande opplæring no er samordna. Dette sparar oss for sakshandsamingskapasitet og bidrar til forenkling.

Hovudutvala får årsrapporten til handsaming før han går til fylkesutvalet og fylkestinget.

Årsrapport for 2015 følgjer saka som vedlegg 1.

Fylkesrådmannen viser særleg til kapitlet «Slik fylkesrådmannen ser det» frå s. 4 i årsrapporten. Fylkesrådmannen gjev her eit kortfatta oppsummering av året 2015.

Fylkeskommunen si økonomiske stilling er vurdert/framstilt frå s.15-22 i årsrapporten.

For meir detaljert gjennomgang av drifta på sektornivået vert det vist til s.23-91.

Etisk standard, likestilling, likeverd og mangfald

Kommunelova § 48 krev også at ein i årsrapporten rapporterer på kva som er gjort for å;

- sikre ein høg etisk standard i fylkeskommunen og
- fremma likestilling, likeverd og mangfald i fylkeskommunen.

Likestillingsutvalet vedtok 4 juni 2014 ei justering av handlingsplanen for likestilling, likeverd og mangfald. Planperioden er 2014-17. Den justerte handlingsplanen byggjer vidare på handlingsplanen som FT vedtok i juni 2009, men med justering av mål og delmål.

For meir detaljerte opplysningar om oppfølging av handlingsplanen viser vi til årsrapporten s. 98 – 104.

Uttale revisjonen

Revisjonen har i si revisjonsmelding konkludert slik om årsrapporten:

«Basert på revisjonen vår av årsrekneskapen slik den er omtalt ovanfor, meiner vi at opplysningane i årsmeldinga om årsrekneskapen er konsistente med årsrekneskapen og er i samsvar med lov og forskrift.»

Andre årsmeldingar

I tillegg til årsrapporten frå fylkesrådmannen ligg det føre årsmelding frå fylkesrådet for menneske med nedsett funksjonsevne og fylkesrådet for eldre. Det ligg pr. dato ikkje ei tilsvarende melding frå Vestlandsrådet (VR). Denne vil bli ettersendt dersom VR handsamar slik melding i sitt møte 26.05.16.

Årsrapporten og årsmeldingane ligg alle elektronisk på fylkeskommune si heimeside under årsmeldingar. Fylkesrådmannen viser til desse.



Kun ikke vis det lokale bibliotek. Finn kan være flyttet, ha fått nytt navn eller være slettet. Fortsatt er tittel og forfatter opplyst og plassert.

POL

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
22/16 31.05.2016 16/1407 16278/16

Sakshandsamar: Svein Hågård

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for næring og kultur	31.05.2016	60/16
Hovudutval for opplæring	31.05.2016	17/16
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	22/16
Fylkesutvalet	01.06.2016	/
Fylkestinget	14.06.2016	/

Revidering av delegerings- og innstillingsreglementet

**Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:**

Fylkestinget vedtek delegerings- og innstillingsreglementet i samsvar med vedlegget.

**Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:**

Fylkestinget vedtek delegerings- og innstillingsreglementet i samsvar med vedlegget.

Vedlegg:

Utkast til nytt delegerings- og innstillingsreglement

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Saka gjeld for det første kva for avgjerdsmynde fylkestinget skal delegerere til dei andre folkevalde organa i fylkeskommunen og til administrasjonen.

Fylkestinget må for det andre ta stilling til korleis fylkeskommunen skal praktisere innstillingsinstituttet, dvs. om det skal vere innstilling (forslag til vedtak) i saker som vert handsama av dei folkevalde organa, og i tilfelle kven det er som skal stå for innstillinga.

2. Bakgrunn for saka

Fylkestinget skal innan 31. desember året etter at fylkestinget vart konstituert vedta reglement for delegering av avgjerdsmynde og for innstillingsrett, jf. kommunelova § 39 nr. 2. Førsegna stiller ikkje krav om at fylkestinget handsamar delegerings- og innstillingsspørsmålet i same reglement, men fylkesrådmannen meiner det er føremålstenleg å gjere det på denne måten.

Kommunelova § 39 nr. 2 er ei minimumsførsegn i den forstand at ho stiller krav om at fylkestinget handsamar og vedtek delegerings- og innstillingsreglement minst éin gong kvar valperiode. Fylkestinget står såleis fritt til både å endre sjølv reglementet og til å gjere vedtak om delegering i enkeltsaker etter at ein har gjort vedtak i denne saka.

Det gjeldande delegerings- og innstillingsreglementet vart vedteke av fylkestinget i oktober 2012 (FT-sak 43/12).

3. Generelt om reglementet

All avgjerdsmynde i ein fylkeskommune er forankra i fylkestinget, jf. kommunelova § 6. Nokre sentrale vedtak kan berre gjerast av fylkestinget sjølv, men dei fleste avgjerder kan fylkestinget delegerere til andre. I praksis må mange avgjerder delegerast til fylkesrådmannen for at fylkeskommunen skal kunne vere operativ og effektiv.

Systemet i delegerings- og innstillingsreglementet er at fylkestinget delegerer noko mynde til fylkesutvalet eller hovudutvala og noko mynde til fylkesrådmannen innanfor rammene av kommunelova § 23 nr. 4. Fylkestinget har såleis høve til å delegerer avgjerdsmynde til fylkesrådmannen i enkeltsaker eller i sakstyper «som ikke er av prinsipiell betydning». Om det sistnemnde omgrepet er det uttalt følgjande i førearbeida til kommunelova (Ot. prp. nr. 42 (1991-92)):

«Hva som er av prinsipiell betydning må fastsettes ikke bare ut fra vedtakets karakter og konsekvenser, og ut fra ... fylkeskommunenes størrelse, men også ut fra en vurdering av i hvilken utstrekning de viktigste skjønsmessige sider av den aktuelle avgjørelsen må anses avklart gjennom politiske vedtak, instruksjer eller tidligere praksis.»

Fylkesutvalet og hovudutvala har høve til å vidaredelegere sitt mynde til andre folkevalde organ og til fylkesrådmannen dersom ikkje anna er bestemt. Fylkesrådmannen har på sin side som hovudregel høve til - og behov for - å vidaredelegere sitt mynde nedover i administrasjonen. Dette vil eg gjere etter at fylkestinget har vedteke dette reglementet.

4. Dei einskilde kapitla i reglementet

Dei føreslegne endringane i det vedlagte reglementet er skrivne med raud skrift. Fylkesrådmannen kommenterer her berre dei føreslegne realitetsendringane. Språklege endringsframlegg vert ikkje kommentert.

Kap. 3.7 Veglova

Såkalla «vegnormalar» har heimel i veglova § 13 og inneheld krav til m.a. planlegging og bygging av vegar og gater på det offentlege vegnettet. Statens vegvesen kan fråvike krava til vegnormalar for riksvegar, medan fylkeskommunane kan fråvike krava for fylkesvegnettet. I Sogn og Fjordane fylkeskommune ligg i dag dette myndet til fylkestinget.

Vegnormalane har to nivå av krav, «skal»-krav og «bør»-krav, samt tilrådingar («kan»-krav). Når det gjeld riksvegar, vert fråvik av «skal»-krava handtert av Vegdirektoratet, medan regionvegkontora kan fråvike «bør»-krava og «kan»-krava.

Eg gjer framlegg om at fylkeskommunen handterer vegnormalane for fylkesvegnettet på ein liknande måte. Fylkesutvalet bør såleis få mynde til å fråvike «skal»-krava og fylkesrådmannen bør få fullmakt til å fråvike «bør»-krava og «kan»-krava. Eg vil i tilfelle vidaredelegere fylkesrådmannen sitt mynde til fylkesdirektøren for samferdsle, med høve til vidaredelegering til regionvegsjefen.

Kap. 3.8 Kulturminnelova

I medhald av Riksantikvaren sine retningsliner for gjennomføring av fredingssaker etter §§ 15 og 19 er det fylkeskommunane og Riksantikvaren sjølv som har mynde til å varsle om oppstart av fredingssaker. Det bør klargjerast i reglementet at myndet til å varsle om oppstart for fylkeskommunen sitt vedkomande, ligg hjå fylkesrådmannen.

Kap. 3.15 Folkebiblioteklova

Lovendringar gjer det naudsynt å endre reglementet på dette punktet. Fleire av føresegnene som er omtala i det gjeldande reglementet er oppheva. Fylkesrådmannen legg til grunn at myndet til å inngå avtalar om felles bibliotekdrift og lånesamarbeid med kommunane, framleis bør liggje hjå hovudutvalet som har ansvaret for kultursakene.

Kap. 3.20 Opplæringslova

Fylkeskommunen sitt ansvar for å gjere vedtak om teiknspråkopplæring (§ 3-9), punktskriftopplæring (§ 3-10) og særskild språkopplæring (§ 3-12) er ikkje omtala i det gjeldande reglementet. Fylkestinget bør delegerer myndet til å gjere slike vedtak til fylkesrådmannen.

I dagens reglement er fylkeskommunen si plikt til å syte for grunnskuleopplæring, spesialpedagogisk hjelp og vidaregåande opplæring for born og unge i barneverninstitusjonar (§ 13-2), delegert til hovudutvalet for opplæring. Fylkeskommunen si plikt til å syte for tilsvarande opplæring/hjelp for pasientar i helseinstitusjonar (§ 13-3a), er ikkje nemnd. Fylkesrådmannen føreslår å slå dei to føresegnene saman og at fylkesrådmannen får mynde til å følgje opp fylkeskommunen sine plikter på desse områda.

Fylkeskommunen si plikt til å syte for grunnskuleopplæring og vidaregåande opplæring for innsette i fengsel (§ 13-2a) er ikkje omtala i det gjeldande reglementet. Eg føreslår at fylkesrådmannen får mynde til å ivareta denne plikta.

Kap. 3.24 Yrkestransportlova

I medhald av det gjeldande reglementet har fylkesrådmannen mynde etter § 5 til å gi løyve til godstransport med motorvogn. Frå 2015 har det vore Statens vegvesen som gir slike løyve. Den aktuelle føresegna (§ 5) er difor fjerna frå utkastet til nytt reglement.

Kap. 3.31 Straffelova

Etter den nye straffelova, som vart iverksett i 2015, er det ikkje lenger eit vilkår for å innleie straffeforfølgning at den fornærma har sett fram krav om offentleg påtale. I utkastet til nytt reglement har eg difor fjerna passusen om at fylkesrådmannen har mynde til å krevje offentleg påtale.

Det bør elles presiserast i reglementet at fylkesrådmannen sitt mynde til å melde straffbare handlingar til politiet, ikkje berre omfattar lovbrøt som vert råka av den alminnelege straffelova, men også lovbrøt etter særlovgevinga. Dette gjeld t.d. brot på kulturminnelova og forureiningslova.

Kap. 3.36 Havressurslova

I medhald av forskrift om undervisningskvotar frå 2014, som har heimel i havressurslova, kan fylkeskommunen tildele skulekvotar og lærlingkvotar for å styrke den fiskerifaglege undervisninga og for å leggje til rette for rekruttering til fiskerinæringa. Det bør presiserast i reglementet at fylkeskommunen sitt mynde er delegert til fylkesrådmannen.

Kap 3.37 Plan- og bygningslova

- ✓ Til § 8-3: Regionale vassforvaltningsplanar følgjer nedbørs- og ikkje fylkesgrensene. Sogn og Fjordane har difor små areal i vassregionane Hordaland, Møre og Romsdal, Vest-Viken og Glommaⁱ. For å forenkla planprosessen i fylkeskommunen, bør myndet til å sende på høyring plandokument som gjeld areal i desse regionane som ligg i Sogn og Fjordane, delegerast til fylkesrådmannen. Myndet til å sende andre plandokument på høyring, bør framleis liggje til fylkesutvalet.
- ✓ Til § 11-1: Etter § 11-1 tredje ledd kan kommunane utarbeide kommunedelplanar for bestemte område, tema eller verksemdsområde. Døme på slike planar er plan for fysisk aktivitet, friluftsliv og folkehelse, kulturminneplanar og bibliotekplanar. I det gjeldande reglementet er det ikkje sagt noko om kven i fylkeskommunen som har fullmakt til å gi fråsegn til desse planane. Dette er ei type oppgåve som ofte har preg av rettleiing og bør difor delegerast til fylkesrådmannen.
- ✓ Fylkeskommunen sitt mynde til å gi fråsegn til tematiske forvaltningsplanar, som vedkjem kulturminne og kulturmiljø, er ikkje omtala i dagens reglement. Myndet bør liggje hjå hovudutvalet for næring og kultur.

ⁱ I FT-sakene 60 – 63/15 vedtok fylkestinget regionale planar for dei fire nemnde vassregionane.

Kap. 3.39 Tunnelsikkerhetsforskrifta for fylkesveg m.m.

Forskrifta, som har heimel i veglova, er frå 2014 og er såleis ikkje omhandla i det gjeldande reglementet. Forskrifta stiller krav til tunneleigarane til å førebyggje kritiske hendingar i tunnelar som kan setje menneskeliv, miljøet og tunnelanlegg i fare og til å syte for vern i tilfelle ulykker. Eg gjer framlegg om at fylkeskommunen sine oppgåver etter forskrifta vert delegert til fylkesrådmannen. Eg vil i tilfelle vidaredelegere oppgåvene til fylkesdirektøren for samferdsle med høve til vidaredelegering til regionvegsjefen.

Kap. 4.9 Statlege og andre tilskotsmidlar innafør kultursektoren

I dag har fylkesrådmannen mynde til å fordele spelemidlar og andre statlege tilskotsmidlar på kultursektoren når det gjeld tilskot på inntil kr 50 000. Hovudutvalet har fullmakt til å fordele beløp over kr 50 000. Myndet som er tildelt fylkesrådmannen vert sjeldan eller aldri brukt. Eg føreslår difor at myndet heretter fullt ut vert lagt til hovudutvalet for næring og kultur.

Fylkesrådmannen bør framleis ha fullmakt til å fordele fylkeskommunale tilskotsmidlar som er løyvde i årsbudsjettet.

Kap. 5 Innstillingsinstituttet

Med omgrepet «innstilling» siktar lovgivar til eit framlegg til vedtak som det folkevalde organet skal votere over.

I det gjeldande reglementet er ordninga at fylkesrådmannen (eller fylkesdirektøren) skal leggje fram ei innstilling, med mindre saka har ein slik karakter at dette ikkje er naturleg, t.d. i orienteringssaker og valsaker.

I saker som vert handsama av fleire folkevalde organ før vedtak vert gjort, skal fylkesrådmannen innstille til det organet, eller dei organa, som skal handsame saka først. Dette organet/dei organa legg så fram si innstilling til det overordna folkevalde organet.

Fylkesrådmannen føreslår at denne innarbeidde praksisen vert vidareført. Eit alternativ er å innføre ei ordning med politisk innstilling. Det mest nærliggjande er i tilfelle at fylkesordføraren – for fylkestinget og fylkesutvalet sitt vedkomande – og hovudutvalsleiarane – for hovudutvala sitt vedkomande – får rett eller plikt til å innstille i sakene som skal handsamast av desse organa. Dette er ei ordning som vil krevje langt meir ressursar av fylkesordføraren, hovudutvalsleiarane og apparatet rundt dei enn tilfellet er i dag. Ordninga vil også innebære at fylkesordføraren og hovudutvalsleiarane må tilkjenne eigne standpunkt tidlegare i prosessane. Dette kan hindre gode og opne politiske drøftingar, der alle syn kjem fram og alle partia deltek i reelle prosessar.

Eit anna alternativ er at det ikkje vert lagt fram noka innstilling i det heile. Fylkesrådmannen vurderer heller ikkje dette som ei betre løysing enn dagens ordning med administrativ innstilling.

5. Konklusjon/tilråding

Fylkesrådmannen tilrår at fylkestinget vedtek reglementet, slik det følgjer av vedlegget. Det vert i tilfelle sett i kraft straks.



Kun ikke vis det lukkede bilde. Filen kan være flyttet, ha blitt tatt vekk eller være slettet. Fortsatt er bildingen påker tilgjengelig og plassert.

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
23/16 31.05.2016 15/8208 13644/16

Sakshandsamar: Ole Ingar Hagen Hæreid

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	23/16
Fylkesutvalet	01.06.2016	/
Fylkestinget	14.06.2016	/

Nasjonalt transportplan 2018-2029, fråsegn

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

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.
2. Nye investeringsprosjekt er likevel i for stor grad vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare.
3. Fylkestinget konstaterer at store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme og meiner at minst høg ramme må leggast til grunn for investeringar i planperioden.
4. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlagsdokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørsmengder.
5. Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.
6. Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogn-tog i godstransporten.
7. Fylkestinget er nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks- og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.
8. Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane kjem rimeleg godt ut når det gjeld skredsikring av riksvegnettet, men vil likevel peike på behovet for sikring av rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om full sikring av vegnettet mot skred innan 2030.
9. Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn ligg inne som nye investeringsprosjekt i høg ramme. Fylkestinget meiner desse prosjekta bør inn på alle rammenivå. Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.
10. Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Ut frå dette må følgjande prosjekt inn i investeringsprogrammet:
 - a. E39 Kjøs bru – Grodås
 - b. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
 - c. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
 - d. E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
 - e. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)
11. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga for framtidig aust-vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har

tidlegare støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.
2. Nye investeringsprosjekt er likevel i for stor grad vurderte på grunnlag av samfunns-økonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare.
3. Fylkestinget konstaterer at store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme og meiner at minst høg ramme må leggast til grunn for investeringar i planperioden.
4. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlagsdokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørsmengder.
5. Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.
6. Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogn-tog i godstransporten.
7. Fylkestinget er nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks- og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.
8. Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane kjem rimeleg godt ut når det gjeld skredsikring av riksvegnettet, men vil likevel peike på behovet for sikring av rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om full sikring av vegnettet mot skred innan 2030.
9. Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn ligg inne som nye investeringsprosjekt i høg ramme. Fylkestinget meiner desse prosjekta bør inn på alle rammenivå. Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.
10. Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Ut frå dette må følgjande prosjekt inn i investeringsprogrammet:
 - a. E39 Kjøs bru – Grodås
 - b. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
 - c. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
 - d. E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
 - e. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)

11. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga for framtidig aust-vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

Vedlegg:

1. Høyringsbrev frå transportetatane datert 29.02.16
2. Grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 – 2029
3. Samandrag innkomne merknader
4. Referat frå høyringskonferanse 29.04.16

Andre dokument som ikkje ligg ved:

Vedlegg til grunnlagsdokumentet (<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag>)

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Transportetatane har lagt fram grunnlagsdokument til NTP 2018-29 på høyring. Det overordna målet for transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, som fremjar verdiskaping og som bidreg til omstilling til eit samfunn med låge utslepp. Det er definert tre hovudmål for betre framkome for både personar og gods i heile landet, redusere transportulukke og redusere klimagassutsleppa.

Transportetatane har lagt vekt på at ressursbruken skal vere basert på samfunnsøkonomiske analysar. Ut i frå dette er nye investeringsprosjekt rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemd. Nye investeringsprosjekt er også vurdert ut i frå samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging. Fylkesrådmannen stiller spørsmål ved om transportetatane har sett på alle samfunnsmessige verknader i sine vurderingar.

Det vert lagt til grunn at stat, fylkeskommunar og kommunar skal stille krav til energi-effektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff ved innkjøp av køyretøy og transporttenester, samt at det skal stillast krav om at alle ferjer, hurtigbåtar og dieseltog nyttar nullutsleppsteknologi der teknologiske, økonomiske og praktiske tilhøve gjer det mogleg. Fylkesrådmannen meiner målsettingane i grunnlagsdokumentet er gode, men det bør vere ein føresetnad at staten følgjer opp med auka løyvingar til fylkeskommunane slik at målsettingane kan gjennomførast utan å måtte redusere eksisterande kollektivtilbod

Forventa folketals- og trafikkvekst er venta å kome i og omkring dei større byane. Fylkesrådmannen sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Klimagassutslepp og reduksjon av dette vil vere større i byområda enn i distrikta. Distrikta må ta høgde for at utslepp vil påverke klima i negativ retning med meir ekstreme nedbørmengder m.m. Fylkesrådmannen legg difor til grunn at Sogn og Fjordane må vere budd på meire ekstreme nedbørmengder som vil påverke eksisterande infrastruktur.

Kartleggingar gjennomført av Statens vegvesen viser eit stort vedlikehaldsetterslep både på riks- og fylkesveg. Det er ei underfinansiering på 1,5-2,0 mrd. kr til drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen meiner at det vil vere naturleg at fylkeskommunane får auka løyvingar i åra som kjem for å vere i stand å dekke behovet for drift- og vedlikehald på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen sluttar seg til forslag om eit eige program for fornying av fylkesvegnettet.

Transportetatane føreslår ein godsstrategi for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Potensialet for overføring av gods er rekna til mellom 5 og 7 mill. tonn årleg. Det meste av denne godsmengda vil bli overført frå veg til bane. Det er nødvendig med statlege økonomiske incentiv for å få overført gods frå veg til sjø. Transportetatane vil legge til rette for modulvogntog på vegnettet for å redusere tal bilar i godstransporten.

Eit av hovudmåla i grunnlagsdokumentet er å redusere transportulukke i tråd med nullvisjonen. Første etappemål er å redusere tal drepne og skadde i vegtrafikken til 350 innan 2030. Det er samstundes eit mål at det ikkje skal skje ulukker med akutt forureining.

Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten både ut i frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod i distrikta, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.

Det er eit mål å fjerne vedlikehaldsetterslepet på riksvegar. Det er eit stort investeringsbehov på mange fylkesvegar for få dei oppgraderte til dagens behov. Etterslep i vedlikehaldet og auka

drifts- og vedlikehaldskostnader som følgje av endra klima, vil også krevje auka ressursar i åra som kjem. Kostnaden knytt til utbetring av kritisk infrastruktur på fylkesvegnettet er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit eige program for fornying av fylkesvegar. KS har fremja forslag om eit tiårig program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet kan reduserast.

Frå 2010 og fram til i dag har det vore ein kraftig vekst i fylkeskommune sine utgifter til kjøp av ferjetenester. Det må kompensast for kostnadsveksten på fylkesvegferjene.

Utfordringane med skredsikring er størst i Sogn og Fjordane og Hordaland. Transportetatane føreslår ei basisramme på 7,1 mrd. kr og ei middels/høg ramme 9,8 mrd. kr til skredsikring på fylkesveg. Nasjonal rassikringsgruppe stiller krav om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Sogn og Fjordane fylkeskommune støttar Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om sikring av det offentlege vegnettet mot skred innan 2030. Ut i frå dette kravet er rammene til skredsikring for låge.

Transportetatane meiner det bør stillast krav om at fylkeskommunane går inn med eigne midlar til delfinansiering av skredsikringstiltaka. Fylkesrådmannen vil gå sterkt imot eit slikt krav.

Investeringar i ny samferdsleinfrastruktur er rangert etter ei vurdering av samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte pr. krone), samt etter samfunnsstryggleik og samanhengande utbygging og standard. Vegprosjekt i siste seksårsperiode i gjeldande transportplan er ikkje vidareført i framlegget frå transportetatane. Dette kan ikkje akseptast.

Dei økonomiske rammene til investering er i stor grad er avgrensa til behovet for finansiering av prosjekt som er starta opp i perioden 2014-17. Dette er definert som bundne prosjekt. Fylkesrådmannen meiner ut i frå dette at minst høg ramme bør leggest til grunn for NTP 2018-29.

Sogn og Fjordane kjem godt ut når det gjeld skredsikring av riksvegnettet. Sjølv om fylket må kunne seie seg nøgd med dei skredsikringsprosjekta som ligg inne i grunnlaget, er det likevel grunn til å peike på rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø.

Når det gjeld investeringar på kysten ligg Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn inne i høg ramme. Realisering av Stad skipstunnel er viktig for tryggleiken innan skipsfarten langs kysten og bør inn på alle rammenivå. Fiskeriutbyggingsprosjektet på Kalvøya i Kalvåg må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.

Store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Sjølv med høg ramme kjem det ikkje nye vegprosjekt i Sogn og Fjordane med den vektlegginga som er lagt til grunn i prosjektporteføljen. Fylkesrådmannen meiner at minst høg ramme må leggest til grunn for investeringar i planperioden.

Fylkesrådmannen meiner at følgjande prosjekt må inn i investeringsprogrammet:

- E39 Kjøs bru – Grodås
- E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
- E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)

Sogn og Fjordane fylke har vore tydelege på at alternativet med rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga nord for Bergen. Sogn og Fjordane fylkeskommune har i tidlegare vedtak støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

I februar 2016 la transportetatane Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen ut sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP) på høyring/fråsegn. Frist for å gje fråsegn er 1. juli 2016.

Transportetatane sitt grunnlagsdokument til NTP er utarbeidd etter Samferdsledepartementet sine retningslinjer for planfasen av 19.05.15. Samfunnsøkonomisk lønsemd, samt samfunns-tryggleik og samanhengande standard/utbygging dannar grunnlaget for porteføljen av store investeringsprosjekt.

Stortingsmelding om NTP vert lagt fram i vårsesjonen 2017.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 5.06.2012, sak 28/12 gav fylkestinget si fråsegn til gjeldande NTP (2014-23).

Andre opplysningar

I samband med høyringa av plangrunnlaget er kommunane og andre bedne om å kome med innspel som grunnlag for fylkestinget si fråsegn. I tillegg vart det gjennomført ein høyringskonferanse om Nasjonal transportplan 2018 – 2029 på Skei 29. april 2016, der vegdirektøren presenterte plangrunnlaget frå transportetatane. Innkomne innspel samt oppsummering frå høyringskonferansen, følgjer vedlagt. Innspela er ikkje kommenterte.

3. Nasjonal transportplan 2018 - 2029

Arbeidet med grunnlaget til NTP 2018 – 2019 har vore delt i to fasar: analyse- og strategifasen og planfasen. Transportetatane og Avinor presenterte ein analyse- og strategirapport 25. februar 2015. Gjennom plangrunnlaget legg transportetatane fram resultatet av arbeidet i planfasen. Plangrunnlaget byggjer på retningslinjer frå Samferdsledepartementet. Retningslinjene er gitt med fire ulike rammenivå. Transportetatane sine prioriteringar er vist for 4+2+6 år.

Samfunnsøkonomisk lønsemd, samt samfunnsstryggleik og samanhengande standard/utbygging har vore avgjerande for investeringsporteføljen i plangrunnlaget.

Grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan for 2018-29 legg vekt på m.a. ny klimastrategi, byområda, strategi for transport av gods og klimatilpassing av infrastrukturen for å løyse utfordringane innan transportsektoren.

3.1. Folketal og transportvekst

Det er venta at folketalet i Norge vil auke med om lag 1,2 mill. personar fram mot 2040. Det er forventa at det vil vere høgare vekst i starten enn i slutten av perioden. Folketalsveksten vil i stor grad kome i og rundt dei store byområda. Utfordringane i byområda vil auke som følgje av store transportmengder og aukande press på tilgjengelege areal.

Delen eldre vil auke. Tal personar over 70 år er venta å bli dobla dei neste 30 åra. I 2060 vil kvar femte person vere over 70 år. Innvandring er venta å vere blant dei sterkaste drivkreftene bak folketalsveksten.

Utviklinga i folketalet vil ha direkte innverknad på etterspurnaden etter transport. Dette gjeld både storleik og samansetting. For personreiser er den forventa veksten for korte reiser fram til 2028 og 2050 om lag like stor som veksten i folketalet i same periode. For lange reiser viser prognosane ein større vekst.

3.2 Økonomiske rammer og prioriteringar

Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er gjennomført med ut frå ei felles økonomisk planramme. Investeringar i Avinor inngår ikkje i ramma, men vert vedteke av Avinor sitt styre innan dei fullmakter som er gitt selskapet.

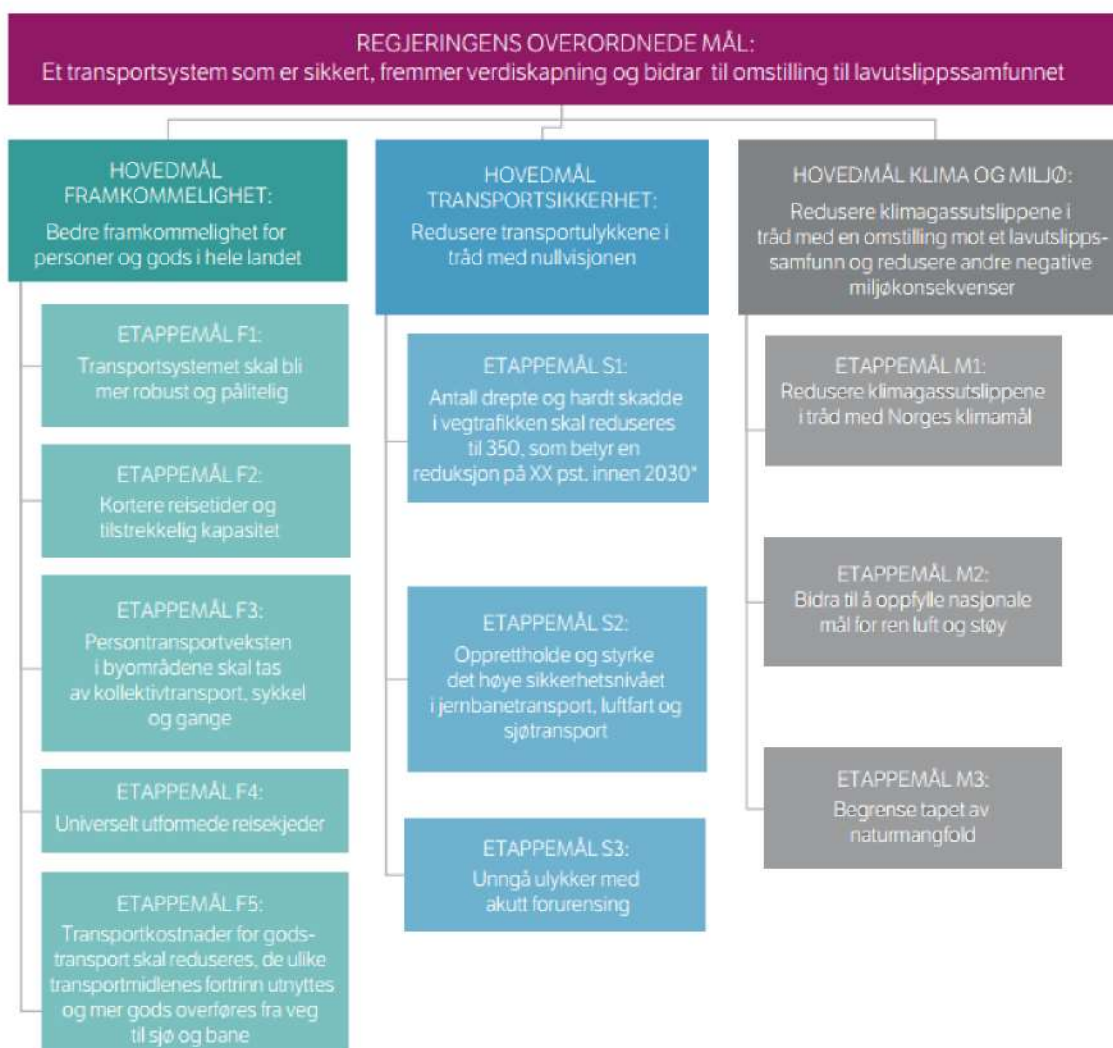
Den økonomiske basisramma til dei tre etatane er i snitt på 59,7 mrd. kr. pr. år inkludert midlar til Nye vegar AS på 5,1 mrd. kr pr. år. Det er tre alternative rammenivå: Ei låg ramme på 47,8 mrd. kr pr. år, ei middels ramme på 71,7 mrd. kr pr. år og ei høg ramme på 77,7 mrd. kr pr. år.

I retningslinene frå Samferdsledepartementet er det lagt stor vekt på at ressursbruken skal baserast på samfunnsøkonomiske analysar. Kravet for alle rammenivåa er at tiltaka, samla sett, er samfunnsøkonomiske lønsame. Investeringsprosjekta er rangerte etter samfunnsøkonomisk lønsemd, samt etter den betydning dei har for samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Store bindingar i gjeldande NTP gjer det utfordrande for transportetatane å innfri forventningane til ei omfattande auka utbygging av ny infrastruktur. I første del av planperioden vert investeringsmidlane i stor grad nytta til bundne prosjekt for å oppnå optimal framdrift. I tillegg meiner transportetatane at drift, vedlikehald og forvaltningsoppgåver må gjennomførast uavhengig av økonomiske rammer. Dette medfører at nye satsingar/prosjekt må vente til siste 6-årsperiode. I følgje dei statlege transportetatane er det ikkje mogleg å gjennomføre alle bindingar innan gitt frist i nokon av rammenivåa.

3.3 Overordna mål for transportpolitikken

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lavutslippssamfunn. Ut i frå det overordna målet er det avleia tre hovudmål som beskriv transportsystemet sin primære funksjon (*framkome*) og kva omsyn som skal leggst til grunn ved utviklinga av transportsystemet (*transporttryggleik og klima og miljø*).



3.4 Klimastrategi

Transportsektoren har eit ansvar for å redusere klimagassutslepp og medverke til å oppfylle klimamåla. Paris-avtalen vart vedteken i 2015, og er den første rettslege og bindande klima-avtalen med reell global deltaking. Målet er å avgrense auken i den globale gjennomsnittstemperaturen til godt under 2°C i høve før-industrielt nivå og å prøve å avgrense temperaturauken til 1,5°C.

I transportetatane sin klimastrategi er det lagt til grunn at transportsektoren minst skal halvere utsleppa i høve til i dag innan 2030. Utsleppa frå transport må reduserast med tiltak innafør dei viktigaste utsleppskjeldene for transport: teknologi og alternative drivstoff, nullvekstmålet i by-områda, effektivisering/overføring av godstransport og utsleppskutt i bygging, drift og vedlikehald av infrastruktur.

Det er ikkje mogleg å halvere klimagassutsleppa frå transport utan å satse kraftig på teknologi og alternative drivstoff. Det er nødvendig å satse både på nullutsleppsløysingar (batteri og hydrogendrivne brenselceller), lågutsleppsløysingar (t.d. hybridteknologi) og tilnærma klimanøytrale biodrivstoff. Det er usikkert om teknologien og drivstoffa kan innførast i stort nok omfang raskt nok.

På vegnettet må kapasiteten utnyttast mest mogleg effektivt, med prioritering av gåande, syklande og kollektivtransport og nærings-/nyttetransport. Viktige føresetnader for lågutslepps-samfunnet er at nullutsleppsteknologi og løysingar for alternative drivstoff skal vere økonomisk fordelaktige og brukarvennlege. Delar av godstransporten må overførast frå veg til sjø og bane.

Transportetatane tilrår følgjande strategiar for å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren:

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

Nullutslepp og effektivisering innan alle transportformene

Tiltak innan godstransporten må bidra til å nå måla i klimapolitikken. På godsområdet vil ny teknologi gje størst bidrag til reduserte utslepp. For godstransportutviklinga syner prognosane auka godstransport for alle transportformer.

Tiltak for å redusere klimagassutslepp vert løyst gjennom bruk av null- og lågutsleppsteknologi og biodrivstoff på sjø og veg. Effekten på klimagassutsleppa er meir robuste dersom kvar transportform vert effektivisert ved at større mengder kan fraktast med lågare gjennomsnittleg energibruk. Dette kan løysast gjennom betre fyllingsgrad for kvar transport og større/lengre skip, tog og kjøretøy. Infrastrukturen bør utviklast for lengre tog og lengre vogntog. Transportetatane ønskjer å legge til rette for tog lengder på 740 meter og for at modulvogntog i større grad kan trafikkere på norske vegar. Transportmarknaden er prega av sterk priskonkurranse, noko som er eit intensivt til høgare kapasitetsutnytting av transportmidla som gjev auka fyllingsgrad.

Avgiftsstrukturen bør innrettast slik at miljøvennlege løysingar lønar seg. 60 prosent av trafikkarbeidet vert gjennomført med lastebilar som allereie kan køyre med 100 prosent biodrivstoff. Desse bør stimulerast til raskast mogleg overgang. Alle korte godstransportar bør løysast med overgang til nullutsleppsløysingar som ikkje nyttar biodrivstoff. Innanriksferjer, fiskebåtar og offshore supplyskip står for 55 prosent av utsleppa til sjøs i norsk område. Det bør utviklast miljøvennlege løysingar for desse. Jernbanen sitt bidrag til utsleppsreduksjon ut over overføring av gods frå veg til bane vil vere gjennom elektrifisering av baner.

Miljødirektoratet sine analysar av moglege måtar å oppnå lågutsleppssamfunnet på er lagt til grunn for dei fleste overslaga av utsleppsreduksjonar. Analysane beskriv tiltak som kan

redusere utsleppa med meir enn 50 prosent i høve til dagens utslepp. Det er usikkerheit både når det gjeld potensiale, om dei er mogleg å gjennomføre, kostnader og nytte.

Transportetatane føreslår følgjande mål:

- Nye ferjer og hurtigbåtar skal bruke biodrivstoff, låg- eller nullutsleppsteknologi.
- Landstraum og ladestraum skal vere tilgjengeleg for skip i dei største hamnene og i dei andre hamnene som har størst potensial for utsleppskutt innan 2025.
- Bensin og dieselbilane som vert seld skal vere ladbare hybridar og i størst mogleg grad kunne bruke biodrivstoff fram til nullutsleppskjøretøy tek over.
- Etter 2025 skal nye privatbilar, bybussar og lette varebilar vere nullutsleppskjøretøy.
- Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75% av langdistansebussane og 50% av nye lastebilar vere nullutsleppskjøretøy.
- Innan 2030 skal 40% av alle skip i nærskipfart bruke biodrivstoff eller vere lågutslepps- eller nullutsleppsfartøy.
- Innan 2030 skal minst 30% av drivstoffet til innanriks og utanriks luftfart vere biodrivstoff.
- Offentlege etatar skal i størst mogleg grad nytte biodrivstoff, låg- og nullutsleppsteknologi i eigne og innleidde kjøretøy og fartøy.
- I 2050 skal transporten vere tilnærma utsleppsfri/klimanøytral.

Transportetatane legg til grunn at stat, fylkeskommunar og kommunar skal stille krav til energi-effektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff ved innkjøp av kjøretøy og transporttenester. Det skal stillast krav om at alle ferjer, hurtigbåtar og dieseltog nyttar låg- og nullutsleppsteknologi der teknologiske, økonomiske og praktiske tilhøve gjer det mogleg.

Klimatiltak for godstransporten

Transportetatane tilrår at gods skal overførast frå veg til sjø og bane, og at all godstransport skal skje meir effektivt. Godsanalysen til grunnlagsdokumentet viser at det er eit potensiale for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Transportetatane meiner at det bør stimulerast til overføring av det godset som er praktisk mogleg å overføre frå veg til sjø og bane. Det største potensialet for klimagassreduksjonar frå godstransporten ligg i at alle transportformer aukar sin effektivitet og at det vert innført meir klima- og miljøvennlege kjøretøy og fartøy.

Fordeling av midlar

Prioriteringa i ein klimastrategi må følgje desse prinsippa:

- Rask og omfattande innføring av ny teknologi for låg- og nullutslepp og berekraftig biodrivstoff.
- Det potensialet som ligg i overføring av gods frå veg til meir klimavennlege transportmiddel bør utnyttast.
- Innfri nullvekstmålet og utvid det til fleire byar.
- Ikkje byggje ut prosjekt som aukar klimagassutsleppa vesentleg.
- Byggje ut prosjekt som gir klimavinst og positiv samfunnsøkonomisk nytte.
- Resterande midlar vert brukt til ytterlegare satsing på kollektiv, gåing og sykling, samt prosjekt som gir klimagassreduksjonar, men har negativ nytte.

3.5 Byområda

Veksten i byane gir store utfordringar for transportsystemet og krev løysingar som sikrar god framkome og mobilitet, god trafikktryggleik, god luftkvalitet og bidreg til reduserte klimagassutslepp.

Veksten i persontransporten i byane skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing. Dette målet er omtalt som nullvekstmålet for personbiltrafikk, og gjeld for dei ni byane som er aktuelle for bymiljøavtalar. Transportetatane tilrår å utvide nullvekstmålet for personbiltransport til alle byregionar med utfordringar på miljø og kapasitet. Der det er føremålstenleg må veksten handterast med kollektivtransport, gåing og sykling.

For at Norge skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050, er det nødvendig å stimulere til ein vesentleg vekst i kjøretøy med null- eller lågutsleppsteknologi innan transportsektoren.

For å nå nullvekstmålet i byane tilrår transportetatane følgjande strategiar og tiltak i byområda:

- Inngå gjensidig og forpliktande bymiljøavtalar mellom stat, fylkeskommune og kommune.
- Samordna areal- og transportplanlegging for utvikling av kompakte byar og tettstader og for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer.
- Skape sikrere og meir effektive reiser til fots og på sykkel. Ein stor del av den forventa transportveksten kan handterast med gåing og sykling. Tilrettelegging for gåande syklende må ivaretakast i all areal- og transportplanlegging. Viktige verkemiddel er konsentrert by- og tettstadstruktur, samanhengande ruter og attraktive omgjevnader.
- Etablere attraktive sykkelanlegg av høg kvalitet som sikrar samanhengande reisekjeder.
- Utvikle ein smart, effektiv og enkelt kollektivtransport. Det er nødvendig å utvikle eit kollektivtransporttilbod som er konkurransedyktig med personbil på reiser over tre km samt fastsette eit overordna stamnett med høgfrequente linjer og tydelege knutepunkt. Det er tilrådd at fylkeskommunane skal ha eit overordna ansvar for å peike ut dei viktigaste stamrutene for kollektivtransport og kollektivknutepunkta. Veksten i busette og arbeidsplassar må i stor grad lokaliserast i sentra, knutepunkt og langs hovudliner i stamnettet.

3.6 Intelligente transportsystem

Intelligente transportsystem (ITS) er system og tenester der informasjons- og kommunikasjons-teknologi vert brukt innan transportsektoren. ITS sikrar betre utnytting av transportsystemet for alle trafikantgrupper og næringsliv. ITS gjev også tilgang til skreddarsydde tenester som sikrar tilgjenge og god mobilitet.

For vegsektoren skal det satsast vidare på bruk av ITS i vegnettet som t.d. etablering av friteksttavler på strategiske punkt på vegnettet. Det skal også satsast på sanntids informasjons-tenester for å medverke til auka trafikktryggleik på vegnettet. Statens vegvesen vil auke innsatsen for å gje næringstransportar presis og lett tilgjengeleg informasjon om trafikk og vegforhold – på fleire språk.

Det skal satsast på nye ITS-løysingar for å auke konkurransekrafta til jernbana. For å styrke tryggleiken på sjø for fritidsfartøy, skal Kystverket gjennomføre ulike FoU-aktivitetar i tilknytning til fritidsfartøy.

3.7 Strategi for transport av gods

Transportetatane føreslår ein godsstrategi for overføring frå veg til sjø og bane gjennom auka satsing på godstransport på jernbane, tilskotsordningar for gods på sjø og betre samanknytning mellom transportformene i knutepunkt. Volumveksten i kvar av transportformene vil bli større enn potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Det er difor nødvendig at alle transportformene vert utvikla for å oppnå måla om overføring av gods.

Sjøtransporten tek hovuddelen av veksten i transportarbeidet, medan veksten i godsmengde er venta å bli størst på veg. På veg har vi no dei største ulempene for samfunnet per transportert mengde.

Effektive godstransportar er ein føresetnad for effektiv produksjon og økonomisk vekst. Transportetatane meiner at det både kan og bør settast mål om nullutslepp for godstransportane i eit langsiktig perspektiv. Nullvisjonen for tryggleik må framleis etterstevast.

Dei ulike transportmidla dekker i stor grad ulike transportbehov. Bruken av transportmidla utviklar seg ulikt. Den årlege veksten i transporterte tonn har i gjennomsnitt vore på 1,2 prosent frå 1990 og fram til i dag. Fram mot 2050 syner prognosane ein auke i transporterte tonn på i overkant av 1 prosent. Sjøtransporten vil få 70 prosent av veksten i transportarbeidet. Sidan 75 prosent av transportarbeidet på norsk område vert utført med skip,

vil sjøtransporten auke saktare enn andre transportformer. Val av transportmiddel er i stor grad knytt til kva varer som skal handlast og utviklinga i kva land vi handlar med.

Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Overføring av gods krev at dei alternative transportmidla relativt sett må bli meir attraktive enn vegtransport. Godsanalysen viser at dei ulike transportmidla dekkjer ulike transportbehov. Samla potensial for overføring av gods frå veg til sjø og bane er rekna til 5 - 7 mill. tonn. Dei lange vegtransportane aukar kvart år, noko som tilseier at potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane også vil auke. Overføringspotensialet på 5 - 7 mill. tonn er små mengder i det totale biletet, men utgjer ein vesentleg del av lange godstransportar på veg. Auka lengde på tog, auka prioritet og hastigheit for godstog og lågare kostnadsnivå for containerskip, kan gje overføring av opp mot 2,5 mill. tonn gods frå veg til sjø og bane. Ved utløyseing av det samla potensialet for overføring av gods, kan transportarbeidet reduserast med rundt 10 prosent i høve ein situasjon utan overføring. På grunn av samla godsvekst, vil det uansett bli ein auke i vegtransporten.

For å sikre overføringar av volum frå veg til sjø må det etablerast fleksible, moderne og frekvente sjøtransporttilbod som kan konkurrere med vegtransport også på kortare distansar. Infrastrukturen i form av farleier langs kysten har høg kapasitet til å betene skipstrafikk. Hamnene har kapasitet til både auka godsmengder og til nyinvesteringar. Dette medfører at det er potensiale for å kunne ta imot ny sjøtransport.

For å få nye sjøtransporttilbod raskt, meiner transportetatane at det kan etablerast ei mellom-bels tilskotsordning retta inn mot reiarlag, som kan dokumentere at lasten vert overført frå veg til skip med miljøvinst. Ei mellom-bels tilskotsordning er tenkt som ein prøveperiode over 5 år. Transportetatane meiner også det bør etablerast ei ny tilskotsordning for utvikling av effektive og miljømessige gode hamner. Ordninga bør innrettast som støtte til investeringar i hamner som kan medverke til å:

- Utvikle hamnene som eit miljømessig godt energiknutepunkt for skipsfarten.
- Støtte opp under lokale og regionale areal- og næringsstrategiar.
- Styrke hamnene som intermodalt knutepunkt.

Tilskotsordninga skal ikkje rettast inn mot å støtte investeringar i ny kapasitet. Ut over dette er det viktig å ha god samhandling mellom dei ulike transportformene. Vegtilknytning er eit viktig område.

Det går fram av grunnlagsdokumentet at det største hinderet for ytterlegare overføring av lange vegtransportar til sjø og bane er mangelen på konkurransedyktige tilbod på alternative transportar. 30 - 50 prosent av potensialet for overføring av gods kan relativt enkelt overførast ved å styrke konkurranseevna til sjø og bane slik at desse kan konkurrere på pris. Ytterlegare overføring vil krevje større tiltak og nye løysingar som sikrar konkurranse på pålitelegheit og tid.

Jernbanetransport

Det er lagt opp til følgjande mål for godstransport på jernbane fram til 2029: 75 % vekst i volum (tonn) for intermodale kombittransportar, 90 % punktleg framkomst i høve ruteplan, 40 % auke i faktisk kjørt toglengthe målt i snitt for alle godstog og 25 % reduksjon i terminal- og handteringskostnader målt i kr/tonn for alle kombiterminalar.

Transportetatane føreslår ein rekkje tiltak i NTP-perioden for å styrke godstransporten på jernbane slik at den kan behalde dagens marknadssdelar, overføre gods frå veg og ta nye marknadssdelar i andre marknader enn kombinerte transportar. Dei viktigaste tiltaka er:

- Om lag 20 nye kryssingsspor/dobbelsporparsellar.
- Nødvendig oppgradering av terminalane i Bergen og Oslo.
- KVVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet og utgreiing om vidare utvikling av Alnabru.

- Oppgradering av hamnespor blir vurdert ut i frå lokale forhold.
- Nye dobbeltsporsparcellar på Kongsvingerbanen.

3.8 Transporttryggleik

Nullvisjonen medfører at det ikkje skal skje ulukker med drepne og hardt skadde i transport-systemet. Det er samstundes eit mål at det ikkje skal skje ulukker med akutt forureining. Utfordringane med tryggleik er størst for vegtrafikken. For sjø-, luft og jernbanetransport er det viktigaste å oppretthalde og auke dagens høge tryggleiksstandard.

Flytrafikken i Norge aukar, men tal uønskte hendingar innan luftfart er stabilt lågt. Å oppretthalde den gode trenden samtidig som eksisterande infrastruktur vert forbetra og kapasiteten vert auka, vil vere den viktigaste utfordringa i tryggleiksarbeidet innan luftfart.

Vegtrafikkulukker utgjer eit vesentleg samfunnsproblem. Nullvisjonen er utgangspunktet for alt trafikktryggingsarbeidet. Det har vore gjort ein målretta innsats for å redusere tal ulukker. Dei siste åra har det vore ei positiv utvikling. Risikoen for å bli drepne eller hardt skadd er redusert med om lag 95 % sidan 1970. Berre dei siste 15 åra er talet nesten halvert, frå 1 593 i 2000 til 821 i 2014. Ambisjonen er at tal drepne og hardt skadde i trafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030.

Kystverket jobbar kontinuerleg for ein effektiv sjøtransport med høg grad av tryggleik og pålitelegheit. Det er sett i verk sjøtryggleikstiltak for å redusere moglegheitene for ulukker på sjø. Tiltaka er dimensjonerte ut i frå risiko for ulukker og krav til ressurseffektivitet. Transportetatane tilrår det vert sett i verk fleire nye tryggingstiltak i farleiene og på infrastruktur. Tiltaka inneber å modernisere og å utvide nokre av dagens tryggingstiltak.

Bygging av Stad skipstunnel er eit viktig tryggingstiltak på sjø særleg retta inn hurtigbåt- og hurtigrutetrafikken. Kystverket vil framleis prioritere oppdatering av merker i farleiene for hurtigbåtar i høve til risikonivå og trafikkmengde.

3.9 Miljø

Infrastrukturbygging og trafikk medfører vesentlege belastningar på miljø i form av m.a. nedbygging av dyrkingsjord, forureining, støy og klimaendringar. Det er definert fleire forventningar til transportsektoren gjennom internasjonale konvensjonar og stortingsmeldingar. Det skal leggast til rette for betra folkehelse gjennom redusert støy og forureining og ved auka fysisk aktivitet og trivsel. Det er nødvendig å prioritere tiltak som reduserer uønskte konsekvensar og som gir betre drift og vedlikehald av miljøtiltak.

Transportetatane legg opp til at det skal leggast til rette for framleis rask overgang til null- og lågutsleppskøyretøy gjennom avgiftspolitikken.

3.10 Universell utforming

Regjeringa sin handlingsplan for universell utforming 2015 – 2019 har ein visjon om eit samfunn der alle kan delta. Eit viktig verkemiddel for å oppnå dette er god tilgjenge og omgjevnader som er trygge og praktiske å bruke. Universell utforming er lovfesta i diskriminerings- og tilgjenge-lova. Alle nye anlegg og vesentlege oppgraderingar skal tilfredsstillende krav til universell utforming. For at heile transportsektoren skal halde ein tilfredsstillande standard, er det nødvendig å oppgradere eksisterande infrastruktur og sørge for betre overgangar mellom transport-formene.

Tiltaka i plangrunnlaget vil medverke vesentleg til å nå målet for universell utforming av transportsektoren for dei ni største byområda. Statens vegvesen prioriterer oppgradering av haldeplassar, kollektivknutepunkt og ferjesamband med tilhøyrande framkomst for gåande på reisekjeder med mange trafikantar i byar og tettstader. Deretter prioriterer Statens vegvesen reisekjeder med mange trafikantar mellom fylke og regionar. Utanom dei største byområda vil trafikk-knutepunkta bli prioriterte.

Saumlause reiser krev at transportetatane samarbeider godt med andre aktørar som kommunar, fylkeskommunar og transportørar om overgangane mellom transportmidla.

3.11 Samfunnstryggleik og klimatilpassing

Samfunnstryggleik er definert som samfunnet sin evne til å oppretthalde viktige funksjonar og ta vare på liv, helse og grunnleggande behov til innbyggjarane under ulike former for påkjenningar. Samferdslesektoren står overfor eit breitt og samansett risiko-, trussel- og sårbarheitsbilde. Dagens utfordringar innan samfunnstryggleik i samferdslesektoren er i stor grad knytte til klimaendringar, storulukker og terrortruslar. Viktige transportfunksjonar må få kortast mogleg bortfall ved ei krise.

Høgre temperatur og meir nedbør vil gje meir avrenning og flaum, skred og tørke – også på nye plassar. Kyststrøka frå Vestlandet og nordover dominerer skadestatistikken for skred. Etter Sogn og Fjordane har Hordaland flest registrerte skred på riks- og fylkesvegnettet. Store ulukker og tilsikta hendingar ved sentrale trafikknutepunkt kan i enkelte tilfelle ha store konsekvensar for vår transportevne.

Følgjande strategiar er identifiserte gjennom analyse- og strategifasen:

- Utvikle eit transportsystem som er så robust som mogleg mot klimaendringar og ulike naturhendingar.
- Førebygge alle typar uønskte hendingar
- Handtere ulike uønskte eller unormale hendingar og avgrense skadeverknadene av desse for samfunnet.

3.12. Kapasitet og struktur på lufthamnene

Luftfart er viktig for folk og næringsliv og gir både byar og distrikt rask tilgang til nasjonale og internasjonale kontaktar og marknader. Dette er avgjerande for konkurransekrafta til landet og regionane og medverkar til auka verdiskaping og sysselsetting. Flytrafikken aukar, noko som gir trong for større kapasitet på dei største lufthamnene.

Norge er avhengig av eit godt luftfartstilbod. Det er forventa at flytrafikken vil auke og det er trong for ny rullebane på Oslo lufthamn rundt 2030. (Transportetatane tilrår at Stortinget i handsaminga av NTP 2018 – 2029 gir sin tilslutnad til at bygging av ei tredje rullebane på OSL kan settast i gang når behovet oppstår. På Bergen lufthamn, Flesland er det forventa at det vil vere behov for ny rullebane først i 2040).

Regionale og lokale lufthamner

Kapasiteten på lufthamnene vert vurdert fortløpande. Aktuelle tiltak for Sogn og Fjordane i planperioden er flyoppstilling på Florø lufthamn. Ved alle lufthamner vil det bli gjennomført tiltak der det er nødvendig for å ta vare på eksisterande infrastruktur. Dette gjeld i all hovudsak reasfaltering og rehabilitering/vedlikehald av eksisterande bygningsmasse.

I mai 2015 publiserte Avinor ei analyse av lufthamnstrukturen på kortbanenettet. Analysen viser at dei lokale lufthamnene er sentrale for busetting- og næringsutvikling. Dei lokale lufthamnene vil framleis ha ei sentral rolle i norsk distriktpolitikk. Lufthamnene må omstillast i tråd med samfunnsutviklinga slik at rolla til lufthamnene vert styrka. Ingen av dei aktuelle lufthamnene er føreslegne nedlagde i perioden 2015 – 2019. For at Avinor skal kunne nå samfunnsoppdraget med ei tilfredsstillande finansiell bereevne, må kostnadane ved dei lokale lufthamnene reduserast med 100 – 150 mill. kr innan 2019. Det blir ei ny vurdering av strukturen i 2019.

Avinor har investert i fjernstyrte tårn som vil føre til ei meir effektiv drift av tårntenesta. Dei første 15 fjernstyrte tårna skal takast i bruk i perioden 2016 – 2020.

3.13 Motorvegplan

Regjeringa har utarbeidd ein nasjonal motorvegplan som ein integrert del av arbeidet med NTP. Ei satsing på utvikling av motorvegar og vegar tilrettelagd for høg fart vil bidra til å forsterke riksvegnettet sin hovudfunksjon, som er å binde saman regionar og landsdelar. Strukturen på riksvegnettet vil endrast og kvaliteten på vegnettet vil auke. Lokalvegane, som er fylkesvegar og kommunale vegar, vil også vere viktige ved ei slik utvikling. Desse vegane vil betene

transport-behovet lokalt for kortare reiser i langt større grad enn før. Det er vurdert eit utval veg-strekningar som motorveg på riksvegnettet. Transportetatane har kalkulert samla motorveg-lengde til 4500 km. Av dette vil om lag 38 % vere veg med fire felt og med fartsgrense 110 km/t. 56 % vil vere vegar med fartsgrense 100 km/t. Resterande 6 % av dette vegnettet vil vere vegar med fart lågare enn 100 km/t. Ei utbygging av eit motorvegnett vil kunne gje ein reduksjon i køyretid i tillegg til auke pålitelegheit, framkome og høgare trafikktryggleik.

3.14 Ferjefri E39

E39 går frå Kristiansand til Trondheim. Målet for ein opprusta og ferjefri E39 er å fjerne ferjene som barrierar for transport og å redusere reisetida. Utbygginga vil dermed legge til rette for ein effektiv godstransport og større og meir robuste bu- og arbeidsmarknader på Vestlandet. Ambisjonen er tolka til at det skal byggjast ferjefrie kryssingar over alle fjordane. Vegane på land skal utbetrast slik at dei er rusta opp til den standard dei skal ha i 2035.

Utviklingsstrategien for E39 viser at:

- Det er teknologisk mogleg å gjennomføre ambisjonen
- Det er planleggingsmessig mogleg å gjennomføre ambisjonen
- Det er finansielt utfordrande å gjennomføre ambisjonen

Det er rekna med ei investering på om lag 340 mrd. kr på E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Dette inkluderer:

- Prosjekt inn mot byar
- Kristiansand – Ålgård (Nye Veier AS)
- Prosjekt som er sett i gang (bindingar etter 2017) i inneverande periode.
- Full standard mellom fjordane som lagt til grunn i riksvegutgreiinga frå 2015.

3.15 Statlege kjøp av transporttenester

For å oppretthalde eit landsdekkande transporttilbod kjøper staten transporttenester der slike tenester ikkje er bedriftsøkonomisk lønsame. Når kostnadane med drift av eit rutetilbod overstig summen av inntektene, er tilbodet ikkje bedriftsøkonomisk lønsamt. Det vil difor vere behov for offentleg kjøp dersom tilbodet skal oppretthaldast. Ordninga med statleg kjøp er som regel grunna i velferds- distriktpolitiske omsyn i område med svakt trafikkgrunnlag og effektivitets- og miljøomsyn i trafikkunge område.

Avinor har ansvaret for at infrastrukturen vert oppretthalden og drifta slik at dei flyrutene staten kjøper kan gjennomførast som lagt til grunn i kontrakten med flyselskapa.

3.16 Fylkeskommunalt transportsystem

Fylkesvegane har ein viktig funksjon for å binde saman kommunar og distrikt med det overordna transportsystemet. Trafikken på fylkesvegnettet utgjer om lag 35% av det samla transport-arbeidet på vegnettet. Mange fylkesvegar er bygd for ein annan funksjon og trafikkmengde enn den trafikkmengde og funksjon vegen har i dag. Det er eit stort investeringsbehov på mange fylkesvegar for få dei oppgraderte til dagens behov. Etterslep i vedlikehaldet og auka drifts- og vedlikehaldskostnader som følgje av endra klima, vil også krevje auka ressursar i åra som kjem. Kostnaden knytt til utbetring av kritisk infrastruktur på fylkesvegnettet er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit eige program for fornying av fylkesvegar. Fylkesvegnettet har i all hovudsak låg trafikk ettersom om lag 55% har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på mindre enn 500 køyretøy.

Kvaliteten på fylkesvegnettet

Over tid har det oppstått eit vesentleg forfall på fylkesvegnettet i høve til tilrådd standard for drift og vedlikehald. I 2012-13 gjennomførte Statens vegvesen i samråd med fylkeskommunane ei kartlegging av kostnadane med å fjerne forfallet og gjennomføre nødvendige utbetringar på fylkesvegnettet. Kartlegginga vart oppdatert i 2014 og etterslepet er rekna til om lag 62 mrd. 2016-kr.

Om lag 90% av fylkesvegnettet har fast dekke. På fylkesvegane er utfordringane størst når det gjeld jamnheit. I 2015 hadde om lag 50% av fylkesvegnettet ein tilfredsstillande dekkestandard. Fylka Troms, Sogn og Fjordane og Oppland hadde lågaste del med tilfredsstillande dekketilstand på fylkesvegane.

Flaskehalsar på fylkesvegnettet

Det er mange flaskehalsar på fylkesvegnettet med store utfordringar for næringslivet sine transportar. Typiske flaskehalsar er låge undergangar, låg totalvekt på bruer, låg aksellast på vegdekke, kurvatur, vegbreidde og vegkryss inkludert rundkøyningar. Bratte stigingar kan vere ein flaksehals, særleg om vinteren. Flaskehalsane på fylkesvegnettet er til hinder for m.a. tømmertransport, større lastebilar og vogntog. Transportetatane tilrår fylkeskommunane om å vurdere moglegheita for å gjere utbetringar som kan fjerne desse flaskehalsane.

Skred

Fylkesvegnettet har store utfordringar når det gjeld skred. Det er registrert 201 skredpunkt med høg skredfaktor og 424 skredpunkt med middels høg skredfaktor. Sikring av 169 skredpunkt med høg skredfaktor er kostnadsrekna til om lag 15 mrd. 2016-kr. Sikring av 314 skredpunkt med middels høg skredfaktor er kostnadsrekna til om lag 11 mrd. 2016-kr. Utfordringane med skredsikring på fylkesvegnettet er størst i Sogn og Fjordane og Hordaland.

Ferjetilbod

Fylkeskommunane sine utgifter til kjøp av ferjetenester har auka med om lag 17% frå 2010 til 2014. Kostnadsveksten skuldast generell kostnadsauke i ferjedrifta, behov for auka kapasitet som følgje av trafikkvekst, ferjeselskapa sin prising av risiko, nye myndigheitskrav samt organisering og gjennomføring av kjøp av tenester. Overføringane frå staten til fylkeskommunane har ikkje reflektert kostnadsveksten i ferjedrifta. Det kan vere ein risiko for at ferjetilbodet vert svekka over tid og at tilbodet ikkje følgjer etter om etterspurnaden aukar. Statens vegvesen har sett i gang eit arbeid med å lage ein langsiktig strategi for ferjemarknaden.

3.17 Drift, vedlikehald, forvaltning og fornying

Det er viktig å oppretthalde eit drifts- og vedlikehaldsnivå som tek vare på samfunnet sine infrastrukturinvesteringar. Eit robust og påliteleg transportsystem krev eit optimalt nivå på drift og vedlikehald. Dette er avgjerande for effektivitet, transporttryggleik og samfunnstryggleik. Optimal ivaretaking av infrastruktur gjennom drift og vedlikehald må prioriterast før investeringar. Ved utbetring og fornying skal transportetatane i størst mogleg grad nytte materialar og teknologi som krev mindre vedlikehald. Transportetatane tilrår ei vesentleg satsing på drift, vedlikehald og fornying i planperioden. Satsinga vil medføre at eksisterande vedlikehaldsetterslep vert fjerna og at det ikkje vert bygd opp nytt etterslep.

Drift og vedlikehald

Skal sikre at infrastrukturen vert teken vare på slik at den opprettheld sin funksjon og tek vare på krava frå brukarane.

Drift og vedlikehald av riksvegane omfattar alle oppgåver og rutinar som er nødvendige for at vegnettet skal fungere godt. Målet for drifta er alle trafikantgrupper skal ha ein sikker og påliteleg framkomst heile året. Trafikktryggleikstiltak skal prioriterast, særleg vinterdrifta der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste oppgåvene. Riksvegnettet er prega av eit stort vedlikehaldsetterslep som medfører høgare kostnader til drift enn om vegnettet hadde ein tilfredstillande standard.

Vedlikehald av jernbanenettet er avgjerande for å ta vare på realkapitalen og verdiane i infrastrukturen. Vedlikehald er òg viktig for å oppretthalde og vidareutvikle tryggleiksnivået og kvaliteten i jernbanenettet, trafikkavvikling og for å nå måla om driftsstabilitet, punktlegheit og regularitet.

Kystverket sin maritime infrastruktur vert påverka av m.a. vêr, bølger, saltvassmiljø og vasstandsnivå. Store delar av konstruksjonane er under vatn. Skader er vanskelege å kartlegge og følgje opp. Dersom skader på infrastrukturen ikkje vert kartlagd og utbetra fortløpande, vil behovet for vedlikehald auke i konstruksjonen si levetid. Kystverket vil prioritere vedlikehaldstiltak ut i frå ei vurdering av risiko for ulukker, samfunnsnytte og potensiell skadeutvikling på den maritime infrastrukturen.

Manglande vedlikehald på riksvegar, jernbanar og sjøinfrastrukturen har ført til eit omfattande etterslep på infrastrukturen. Transportetatane meiner at det sannsynlegvis vil vere samfunnsøkonomisk lønsamt å ta igjen etterslepet fordi det reduserer kostnadane knytt til bruk, drift og vedlikehald av infrastrukturen. Transportetatane tilrår difor å ta igjen heile etterslepet i høg ramme. Det er ikkje etterslep på infrastrukturen innan luftfart.

Ferjetrafikk

Det er i dag 17 ferjesamband på riksvegnettet. 4 av desse er i Sogn og Fjordane (E39 Oppedal – Lavik, rv. 13/rv. 55 Vangsnes – Hella – Dragsvik, rv. 5 Mannheller – Fodnes og E39 Lote – Anda)

Den generelle trafikkutviklinga fører til behov for auka kapasitet på ferjemateriell, samt oppgradering eller utviding av ferjekaier og landareal. Utgiftene til staten sitt kjøp av riksvegferjetenester har auka med 60 prosent i perioden 2010 – 2015. Det er lagt til grunn ein vidare auke på om lag 50 prosent ved utgangen av planperioden 2018 – 2029. Kostnadsveksten skuldast

m.a. generell kostnadsvekst i ferjedrifta, auka kapasitetsbehov som følgje av trafikkvekst og nye krav. Statens vegvesen har sett i gang ei utgreiing for å analysere utfordringar og moglegheits-rom for å vidareutvikle ferjemarknaden på lang sikt.

Miljøkrav i framtidige ferjeandod

Alle framtidige riksvegferjeandod skal ha miljøkrav. Utviklinga innan ny miljøteknolog har kome så langt at det no vert stilt krav til null- og lågutsleppsteknologi i ordinære andodskonkurransar. Det er viktig at andodskrava er konsistente over tid, slik at reiarlag som har investert i miljø-teknologi kan vere trygge på at ferjene kan nyttast i framtidige andod. Krava må vere slik at ein unngår spesialbygde ferjer som berre er eigna på eitt enkelt samband.

3.18 Investeringar

For store prosjekt har transportetatane rangert investeringane i tråd med retningslinene frå Samferdsledepartementet. Transportetatane har rangert prosjekta etter netto nytte pr. budsjett-krone. I tillegg er dei også rangerte etter samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard. For andre typar investeringar som programområdetiltak og investeringar knytt til bymiljøavtalane er det gjort eigne vurderingar av behov og nytte.

Økonomiske rammor og bindingar

Dei økonomiske rammene til rangering av nye prosjekt er i stor grad avgrensa til behovet for finansiering av prosjekt som anten er føresette starta opp i perioden 2014 – 2017 eller prosjekt som er føresette starta tidleg i planperioden. I tillegg kjem tiltak som følgje av forskrifter som t.d. tunneltryggleiksforskrifta.

Milliarder kroner				
Lav	NTP 2014-23	Basis	Middels	Høy
574	664	716	860	932

I låg ramme og i basisramma er det ikkje mogleg å gjennomføre alle store prosjekt som er rekna som bindingar. Dersom låg ramme vert

lagt til grunn, bør enkelte prosjekt med føresett start i 2017 utsettast. Uavhengig av rammenivå er det ikkje rom for å gjennomføre alle bundne prosjekt som føresett i retningslinene frå Samferdsledept. Dette gjeld føresetnadene om ferdigstilling av Inter-Citystrekningane. I dei to høgste ramme-nivåa er det føreslege å sette av 79 mrd. kr i middels ramme og 139 mrd. kr i høg ramme til store investeringsprosjekt i tillegg til bindingane.

Det er lagt til grunn at alle store prosjekt som har oppstart i perioden 2014 – 2017 i gjeldande NTP er bundne prosjekt. I tillegg har Samferdsledepartementet definert utbygging av Inter-City, Ringeriksbanan og E16 Skaret - Hønefoss som bundne prosjekt. Som følgje av tunneltryggleiksforskrifta har etatane også definert følgjande tre vegprosjekt som bundne:

- E16 Stanghelle – Arna
- E6 Øyer – Tretten (nytt tunneløp)
- E6 Megården - Mørsvikbotn

Totalt medfører dette bindingar på om lag 95 mrd. kr. på jernbane, 80 mrd. kr. på veg og 1 mrd. kr. på sjø. Det er også lagt til grunn at Nye Veier AS skal tilførast 61,6 mrd. kr i planperioden, i alle rammenivå.

Store prosjekt

Nye store prosjekt er rangert ut frå om dei er vurderte til å vere samfunnsøkonomisk lønsame og prosjekt som må byggast som følgje av forskriftskrav. Alternativt er prosjekta rangert etter om dei er viktige for samfunnstryggleik og etter ei vurdering av samanhengande standard og utbygging. Prioritering av bundne prosjekt skal ikkje vurderast av transportetatane. I dei lågaste rammevilkåra har transportetatane likevel vore nøyddde til å prioritere prosjekt som følgje av forskriftskrav før nokre av dei bundne prosjekta.

Ved rangering etter samfunnsøkonomi er prosjekta rangerte på tvers av etatane, etter fallande netto nytt pr. budsjettkrone. Rangering av prosjekt som er viktig for samfunnstryggleik er vurdert ut i frå risiko og konsekvens. Det er også lagt vekt på samanhengande standard og utbygging i rangeringane.

Programområde – Statens vegvesen

Innanfor programområda på riksveg er trafikstryggleik og utbetringstiltak prioritert høgt.

Programområder riksveg	Lav ramme	Basisramme	Middels ramme	Høy ramme
Utbedringstiltak	3 050	10 270	12 320	12 300
Tilrettelegging for gående og syklende	520	4 100	5 650	5 650
Trafikksikkerhetstiltak	6 160	13 350	17 790	17 790
Miljø- og servicetiltak	1 180	2 720	2 820	2 820
Kollektivtiltak og universell utforming	510	2 570	3 590	3 590
Sum	11 420	33 010	42 170	42 170

Til utbetring og utskifting av bruer, breiddeutviding av vegar og utbetringar for å tilpasse vegnettet til m.a. modulvogntog er det føreslege ei basisramme på 10,3 mrd. kr og 12,3 mrd. kr i middels og høg ramme.

Tiltak for kollektivtransport og universell utforming er prioritert høgt innanfor dei 9 største byområda. Det er også eit stort behov i andre byar. Dette må dekkast innanfor programområda.

Skredsikring

Det er føreslege ei basisramme på 7,1 mrd. kr og middels/høg ramme på 9,8 mrd. kr til skredsikring på fylkesveg. Nivået i middels/høg ramme er på nivå med NTP 2014 – 2023. Midlane til skredsikring på fylkesveg er ei tilskotsordning. Transportetatane meiner det bør stillast krav til at fylkeskommunane går inn med midlar til delfinansiering av tiltaka.

Til skredsikring på riksveg er det føreslege ei basisramme på 10,7 mrd. kr. I middels og høg ramme er det tilrådd ei ramme på 13,3 mrd. kr. Omlag 1,1 mrd. kr vil vere bundne til prosjekt som er prioritert i perioden 2014-17 i gjeldande NTP.

3.19 Korridorvise omtaler

Dei nasjonale transportkorridorane handterer dei viktigaste lange transportane i Noreg. Utbygging av desse korridorane vil bidra til meir effektive transport- og logistikk-løysingar. Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit er viktig både for godstransporten og for konkurransekrafta til norsk næringsliv.

Det er fastsett åtte nasjonale transportkorridorar:

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø
2. Oslo – Ørje/Magnor
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger
4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim
5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø
6. Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund
7. Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Av desse omfattar korridorane 4,5 og 6 vegar i Sogn og Fjordane.

Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim



E39 er hovudtransportåra mellom Stavanger og Trondheim. E39 er også ein viktig regional og lokal veg for mange kommunar og lokalsamfunn. Korridoren omfattar også rv. 9 frå Kristiansand til Haukeli og rv. 13/rv. 55 frå Jøsendal til Sogndal. Det er stor sjøtrafikk i regionen. Korridoren har fleire stamlufthamner med internasjonale forbindelsar. Fjordkryssingane skapar utfordringar for utvikling av samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Stykkgodstransporten vert i hovudsak utført av lastebil. Bulktransporten blir utført med skip. Sjøtransporten mellom Bergen – Stavanger og Bergen – Trondheim er dominert av store volum med raffinerte oljeprodukt.

Sjøtransporten dominerer godstransporten i dag med 59% av den årlege godsmengda i korridoren. Det er venta ein vekst sjøtransporten med om lag 35% fram 2040. Vegtransporten har 39% av den årlege godsmengda i dag. Det er forventa at lastebiltrafikken vil auke med omlag 63% fram mot 2040. Godstransport med tog utgjer 2% av den årlege godsmengda i korridoren. Det er venta at jernbanetransporten vil auke med om lag 61% fram mot 2040.

På lange personreiser dominerer fly med 60 prosent, deretter bil med 36 prosent og 4 prosent med tog. For personreiser viser grunnprognosane ein total vekst på 39 prosent frå 2014 til 2040. Det er forventa at reiser med bil vil auke med om lag 63 prosent, kollektivreiser med 46 prosent og fly med 49 prosent.

Det er planlagt mange vegprosjekt som vil bety at både personbil og lastebil vil få redusert reisetid. Fullføring av samanhengande utbygging kan føre til ei konkurransevriding til fordel for vegtransporten – ikkje minst på grunn av utbygging av nye vekstområde.

Vegstandarden er dårleg og lite samanhengande på delar av strekninga. Mange og lange strekningar manglar tilstrekkeleg breidde og gul midtline. Det er også redusert fart på ein del strekningar m.a. på grunn av tettstader og låg standard. Stadvis dårleg vegstandard, redusert fart og mange lange ferjestrekningar gir i sum lang reisetid på ruta. Det er sju ferjesamband på strekninga Kristiansand – Trondheim.

Kraftige stigingar og lange omkøyeringar er utfordringar på enkelte strekningar. Delar av vegnettet har høg fjellproblematikk. Fleire strekningar er utsett for skred. Det er stort behov for utbetringar og tryggleiksoppgraderingar av tunnelar, særleg på strekninga E39 Stavanger – Ålesund.

Det er fleire flaskehalsar for skipstrafikken, m.a. Askøybrua i innseglinga til Bergen og Stadthavet, som er krevjande å passere.

E39 Stavanger - Ålesund har ein rekke sårbare punkt med undersjøiske tunnelar, særleg på E39 Stavanger - Ålesund. Fleire parti er skredutsett. Ved lange stengingar er det ei utfordring med lange omkøyringsvegar. Rv 13 har ein rekke strekningar med vanskeleg framkome. I nokre tilfelle er det lange omkøyringsvegar. Vikafjellet er særleg utsett for stengingar på grunn av krevjande vêrtilhøve om vinteren.

Tabellen nedanfor syner bundne prosjekt i korridoren.

KORRIDOR 4	Larv		Basis		Middels		Høg	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Veg								
E39 Svevatjørn-Rådal	3 580	760	3 580	760	3 580	760	3 580	760
E39 Bjørset-Skei	380		380		380		380	
E39 Kvivsvegen, refusjon	40		40		40		40	
Rv 555 Sotrasambandet, forberedende arbeider til OPS			100		100		100	
E39 Rogfast	3 700	11 200	3 700	11 200	3 700	11 200	3 700	11 200
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt			130		130		130	
E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra			2 050		2 050		2 050	
Rv 13 Hardangerbrua, refusjon	60		60		60		60	
Rv 9 Setesdal			560	80	560	80	560	80
Skredsikring								
Rv 13 Jøberget	40		40		40		40	
Rv 13 Deilido	60		60		60		60	
Rv 13 Skjervet, refusjon	30		30		30		30	
Rv 13 Vik-Vangnes	600		600		600		600	
Kyst								
Nordlig innseiling Bergen	133		133		133		133	
Gjerdsvika Fiskerihavn	80		80		80		80	
Sum	8 703	11 960	11 543	12 040	11 543	12 040	11 543	12 040

Her er det lagt til grunn statlege midlar til refusjon av forskotterte midlar m.a. til E39 Kvivsvegen. Prosjekta E39 Svevatjørn - Rådal i Hordaland og E39 Bjørset - Skei i Sogn og Fjordane skal vidareførast. Det er også lagt til grunn statlege midlar til gjennomføring av E39 Rogfast i Rogaland. Det er lagt opp til å gjennomføre den planlagde skredsikringa av rv. 13 mellom Vik og Vangnes.

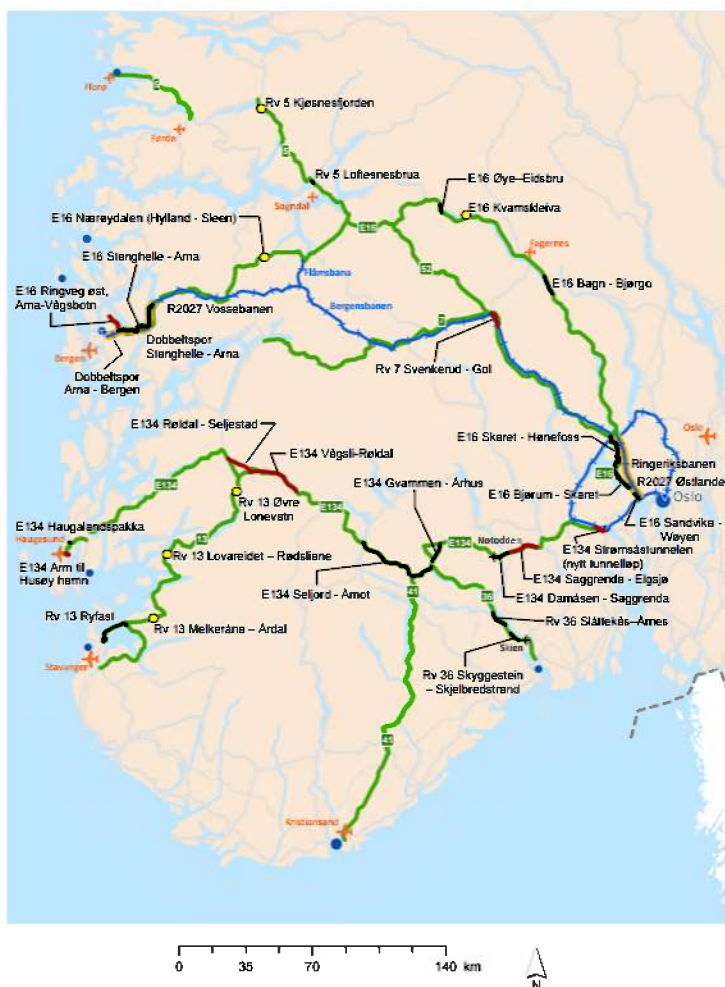
Det ligg ikkje inne nye vegprosjekt i planperioden 2018 - 2029 uansett rammenivå. I høg ramme ligg utbetring av Kalvåg fiskerihavn og realisering av Stad skipstunnel. I prosjektporteføljen basert på samfunnsøkonomi og samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging ligg gjennomsegling i hovudleia Bremanger sør inne i høg ramme med statlege midlar.

Følgjande vegprosjekt i Sogn og Fjordane som ligg inne i NTP 2014 - 2023 inngår ikkje nokon av rammenivåa:

- E39 Kjøs bru - Grodås
- E39 Utbetring av delstrekningar i Sogn og Fjordane
- Rv. 13 Tunnel gjennom Vikafjellet

Når det gjeld skredsikring er det lagt til grunn statlege midlar til prosjekta E39 Skjersura og E39 i Våtedalen i Sogn og Fjordane.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø



På strekninga frå Oslo til Bergen og Haugesund er det fem alternative aust-vest vegtrasear:

- E16 via Lærdal
- Rv 50 Hol – Aurland
- Rv 52 Hemsedalsfjellet
- Rv 7 over Hardangervidda
- E134 over Haukelifjell

E134 over Haukelifjell vert i all hovudsak nytta for transport mellom Oslo og Haugesund-området. Rv. 52 er det vanlegaste valet for tungtrafikken mellom Oslo og Bergen. Rv. 7 er den kortaste vegen mellom Bergen og Oslo og er viktig i reiselivssamanheng. E16 har den beste vinterregulariteten.

Områda på begge sider av høgjellet har høg befolknings-tettleik. Reiseliv og tradisjonell industriverksemd er viktige næringar. Desse næringane er svært transportintensive. Alle fjellovergangane har vesentleg lågare vegtrafikk på vinteren enn om sommaren. Vinterstid skjer personreiser i all hovudsak med fly.

Sjøtransport er viktig i denne korridoren. Av totale godsmengder har sjøtransporten om lag 45% av transporten. Jernbane har ein marknadsdel på om lag 30% og veg om lag 26%. Retnings-balansen er skeiv. Det er langt større volum som går med skip ut frå enn inn til Bergen. Det motsette er tilfelle med landbasert godstransport.

Grunnprognosane for godstransport viser ein forventa vekst for alle transportformene. Det er forventa av lastebiltrafikken vil auke med om lag 89% frå 2012 til 2040. Det er forventa at transportporten med jernbane vil auke med om lag 98% og sjøtransporten med 57%.

For persontransporten mellom endepunkta i korridoren har flyet ein marknadsdel på om lag 52%, bilen 32% og tog 12%. Bussen har ein marknadsdel på 3,5%. Bergensbana er landets mest trafikkerte fjerntogstrekning og er ei viktig turistbane. Det er tilknytning til Flåmsbana, som er blant dei mest besøkte attraksjonane i landet. For reiser til spreiddbygde område mellom endepunkta i korridoren er bil den dominerande transportforma med ein marknadsdel på om lag 80%. Flytransport har ein marknadsdel for personreiser på om lag 80 prosent i relasjonen mellom Oslo, indre Sogn og Bergen. Det er forventa at personturar med bil vil auke med om lag 85% frå 2014 til 2040, kollektivreiser med 47% og fly med 56%.

Lange parti på vegnettet i korridoren er smale og svingete, har sterk stigning og dårleg standard. Det er fleire vêrutsette høgjellsovergangar med kolonnekøyring eller vinterstenging. Fleire tunnelar har sterk stigning og krapp kurvatur som gir redusert framkome. Krevjande vêrtilhøve, kritiske punkt eller strekningar og dårlege alternativ for omkøyring gir høg sårbarheit. Det er stor risiko for stengingar eller redusert framkome vinterstid eller i periodar med risiko for flaum eller skred. Under særleg vanskelege vêrtilhøve er E16 som oftast den

einaste riksvegen mellom Oslo og Bergen over høgjellet som er open. Fleire strekningar har lange tunnelar med reduserte moglegheiter for omkøyning. For E16 gjeld dette strekninga mellom Bergen og Trengereid samt Lærdalstunnelen og Gudvangatunnelen. Stenging er særleg kritisk om vinteren der god framkome på E16 er ekstra viktig.

Tabellen nedanfor syner bundne prosjekt i korridoren.

KORRIDOR 5	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane								
Vossebanen, plattformforlengelse	280		280		280		280	
Arna–Bergen	2 890		2 890		2 890		2 890	–
Bolstadøyri kryssningsspor	110		110		110		110	
Ringeriksbanen			10 000		20 100		20 100	
Veg								
E134 Damåsen–Saggrenda	1 420	450	1 420	450	1 420	450	1 420	450
E134 Gvammen–Århus	870		870		870		870	
E134 Seljord–Åmot	130		130		130		130	
Rv 13 Rylfast	630	820	630	820	630	820	630	820
Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	230		230		230		230	
Rv 36 Slåttekås–Arnes	60	80	60	80	60	80	60	80
E134 Haugalandspakken	160		160		160		160	
E16 Sandvika–Wøyen	50	1 340	50	1 340	50	1 340	50	1 340
E16 Bagn–Bjørge	750		750		750		750	
Rv 5 Loftesnesbrua	70		70		70		70	
E16 Bjørnum–Skaret	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620
E16 Stanghelle – Arna	4 000	3 800	4 500	3 800	3 500	3 800	3 500	3 800
E16 Skaret–Hønefoss			3 000	2 000	5 400	3 200	5 400	3 200
E16 Øye–Eidsbru	400		400		400		400	
E16 Varpe bru–Smedalsosen	110		110		110		110	
Sum	14 110	10 110	27 610	12 110	39 110	13 310	39 110	13 310

Det er lagt til grunn statlege midlar til fullfinansiering av prosjektet Varpe bru – Smedalsosen på E16 over Filefjell. I tillegg skal m.a. prosjekta på E16 Bagn – Bjørge og E16 Øye – Eidsbru i Oppland og rv. 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane vidareførast. For å ivareta viktige føresegner i tunneltryggleiksforskrifta, er det lagt til grunn statlege midlar i låg ramme til anleggsstart på prosjektet E16 Stanghelle – Arna i Hordaland.

Det ligg ikkje inne nye vegprosjekt i planperioden 2018 – 2029 uansett rammenivå. Når det gjeld skredsikring er det lagt til grunn statlege midlar til prosjektet rv 5 Kjøsnestfjorden i Sogn og Fjordane i alle rammenivå. Frå basisramma er det lag til grunn gjennomføring av prosjektet E16 Nærøydalen (Hylland – Sveen) i Sogn og Fjordane.

Korridor 6: Oslo – Trondheim med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund



Korridoren er hovudsamband nord - sør og er viktig for vidare samband mot Nord-Vestlandet. For Sogn og Fjordane sitt vedkomande er det Rv 15 mellom Måløy og Otta som er viktig. Rv 15 er viktig for eksport av m.a. fisk, fiskeprodukt og møblar. Strekinga er også viktig for reislivet.

Tunnelane over Strynefjellet har dårleg standard. Det er behov for omfattande utbetringar og sikringar. Rv. 15 går gjennom skredsutsette område i Grasdalen. Opp mot Strynefjellstunnelane er det sterk stigning.

Rv. 15 over Strynefjellet blir tidvis stengd om vinteren. Her er det ikkje eigna lokale omkøyringsruter for tyngre køyretøy. Det er laga KVU for Strynefjellet, men KS1 er ikkje ferdig.

Det ligg ikkje inne bundne prosjekt på rv. 15 mellom Otta og Måløy. Det er heller ikkje

føreslege nye prosjekt på rv. 15 i planperioden uansett rammenivå. Rv. 15 Strynefjellet er inne i NTP 2014 – 23, men inngår ikkje i nokon av rammenivåa i grunnlagsdokumentet frå transportetatane.

4. Vurderingar og konsekvensar

Det overordna målet for transportpolitikken er definert til å vere eit transportsystem som er sikkert, som fremjar verdiskaping og som bidreg til omstilling til eit samfunn med låge utslipp. Ut i frå dette overordna målet er det definert tre hovudmål som går på betre framkome for både personar og gods i heile landet, redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen og redusere klimagassutslappa i tråd med eit omstilling til eit samfunn med låge utslipp og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

Gjennom det overordna målet og hovudmåla for transportpolitikken er det enda større fokus på klimareduksjonar i transportsektoren enn tidlegare. Den overordna politikken for transportsektoren vil måtte vere førande for samferdslepolitikken også i Sogn og Fjordane og vil bli lagt til grunn for arbeidet med m.a. Regional transportplan.

Økonomiske rammer og prioriteringar

Planarbeidet til dei nasjonale transportetatane er gjennomført med utgangspunkt i ei felles økonomisk basisramme. I tillegg er det lagt til grunn tre alternative rammenivå; låg ramme, middels ramme og høg ramme.

I tråd med retningslinjer frå Samferdsledepartementet har transportetatane lagt vekt på at ressursbruken skal vere basert på samfunnsøkonomiske analysar. Kravet for alle rammenivå er at tiltaka samla sett skal vere samfunnsøkonomisk lønsame. Ut i frå dette er nye investerings-

prosjekt rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemd. I tillegg har transportetatane også vurdert nye investeringsprosjekt ut i frå samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Fylkesrådmannen stiller spørsmål om transportetatane har sett på alle samfunnsmessige verknader i sine vurderingar.

Vurdering av nye investeringsprosjekt etter desse kriteria har slått negativt ut for Sogn og Fjordane. Transportetatane har ikkje funne rom for nye veginvesteringar i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2029. Dette er ikkje i samsvar med intensjonen om ein ferjefri og utbetra E39 i løpet av 20 år. Det er eit stort behov for utbetringar/nybygg på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Når alle nye investeringar skal vurderast ut i frå samfunnsøkonomisk lønsemd, fryktar fylkesrådmannen at det vil bli eit standardskilje på vegnettet i vårt fylke samanlikna med t.d. Hordaland og Rogaland. E39 er definert som hovudferdsleåra på Vestlandet frå Kristiansand til Trondheim. Får å realisere ferjefri E39 er det viktig at det vert lagt opp til nye investeringar også i Sogn og Fjordane, sjølv om desse prosjekta ikkje vert vurdert som samfunnsøkonomisk lønsame. Her bør det leggest større vekt på samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Klimastrategi. Samfunnstryggleik og klimatilpassing

Transportetatane legg til grunn at stat, fylkeskommunar og kommunar skal stille krav til energi-effektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff ved innkjøp av køyretøy og transporttenester. Det vert også lagt til grunn at det skal stillast krav om at alle ferjer, hurtigbåtar og dieseltog nyttar nullutsleppsteknologi der teknologiske, økonomiske og praktiske tilhøve gjer det mogleg.

I Sogn og Fjordane vil all kollektivtransport bli drifta etter anbudskontraktar frå juni 2017. Det er inngått langsiktige kontraktar med buss- og reiarlag der det er stilt krav til teknologi og tiltak for å redusere utslepp frå kollektivtransporten. Selskapa har gjennomført større investeringar i materiell for å tilfredsstille krava i anbudskontrakten.

Innanfor gjeldande anbudskontraktar er det avgrensa moglegheiter til å stille krav om ny teknologi og bruk av biodrivstoff utan store økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen meiner målsettingane i grunnlagsdokumentet er gode, men det bør vere ein føresetnad at staten følgjer opp med auka løyvingar til fylkeskommunane slik at målsettingane kan gjennomførast utan å måtte redusere eksisterande kollektivtilbod. Fylkesrådmannen legg til grunn av det vil bli stilt krav til energieffektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff i framtidige anbod på kollektiv (gjeld buss, båt og ferje). Fylkesrådmannen legg opp til at Sogn og Fjordane fylkeskommune skal ta sin del av ansvaret for å redusere klimagassutsleppa i tråd med dei nasjonale måla i klimastrategien. Klimastrategien vil bli lagt til grunn for arbeidet med m.a. Regional transportplan som fylkestinget skal handsame desember 2017.

Forventa folketalsvekst og trafikkvekst er venta å kome i dei større byane. Klimagassutslepp og reduksjon av dette vil dermed vere større i byområda enn i distrikta. Dette frittek ikkje distrikta frå å planlegge og gjennomføre tiltak for å redusere utsleppa. Distrikta vil ikkje ha dei same utfordringane med klimagassutslepp, men må ta høgde for at utslepp vil påverke klima i negativ retning med meir ekstreme nedbørmengder m.m. Fylkesrådmannen legg difor til grunn at Sogn og Fjordane må vere budd på meire ekstreme nedbørmengder som vil påverke eksisterande infrastruktur. For Sogn og Fjordane fylkeskommune vil det difor vere mest aktuelt å gjennomføre klimatilpassande tiltak på eksisterande infrastruktur ved auka satsing på vedlikehald av infrastrukturen. I den samanheng er det også viktig å sikre gode omkøyningar ved ei vegstenging.

Kartleggingar gjennomført av Statens vegvesen viser eit stort vedlikehaldsetterslep både på riks- og fylkesveg. Det er berekna eit behov for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet på 129 mrd. 2016-kr for heile perioden 2018 – 29. I 2014 brukte fylkeskommunane 8,1 mrd. 2016-kr på drift og vedlikehald av fylkesvegane. Det betyr at det er ei underfinansiering på mellom 1,5 - 2 mrd. kr til drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. I tillegg til auka kostnader til skred, flaum og drenering som følgje av endra klima. Ut i frå dette meiner fylkesrådmannen at det vil vere

naturleg at fylkeskommunane får auka løyvingar i åra som kjem for å vere i stand å dekke behovet for drift- og vedlikehald på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen viser i den samanheng til transportetatane sitt forslag om eit eige program for fornying av fylkesvegnettet. KS har i si fråsegn til Nasjonal transportplan slutta seg til innføring av eit slikt program. Sogn og Fjordane fylkeskommune bør og slutte seg også til transportetatane sitt forslag til eit slikt program.

Godsstrategi

Transportetatane føreslår ein godsstrategi for overføring frå veg til sjø og bane. Potensialet for overføring av gods er rekna til mellom 5 og 7 mill. tonn årleg. Det meste av denne godsmengda vil bli overført frå veg til bane. Det er nødvendig med statlege økonomiske incentiv for å få overført gods frå veg til sjø. Det er berre staten som har moglegheit til å bruke slike incentiv. I Sogn og Fjordane vil hamnene i Florø og Måløy vere aktuelle for tilrettelegging for overføring av meir gods frå veg til sjø. Dette vil krevje tiltak på hamnene samt utbetring av vegane fram til hamnene. Fylkesrådmannen vil minne om det er marknaden og næringslivet som avgjer val av transportmiddel. Til no har det nok vore slik at raskaste og rimelegaste alternativ for transport av gods vert brukt.

I Sogn og Fjordane er det ikkje potensiale for overføring av gods frå veg til bane. Gjennom godsstrategien vil transportetatane legge til rette for modulvogntog på vegnettet for å redusere tal biler i godstransporten. Dette krev ein betre infrastruktur både på riksvegnettet og dei viktigaste fylkesvegane i fylket. Dersom det skal leggjast til rette for modulvogntog i Sogn og Fjordane vil det vere avgjerande at det vert gjennomført investeringar på utbetring av riksvegnettet, særleg på rv. 52 Hemsedalsfjellet. Det vil også vere viktig at fylkeskommunen har økonomi til å gjere investeringar på fylkesvegnettet.

Transporttryggleik

Eit av hovudmåla i grunnlagsdokumentet er å redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen. Første etappemål er redusere tal drepne og skadde i vegtrafikken til 350 innan 2030. Det er samstundes eit mål at det ikkje skal skje ulukker med akutt forureining. For Sogn og Fjordane vil også nullvisjonen bli lagt til grunn for arbeidet med Regional transportplan. Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at det viktig å oppretthalde og auke dagens høge tryggleiksstandard for sjø,- luft og jernbanetransport. For Sogn og Fjordane vil vere svært viktig med ytterlegare merking og sikring av farleiene i sjø, samt utbygging av Stad skipstunnel. Dette vil styrke tryggleiken på sjø vesentleg langs kysten av Sogn og Fjordane.

Motorvegplan/Ferjefri E39

Som vedlegg til grunnlagsdokumentet til NTP har transportetatane m.a. utarbeidd ein motorveg-plan og ein utviklingsstrategi for ferjefri E39. I Sogn og Fjordane inngår E39 i motorvegplanen med fartsgrense på 100 km/t eller mindre. Utviklingsstrategien for E39 viser at det er teknologisk og planleggingsmessig mogleg å gjennomføre ambisjonen om ein ferjefri E39 på 20 år, men det er finansielt utfordrande å gjennomføre ambisjonen.

For Sogn og Fjordane vil den viktigaste ambisjonen vere å få bygd ut E39 til fullgod standard mellom fjordkryssingane. Det føreset at det vert løyvd midlar til E39 ut over dei prosjekta som ligg inne som bindingar i grunnlagsdokumentet. Her er det etter fylkesrådmannen si vurdering lagt for stor vekt på samfunnsøkonomisk nytte og for lite på samfunnstryggleik og utbygging av E39 med ein samanhengande standard. Skal E39 gjennom Sogn og Fjordane vere ein del av motorvegplanen må det som minimum leggest opp til ei oppgradering av E39 her i fylket.

Fylkeskommunalt transportsystem og kollektivtransport

Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i dei større byane. Fylkesrådmannen sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Alle strategiar og verkemiddel for å auke kollektiv- tilbodet er retta inn mot dei største byane. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten både ut i frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod i distrikta, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta. Dette må skje gjennom rammetilskotet til fylkeskommunane.

For framføring av kollektivtransporten er det viktig at etterslepet på vedlikehald av vegar, jernbane og kystanlegg vert fjerna. Målretta innsats på vedlikehaldsetterslepet har redusert etterslepet på riksvegar. Det same har ikkje skjedd på fylkesvegane. Dei statlege transportetatane har, gjennom grunnlagsdokumentet, vist at det er eit stort investeringsbehov på mange fylkesvegar for få dei oppgraderte til dagens behov. Etterslep i vedlikehaldet og auka drifts- og vedlikehaldskostnader som følgje av endra klima, vil også krevje auka ressursar i åra som kjem. Kostnaden knytt til utbetring av kritisk infrastruktur på fylkesvegnettet er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit eige program for fornying av fylkesvegar. KS har fremja forslag om eit tiårig program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet kan reduserast. I KS sitt programforslag er ferjekaier, bruer og tunnelar inkludert. Fylkesrådmannen sluttar seg til KS sitt framlegg til eit slikt program over ein 10-årsperiode. Midlane må øyremerkast gjennom rammetilskotet til fylkeskommunane.

Sidan 2010 og fram til i dag har det vore ein kraftig vekst i fylkeskommune sine utgifter til kjøp av ferjetenester. Kostnadsveksten skuldast delvis ein generell kostnadsvekst i ferjedrifta og delvis behov for auka kapasitet som følgje av trafikkvekst, utvida opningstider, prising av risiko gjennom nye anbod, nye miljøkrav og andre myndigheitskrav. Denne veksten ser ut til å halde fram nokre år til. Kostnadsveksten er det ikkje kompensert for gjennom inntektssystemet til fylkeskommunane. Strammare økonomi for fylkeskommunane kan dermed føre til eit redusert ferjetilbod dersom kostnadsveksten på fylkesvegferjene ikkje vert kompensert for.

Utfordringane med skredsikring er størst i Sogn og Fjordane og Hordaland. Transportetatane føreslår ei basisramme på 7,1 mrd. kr ei middels/høg ramme 9,8 mrd. kr til skredsikring på fylkesveg. I følgje Statens vegvesen sine vurderingar av skredsikringsbehov på fylkesveg er det behov minst 8,7 mrd. kr for å sikre fylkesvegane mot skred med høg, middels og låg skredfaktor berre i Sogn og Fjordane. På riksvegnettet i Sogn og Fjordane er behovet skissert til minst 4,2 mrd. kr. Nasjonal rassikringsgruppe stiller krav om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Basert på Statens vegvesen sine nyaste rapportar om skredsikringsbehov, medfører det årlege løyvingar til skredsikring på 3,4 mrd. kr i planperioden. Sogn og Fjordane fylkeskommune støttar Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om sikring av det offentlege vegnettet mot skred innan 2030. Ut i frå dette kravet er rammene til skredsikring for låge.

Transportetatane viser til at midlane til skredsikring på fylkesveg er ei tilskotsordning. Dei meiner det bør stillast krav til at fylkeskommunane går inn med eigne midlar til delfinansiering av skredsikringstiltaka. Fylkesrådmannen vil nok ein gong vise til det nye inntektssystemet for fylkeskommunane, som medfører at det fylket i landet med størst behov for skredsikring av fylkesvegnettet vil få redusert sine rammeoverføringar frå staten monaleg innan 2019. Sogn og Fjordane fylkeskommune er i ferd med å tilpasse seg det nye inntektssystemet med å redusere nivået på den fylkeskommunale drifta inkludert infrastruktur og samferdsletilbod. Dersom det vert innført krav om fylkeskommunal delfinansiering av skredssikringstiltak, vil det føre til at færre sikringstiltak blir gjennomført og ein ytterlegare reduksjon av anna fylkeskommunal tenestetilbod. Fylkesrådmannen vil gå sterkt imot ei finansieringsordning med krav om fylkeskommunal delfinansiering av skredtiltak.

Drift, vedlikehald, forvaltning og fornying

Transportetatane peikar på at det er viktig å oppretthalde eit drifts- og vedlikehaldsnivå som tek vare på samfunnet sine infrastrukturinvesteringar. Dette er Sogn og Fjordane fylkeskommune samd i og sluttar seg til ambisjonen om ta bort vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet. Same ambisjon må ligge til grunn for fylkesvegnettet, men dersom fylkeskommunane skal vere i stand til auke nivået på drift og vedlikehald, må den fylkeskommunale økonomien styrkast gjennom auka overføringar frå staten – ikkje reduksjon slik som det nye inntektssystemet legg opp til fram mot 2019.

Investeringar og rammer

Investeringar i ny samferdsleinfrasturktur er rangert i tråd med retningslinjer frå Samferdsledepartementet. Prosjekta er rangert etter ei vurdering av samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte pr. krone) samt etter samfunnsstryggleik og samanhengande utbygging og standard. Etter ei slik vurdering av nye investeringsprosjekt er det ikkje tilrådd nye investeringsprosjekt i Sogn og Fjordane i planperioden. Vegprosjekt i siste seks-årsperiode i gjeldande transportplan er ikkje vidareført i framlegget frå transportetatane. Dette gjeld følgjande prosjekt:

- E39 Kjøs bru – Grodås
- E39 Utbetring av delstrekningar i Sogn og Fjordane
- Rv. 13 tunnel gjennom Vikafjellet
- Rv. 15 Strynefjellet

Dette vil bety at viktige investeringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane ikkje vert realisert. For Sogn og Fjordane vil det vere svært uheldig om det ikkje kjem nye investeringar på riksvegnettet i neste 12 årsperiode. Dette kan ikkje akseptrast.

Transportetatane viser til at dei økonomiske rammene til rangering av nye prosjekt i stor grad er avgrensa til behovet for finansiering av prosjekt som er starta opp i perioden 2014 – 2017. Dette er definert som bundne prosjekt. Uavhengig av rammenivå er det ikkje mogleg å gjennomføre alle bundne prosjekt som er lagt til grunn av Samferdsledepartementet. Fylkesrådmannen meiner ut i frå dette at minst høg ramme bør leggest til grunn for Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

Når det gjeld skredsikring av riksvegnettet ser det ut til at Sogn og Fjordane vil kome godt ut med planlagd sikring av rv. 13 Vik – Vangsnes, E39 Skjersura, E39 Våtedalen, rv. 5 Kjørnesfjorden og E16 Nærøydalen (Hylland – Sveen). Sjølv om Sogn og Fjordane må kunne seie seg nøgd med dei skredsikringsprosjekta som ligg inne i grunnlaget, er det likevel grunn til å peike på rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø.

Når det gjeld investeringar på kysten ligg Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn inne i høg ramme. Realisering av Stad skipstunnel er viktig for tryggleiken innan skipsfarten langs kysten og bør inn på alle rammenivå. Fiskeriutbyggingsprosjektet på Kalvøya i Kalvåg er viktig for å styrke og utvikle fiskerimiljøet på kysten av Sogn og Fjordane. Med fullt utbygd fiskerihamn i Kalvåg vil fiskeflåten få ein god og trygg base. Bremanger Hamn meiner Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018. Fylkesrådmannen sluttar seg til denne vurderinga.

5. Konklusjon

Fylkesrådmannen konstaterer at store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Sjølv med høg ramme kjem det ikkje nye vegprosjekt i Sogn og Fjordane med den vektlegginga som er lagt til grunn i prosjektporteføljen. Fylkesrådmannen meiner at minst høg ramme må leggest til grunn for investeringar i planperioden.

Nye vegprosjekt er vurderte ut i frå samfunnsøkonomisk lønsemd og ut i frå samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Sjølv med ei vurdering etter samanhengande standard og utbygging, kjem det ikkje nye vegprosjekt i Sogn og Fjordane i planperioden. Fylkesrådmannen viser til at både fylkestinget i Sogn og Fjordane og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Dette medfører at det må leggest mindre vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd og meir vekt på samanhengande standard og utbygging. Ut i frå dette meiner fylkesrådmannen at følgjande prosjekt må inn i investeringsprogrammet:

- E39 Kjøs bru – Grodås
- E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
- E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Statens vegvesen sett i gang eit arbeid med KVV på strekninga mellom Voss og Gol. Her vert alternativa over rv. 7 Hardangervidda og rv. 52 Hemsedal vurderte opp mot kvarandre. Arbeidet er ikkje ferdig, men Statens vegvesen sine konklusjonar og tilrådingar skal inn i det vidare arbeidet med NTP. Sogn og Fjordane fylke har vore, og er tydelege på, at alternativet over rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga nord for Bergen. Sogn og Fjordane fylkeskommune har i tidlegare vedtak støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

Når det gjeld skredsikring legg fylkesrådmannen til grunn at ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om full sikring av vegnettet mot skred innan 2030. Rammene til skredsikring er for låge i transportetatane sitt grunnlagsdokument. Fylkesrådmannen er nøgd med at det er tilrådd fleire nye skredsikringsprosjekt på riksvegnettet, men vil minne om auka skredfare på rv. 5 mellom Førde og Florø. Sikring av denne strekninga er viktig med tanke på høg arbeidspending og lang omkøyringsveg når er stengd.

Grunnlagsdokumentet legg opp til auka kostnader for fylkeskommunane m.a. gjennom auka satsing på kollektivtrafikk og klimareduserande tiltak. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørmengder.

Grunnlagsdokumentet frå transportetatane dokumenterer stort forfall på fylkesvegnettet og kor viktig vedlikehald av infrastrukturen vil vere både for trafikktryggleik, framkome og for å møte

framtidige klimautfordringar. Denne satsinga kan sjåast på som eit paradoks når fylkeskommunane har fått eit nytt inntektssystem der fylke som Sogn og Fjordane får reduserte overføringar frå staten. Fram mot 2019 vil Sogn og Fjordane få redusert sine overføringar frå staten med mellom 200 og 250 mill. kr. Samferdsleområdet må redusere nivået på drift- og vedlikehald av fylkesvegnettet og på kollektivtilbodet. Fylkeskommunen har sett i gang eit arbeid for å tilpasse drifta til framtidige løyvingar frå staten. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og dei ambisjonane som vert lagt på fylkeskommunane gjennom det framlagde grunnlagsdokumentet. Fylkesrådmannen sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag til eit program over 10 år for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.

Gjennomføring av prosjektet Stad skipstunnel vil vere eit viktig for tryggleiken på sjø. Prosjektet ligg inne med om lag 2,2 mrd. kr i høg ramme. Prosjektet bør på alle rammenivå.

Fylkesrådmannen meiner at dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Det er vidare viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogntog i godstransporten.



Kun ikke vis det lukkede bilde. Filen kan være flyttet, ha blitt tatt vekk eller være slettet. Fortsatt er koblingen påker riktig fil og plassering.

POL

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
24/16 31.05.2016 16/3551 12989/16

Sakshandsamar: Lisa Marie Hillestad Ålsberg

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for næring og kultur	31.05.2016	54/16
Hovudutval for opplæring	31.05.2016	16/16
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	24/16
Fylkesutvalet	01.06.2016	/
Fylkestinget	14.06.2016	/

Tertialrapport 1/2016

Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

A. Det vert gjort slike endringar i driftsbudsjettet for 2016

- 1 Rammetilskotet vert redusert med 3,819 mill.kr.
- 2 Regionale utviklingsmidlar vert auka med 3,030 mill. kr.
- 3 Lokale inntekter vert auka med 13,988 mill. kr.
Ekstraordinære avdrag vert auka tilsvarande.
- 4 Driftsmidlar til investering vert auka med 12,186 mill. kr.
- 5 Avsetjing til omstillingsfond vert redusert med 0,360 mill. kr.
- 6 Sektorbudsjettet til politisk styring, plan og forvaltning vert auka med 1,678 mill. kr med slik fordeling:
 - Teneste 4100 Kontrollutvalet og revisjon vert auka med 0,278 mill. kr.*
 - Teneste 7151 Regionalt plan og utviklingsarbeid vert auka med 2,500 mill. kr.*
 - Teneste 7154 Utviklingsarbeid klima vert auka med 1,450 mill. kr. Midlane vert flytta frå teneste 7163 Klima og miljø. Teneste 7163 utgår.*
 - Teneste 7164 Friluftsliv mv. med tilhøyrande budsjett på 1,100 mill. kr vert flytta til sektoren næring og kultur.*
- 7 Sektorbudsjettet til opplæring vert redusert med 12,024 mill. kr. med slik fordeling:
 - Teneste 5151 Fellesutgifter vert redusert med 2,238 mill. kr.*
 - Teneste 5200 Pedagogisk leing vert redusert med 2,000 mill. kr.*
 - Teneste 5201 Pedagogiske fellesutgifter vert redusert med 10,000 mill. kr.*
 - Teneste 5210 Utdanningsprogramma vert auka med 4,274 mill. kr*
 - Teneste 5313 Jordbrukskulegardar vert redusert med 0,100 mill. kr.*
 - Teneste 5611 PP-tenesta vert redusert med 0,400 mill. kr.*
 - Teneste 5613 Oppfølgingstenesta vert redusert med 0,130 mill. kr.*
 - Teneste 5620 Tilpassa opplæring vert redusert med 4,000 mill. kr.*
 - Teneste 5701 Opplæring i bedrift vert auka med 0,570 mill. kr.*
 - Teneste 5702 Fagprøver vert auka med 0,500 mill. kr.*
 - Teneste 5810 Vaksenopplæring vert auka med 1,500 mill. kr.*
- 8 Sektorbudsjettet til næring og kultur vert auka med 3,995 mill. kr med slik fordeling:
 - Teneste 7012 Bransjeretta satsingar vert auka med 1,280 mill. kr.*
 - Teneste 7015 Nyskaping vert auka med 1,250 mill. kr.*
 - Teneste 7164 Friluftsliv mv. med tilhøyrande budsjett på 1,100 mill. kr vert flytta til sektoren næring og kultur frå sektoren politisk styring, plan og forvaltning.*
 - Teneste 7500 Kulturminnevern vert auka med 0,250 mill. kr.*
 - Teneste 7720 Kunstproduksjon vert auka med 0,115 mill. kr.*
- 9 Sektorbudsjettet til samferdsle vert redusert med 6,264 mill. kr. med slik fordeling:
 - Teneste 7300 Buss – kjøp av teneste vert redusert med 3,550 mill. kr.*
 - Teneste 7310 Fylkesvegferjer vert redusert med 2,898 mill. kr.*
 - Teneste 7322 Båt- ekspress- og lokalruter vert auka med 0,184 mill. kr.*

B. Det vert gjort slike endringar i kapitalbudsjettet for 2016

- 1 Investeringsprogrammet for bygg med tilhøyrande finansieringsplan vert endra i samsvar med vedlegg 3.
- 2 Investeringsprogrammet for fylkesvegar med tilhøyrande finansieringsplan vert endra i samsvar med vedlegg 4.

- 3 Inntekter frå sal av anleggsmidlar på samla 12,952 mill. kr - med fråtrekk for eventuelle salskostnader - vert nytta til ekstraordinære avdrag.

C. Andre område

- 1 Rapportering på finansporteføljen i vedlegg 5 vert teken til vitande.
- 2 Rapportering på konsesjonskraftomsetjing i vedlegg 6 vert teken til vitande.
- 3 Budsjetreglementet vert endra i samsvar med vedlegg 7.

Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

A. Det vert gjort slike endringar i driftsbudsjettet for 2016

- 1 Rammetilskotet vert redusert med 3,819 mill.kr.
- 2 Regionale utviklingsmidlar vert auka med 3,030 mill. kr.
- 3 Lokale inntekter vert auka med 13,988 mill. kr.
Ekstraordinære avdrag vert auka tilsvarande.
- 4 Driftsmidlar til investering vert auka med 12,186 mill. kr.
- 5 Avsetjing til omstillingsfond vert redusert med 0,360 mill. kr.
- 6 Sektorbudsjettet til politisk styring, plan og forvaltning vert auka med 1,678 mill. kr med slik fordeling:
*Teneste 4100 Kontrollutvalet og revisjon vert auka med 0,278 mill. kr.
Teneste 7151 Regionalt plan og utviklingsarbeid vert auka med 2,500 mill. kr.
Teneste 7154 Utviklingsarbeid klima vert auka med 1,450 mill. kr. Midlane vert flytta frå teneste 7163 Klima og miljø. Teneste 7163 utgår.
Teneste 7164 Friluftsliv mv. med tilhøyrande budsjett på 1,100 mill. kr vert flytta til sektoren næring og kultur.*
- 7 Sektorbudsjettet til opplæring vert redusert med 12,024 mill. kr. med slik fordeling:
*Teneste 5151 Fellesutgifter vert redusert med 2,238 mill. kr.
Teneste 5200 Pedagogisk leing vert redusert med 2,000 mill. kr.
Teneste 5201 Pedagogiske fellesutgifter vert redusert med 10,000 mill. kr.
Teneste 5210 Utdanningsprogramma vert auka med 4,274 mill. kr
Teneste 5313 Jordbruksskulegardar vert redusert med 0,100 mill. kr.
Teneste 5611 PP-tenesta vert redusert med 0,400 mill. kr.
Teneste 5613 Oppfølgingstenesta vert redusert med 0,130 mill. kr.
Teneste 5620 Tilpassa opplæring vert redusert med 4,000 mill. kr.
Teneste 5701 Opplæring i bedrift vert auka med 0,570 mill. kr.
Teneste 5702 Fagprøver vert auka med 0,500 mill. kr.
Teneste 5810 Vaksenopplæring vert auka med 1,500 mill. kr.*
- 8 Sektorbudsjettet til næring og kultur vert auka med 3,995 mill. kr med slik fordeling:
*Teneste 7012 Bransjeretta satsingar vert auka med 1,280 mill. kr.
Teneste 7015 Nyskaping vert auka med 1,250 mill. kr.
Teneste 7164 Friluftsliv mv. med tilhøyrande budsjett på 1,100 mill. kr vert flytta til sektoren næring og kultur frå sektoren politisk styring, plan og forvaltning.
Teneste 7500 Kulturminnevern vert auka med 0,250 mill. kr.
Teneste 7720 Kunstproduksjon vert auka med 0,115 mill. kr.*
- 9 Sektorbudsjettet til samferdsle vert redusert med 6,264 mill. kr. med slik fordeling:
*Teneste 7300 Buss – kjøp av teneste vert redusert med 3,550 mill. kr.
Teneste 7310 Fylkesvegferjer vert redusert med 2,898 mill. kr.
Teneste 7322 Båt- ekspress- og lokalruter vert auka med 0,184 mill. kr.*

B. Det vert gjort slike endringar i kapitalbudsjettet for 2016

- 1 Investeringsprogrammet for bygg med tilhøyrande finansieringsplan vert endra i samsvar med vedlegg 3.
- 2 Investeringsprogrammet for fylkesvegar med tilhøyrande finansieringsplan vert endra i samsvar med vedlegg 4.
- 3 Inntekter frå sal av anleggsmidlar på samla 12,952 mill. kr - med fråtrekk for eventuelle salskostnader - vert nytta til ekstraordinære avdrag.

C. Andre område

- 1 Rapportering på finansporteføljen i vedlegg 5 vert teken til vitande.
- 2 Rapportering på konsesjonskraftomsetjing i vedlegg 6 vert teken til vitande.
- 3 Budsjettreglementet vert endra i samsvar med vedlegg 7.

Vedlegg:

1. Økonomiske endringar i driftsbudsjettet som følgje av T1/16.
2. Kontrollutvalet – B 2016/ øk.plan 2016-19 – justering av ramme
3. Investeringsprogrammet for bygg med tilhøyrande finansieringsplan.
4. Investeringsprogrammet for fylkesvegar med tilhøyrande finansieringsplan.
5. Rapportering på finansporteføljen.
6. Rapportering på konsesjonskraftomsetjinga.
7. Endringar i budsjettreglementet.

SAKSFRAMSTILLING

1. ØKONOMISK STATUS

Omstillingsarbeidet i høve reduserte inntektsrammer pregar dei økonomiske prioriteringane i fylkeskommunen. For dei to første åra i denne omstillingsprosessen har vi balansert budsjetta mellom anna ved å gjennomføre innsparingstiltak i heile organisasjonen. Vidare har vi lukkast i arbeidet med opptrapping av tapskompensasjonen. Det er viktig at omstillingsarbeidet held fram då den økonomiske utfordringa aukar i åra framover. I tillegg byggjer økonomiplanen på ein del usikre føresetnader som kan få negative konsekvensar viss dei ikkje vert innfridde som føreset.

Som følgje av dette tilrår fylkesrådmannen at all frigjort kapital i denne tertialrapporten vert nytta til å redusere lånegjelda. Driftsmidlar overført til investering vert tilrådd auka med om lag 12,2 mill. kr, og låneopptaket for 2016 vert tilsvarande redusert. Dette vil isolert sett medverke til at vi får lægre kapitalutgifter i dei årlege budsjetta framover. Eit slik grep vil såleis medverke til å redusere noko av presset på driftsrammene framover.

Rekneskapsresultatet for 2015 viser eit overskot på 58 mill. kr, og skuldast god budsjett disiplin. Ved vurderingar av rekneskapsresultatet hadde opplæringssektoren dei største avvika. Det er i økonomiplanen gjort rammejusteringar som følgje av dette, og naudsynte endringar i budsjettet for 2016 vert tilrådd i denne saka. Det er vidare tilrådd å etablere ein buffer på opplæringssektoren for å kunne redusere anslagsløyvingane til eit minimum. Dette er eit grep for å unngå at det vert budsjettert med bufferar på ulike løyvingar, samstundes som vi jaktar innsparingar i heile organisasjonen. Som ein konsekvens av dette tilrår fylkesrådmannen å redusere ramma til opplæringssektoren med 3 mill. kr årleg.

For dei andre sektorane er tilrådde endringar stort sett knytt til naudsynte justeringar som følgje av endringar i rammetilskotet og auke i KMD-løyvinga for 2016.

Tertialrapporten viser eit overskot i drifta på samla 12,186 mill. kr. Midlane er tilrådd overført til investeringar, der 0,1 mill. kr vert nytta til kjøp av aksjar, jf. pkt. 3.1. Dei tilrådde økonomiske endringane på driftsbudsjettet i denne saka vert vist i tabell i vedlegg 1.

For investeringsbudsjettet på bygg er justeringane i hovudssak oppattløyving av ubrukte midlar frå 2015. På investeringsbudsjetta for fylkesveg og skredsikring vert det lagt opp til ein samla auke på 94,6 mill. kr. Auken knytt til overført mindreforbruk frå 2015 utgjer 33,8 mill. kr av dette.

2. DRIFTSBUDSJETTET

2.1 Fylkesskatt og statlege overføringar

Skatt

Skatteinntektene for 2015 vart høgare enn føresett i statsbudsjettet, og det er prognosen i statsbudsjettet vi baserer våre budsjettføresetnader på. I revidert nasjonalbudsjett er auken i skatteinntektene for 2015 delvis vidareført til 2016. Skatteanslaget for kommunesektoren er samla auka med 700 mill. kr. Fylkeskommunane sin del av dette utgjer omlag 125 mill. kr. Isolert sett tyder dette på ein auke for oss på om lag 2,6 mill.kr.

Samla skatteinngang for fylka ved utgangen av mars syner ein vekst på 3,9 % i høve same periode i fjor. Vårt skatteanslag er basert på ein skattevekst på 3,6 % på landsbasis.

Det er framleis tidleg i året og mykje kan endre seg i høve den faktiske skatteinngangen. Fylkesrådmannen vil difor ikkje tilrå nokon endring no, men kome attende til dette i rapportering per 2.tertial. Då vil ein større del av den faktiske skatteinngangen for 2016 vere kjend.

Rammetilskot

Etter slutthandsaminga av statsbudsjettet for 2016 (Stortinget) vart rammetilskotet for fylkes-kommunen justert på fleire postar, med ein samla reduksjon på 3,8 mill.kr. Endringane er knytt til:

• Kompensasjon auka lærlingstilskot	1,225 mill. kr
• Redusert tapskompensasjon	-0,360 mill. kr
• Kompensasjon endringar skatt	0,021 mill. kr
• Kompensasjon auka ssvovelavgift	0,184 mill. kr
• Uttrekk midlar opprusting og fomying fylkesvegnettet	-2,898 mill. kr
• Uttrekk midlar vegbruksavgift, ufordelt til RNB 2016	-1,991 mill. kr

Fylkesrådmannen legg opp til at endringar knytt til opplæring og samferdsle vert justert mot sektorrammene. Desse endringane vert nærare omtala på dei aktuelle sektorane under.

Det vert vidare tilrådd at reduksjonen i tapskompensasjonen på 0,360 mill. kr fører til ein til-svarande reduksjon i budsjettert avsetjing til omstillingsfond. Dei resterande 0,021 mill. kr er reduksjon i «frie midlar». Alle budsjettendringar som følgje av dette vert vidareført i økonomi-planperioden.

2.2 Regionale utviklingsmidlar frå KMD

Budsjetterte regionale utviklingsmidlar (KMD-midlar) er på 70,9 mill. kr i 2016. Endeleg fordeling av KMD-midlane vart kjend i januar der fylkeskommunen si ramme er på 73,930 mill. kr. Med bakgrunn i dette vert budsjettet auka med 3,030 mill. kr i 2016.

2.3 Renteinntekter/ - utgifter

Renteinntekter

Nye prognosar per 1.tertial viser at det er grunnlag for å auke budsjetterte renteinntekter i 2016. I hovudsak kjem dette av at snittlikviditeten har vore noko høgare enn føresett. Renteinntektene vert auka med 4 mill.kr.

Renteutgifter

Eit lægre rentenivå enn føresett fører til at prognosane for renteutgifter i 2016 vert nedjustert med 5 mill. kr. Budsjetterte renteutgifter vert redusert med 5 mill. kr.

Avdrag

Fylkesrådmannen har fullmakt til å sjå ev. endringar i renteføresetnadane mot avsettinga av

gjeldssanering det enkelte budsjettår, jf. budsjettreglementet. Dei frigjorte budsjettmidlane på samla 9 mill. kr knytt til renteinntekter og –utgifter vert difor nytta til auka betaling av avdrag.

Fylkesrådmannen tilrår at auken i lokale inntekter på 13,988 mill. kr også vert nytta til nedbetaling av gjeld, jf. pkt. 2.4. Samla auke i avdrag vert difor 22,988 mill. kr.

2.4 Lokale inntekter

Utbytte

Årsrekneskapen til SFE syner eit overskot på 113 mill. kr. etter skatt i 2015. Styret i SFE har foreslått eit utbytte på 60,204 mill. kr. Generalforsamlinga skal handsame dette 16. juni 2016. Utifrå eigarfordelinga vil vi få 28,988 mill. kr av samla utbytte, noko som er ein auke på 18,988 i høve budsjettet. Fylkesrådmannen tilrår at utbytte vert auka med 18,988 mill. kr.

Ved utsending av denne saka er utbytte frå F1 Holding ikkje kjent. Fylkesrådmannen vil koma attende til dette i tertialrapport 2/16.

Konsesjonskraft

Inntektsnivået frå konsesjonskraft er i hovudsak avhengig av to komponentar; volum og pris. I budsjettet for 2016 er det lagt til grunn eit volum på 394 Gwh (lik 2015) og prisbilete frå hausten 2015. Etter innmelde uttak frå kommunane for 2016 viser det seg at fylkeskommunen sitt volum er om lag 8 Gwh lægre enn føreset. Prognosen per 1.tertial er basert på prisane i marknaden pr. 30.04.16, og syner at vi må nedjustere inntektene våre med 5 mill. kr.

Vurdering av lokale inntekter – samla

Oppsummert vert lokale inntekter auka med 13,988 mill. kr i høve budsjettet for 2016.

I tråd med vedteken bruk av lokale inntekter til driftsføremål (65 mill. kr i 2016), vert denne auken tilrådd nytta til auka nedbetaling av lånegjeld, jf. pkt. 2.3.

2.5 Pensjonsutgifter

Ei vurdering av pensjonsutgiftene sett i høve nye prognosar frå pensjonsselskapa tilseier at budsjettet i 2016 er for høgt. Det er ein del uvisse i desse prognosane, og erfaring frå tidlegare år viser at dei kan endre seg fram mot 2.tertial. M.a. har justeringar i berekningsgrunnlaget fått store utslag. Dei store utslaga frå eit år til det neste er dels som følgje av at vi har valt å rekneskapsføre verknadane av endring i premieavvik i løpet av eitt år.

Vårt budsjett er truleg mellom 15 og 20 mill. kr for høgt i 2016. Fylkesrådmannen vil ikkje tilrå nokon endringar no, men vil kome attende til dette i tertialrapport 2/16.

2.6 Driftsmidlar til investering

I salderinga av tertialrapport 1/16 tilrår fylkesrådmannen at driftsmidlar overført til investering vert auka med 12,186 mill. kr.

2.7 Endring/flytting av løyvingar – administrativ omorganisering

Som følgje av omorganisering av sentraladministrasjonen er oppgåver blitt flytta på, og som ein konsekvens av dette er det naudsynt at også tilhøyrande budsjettmidlar vert flytta. I tillegg til dei budsjettmessige endringane som er vist under, vert det tilrådd endringar i gjeldande budsjettreglement som følgje av omorganiseringa, jf. pkt. 5.

Teneste 4802 Folkehelsearbeid

Ansaret for det operative folkehelsearbeidet er overført til sektoren næring og kultur. Grunna KOSTRA er løyvinga på 5,331 mill. kr framleis på sektoren politisk styring, plan og forvaltning.

Teneste 7154 – Utviklingsarbeid klima (ny teneste)

Arbeidet med klima og miljø er flytta frå programområde 716 til programområde 715. Med bakgrunn i dette er det føremålstenleg å opprette eit ny teneste – 7154 Utviklingsarbeid klima. Teneste 7154 Utviklingsarbeid klima vert tilført løyvinga på 1,450 mill. kr, og teneste 7163 Klima og miljø vert redusert tilsvarande. Sistnemnde teneste utgår.

Teneste 7164 Friluftsliv, natur og vassforvaltning

Programområde 716 vert flytta frå sektoren politisk styring, plan og forvaltning til næring og kultur. Teneste 7164 og tilhøyrande løyving på 1,1 mill. kr vert tilført sektoren næring og kultur.

Administrative utgifter

Flyttinga av oppgåvene medfører og flytting av utgifter til administrasjon mellom sektorane. Fylkesrådmannen har fullmakt til å sjå kontorbudsjetta i samanheng, jf. budsjettreglementet punkt 2.6.3. Kontorbudsjettet på teneste 7169 Friluftsliv mv. - administrasjon vert flytta til sektoren næring og kultur. Fordelinga mellom kontorbudsjetta vert tilpassa den nye organisasjonen.

2.8 Politisk styring, plan og forvaltningTeneste 4100 Kontrollutvalet og revisjon

Kontrollutvalet har fått ny samansetnad etter valet hausten 2015. Vidare har kontrollutvalet vedteke i KU-sak 47/15 at 1. varamedlem skal delta på alle møter i kontrollutvalet. Desse to momenta har medført ein auke i kostnadane stipulert til 0,167 mill. kr per år.

Vidare vert det rapportert om ein auke i innbetaling frå eigarane på 8 % til SF revisjon IKS. Kontrollutvalet har også vedteke å bidra til finansiering av ein felles forvaltningsrevisjon av Norsk Digital Læringsarena (NDLA), jf. KU-sak 22/16. Samla fører desse to punkta til auka kostnader i 2016 med 0,111 mill. kr.

Med grunnlag i endringane over ber kontrollutvalet om få å auka budsjettet med 0,278 mill. kr i 2016, jf. vedlegg 2. Fylkesrådmannen har lagt inn ein tilsvarende auke på tenesta for 2016. Økonomiske konsekvensar for åra 2017-2020 er blitt innarbeidd i økonomiplanen.

Teneste 4800 Juridisk honorar

Det er sett av eit budsjett på 3,300 mill. kr i 2016. Pr. 1. tertial viser rekneskapen eit forbruk på om lag 2,6 mill. kr. Kostnadane er i all hovudsak knytt til avklaringar i salsprosessen vedk. F1 Holding/ Fjord1. Det er forventa ytterlegare auke i utgiftene knytt til juridisk bistand før saka er endeleg avklara.

I FT sak 46/15, 23. november 2015, vedtok fylkestinget nedsal i F1 Holding/Fjord1. I pkt. 3 i vedtaket står følgjande: «*Salsinntekta, med frådrag av tilhøyrande konsulentutgifter, skal nyttast til gjeldssanering*». Dette medfører at store delar av kostnadane vi no ser på teneste 4800 er føre-sett dekkja av salsinntektene, og at utgiftene truleg vert ført i investeringsrekneskapen. Det er framleis uvisse om utfallet av salsprosessen og fylkesrådmannen vil kome attende til dette på eit seinare tidspunkt.

Teneste 7151 Regionalt plan og utviklingsarbeid*Utviklingsavtalar med frivillige organisasjonar*

Fylkeskommunen har hatt utviklingsavtalar med dei største fylkesdekkande frivillige organisasjonane innan friluftsliv og jakt/fiske. Dette har gjeve resultat i form av auka aktivitet i kommunane. Organisasjonane har og vore sentrale deltakarar i arbeidet med fleire regionale planar og nyttar no kompetansen sin inn mot konkret kommunalt plan- og utviklingsarbeid. Det er planlagt drøftingar med organisasjonane som grunnlag for ev. nye utviklingsavtalar frå 2016. Det er ønskeleg å gjennomføre ei evaluering av denne satsinga, og fylkesrådmannen tilrår å løyve 0,5 mill. kr av auken i KMD-midlar til dette, jf. pkt. 2.2.

Strategisk plan for kysten

I regional planstrategi (RPS) for 2012 – 2016 vart det vedteke å starte opp ein strategisk plan for kysten. I framlegg til ny RPS for 2016-2020 skal planarbeidet gjennomførast i 2016 – 2017. Vi har saman med kommunane skissert ei økonomisk ramme på om lag 3 mill. kr. Ei gjennomføring vil avhenge av at vi får til ei finansiering saman med kommunane. Fylkesrådmannen tek førebels utgangspunkt i at vi må løyve inntil 2 mill. kr til dette planarbeidet og vil kome attende til ei ev. justering om ikkje kommunane bidreg som føreset.

Teneste 7151 Regionalt plan og utviklingsarbeid vert samla auka med 2,5 mill. kr i 2016.

2.9 Opplæring

Rekneskapsresultatet for 2015

Ved vurdering av rekneskapsresultatet for 2015 hadde opplæringssektoren ein del avvik mellom budsjett og rekneskap. Fylkesrådmannen legg difor opp til å redusere budsjettet for 2016 på fleire ulike tenester som følgje av desse avvika. Økonomiplanen 2017-2020 vert og tilpassa.

Teneste 5151 Fellesutgifter

Løyvinga for fellesutgifter til skulane vert redusert med 0,100 mill. kr.

Teneste 5313 Jordbruksskulegardar

Dei siste åra har ikkje den ufordelte potten knytt til jordbruksskulegardar vore nytta fullt ut. Fylkesrådmannen tilrår difor å redusere tenesta med 0,100 mill. kr.

Teneste 5611 PP-tenesta

Som følge av auka inntekter for det fylkeskommunale PP-kontoret vert det tilrådd å redusera nettoløyvinga med 0,400 mill. kr.

Teneste 5613 Oppfølgingstenesta

Det er innsparing på sentrale midlar som er sett av til å dekke fellesutgifter for tenesta. Med bakgrunn i dette tilrår fylkesrådmannen å redusere tenesta med 0,130 mill. kr.

Teneste 5701 Opplæring i bedrift

Det er budsjettert med ei løyving på 0,655 mill. kr for å dekke kostnader til restteori for lærlingar og lærekandidatar. Rekneskapen dei siste åra viser at behovet for midlar til føremålet er svært avgrensa og kan finansierast over løyvinga til stimuleringstiltak i fag- og yrkesopplæringa. Den spesifikke løyvinga til restteori vert tilrådd teke bort. Tenesta vert tilrådd redusert med 0,655 mill. kr.

Budsjettering på anslagsløyvingar

Vurderinga av rekneskapsresultatet for 2015 viser også eit mindreforbruk på nokre av anslagsløyvingane. I arbeidsdokument 3/16 omtalar fylkesrådmannen ei tilpassing av budsjettet til opplæring ved å ta ned nivået på nokre av anslagsløyvingane til eit minimum, og innarbeide ein felles buffer som skal dekke uføresette utgifter på alle postane. Dette slutta finansutvalet seg til. Fylkesrådmannen tilrår at tilsvarande endringar og buffertankegang også vert innarbeidd i budsjettet for 2016. Dette medfører følgjande endringar på tenestenivå:

Teneste	2016
5200 Pedagogisk leing	-2,000
5620 Tilpassa opplæring	-4,000
5210 Utdanningsprogramma - buffer anslagsløyvingar	3,000
Samla reduksjon	-3,000

Fylkesrådmannen vil tilrå at anslagsløyvingar på teneste 5701 Opplæring i bedrift og teneste 5702 Fagprøver også vert sett i samanheng med denne bufferen på sektoren.

Nye økonomiske føresetnader

Teneste 5151 Fellesutgifter

Arbeidet med nytt skuleadministrativt system (VISMA flyt skule) er omfattande, og forseinka framdrift medfører noko forskyving av kostnadane. Dette medfører reduserte kostnader i 2016 med 2,138 mill. kr, og fylkesrådmannen tilrår at tenesta vert redusert tilsvarande.

Teneste 5201 Pedagogiske fellesutgifter

I samband med omstillingsarbeidet som følgje av skulebruksplanen vart budsjettet for omstillingsmidlar auka monaleg i ein overgangsperiode. Erfaringa så langt viser at ein i større grad har funne løysingar når det gjeld utfordringane med overtal. I tillegg er talet på grupper auka i høve føresetnadane i skulebruksplanen. Behovet for omstillingsmidlar har difor vorte mindre enn budsjettert. Fylkesrådmannen tilrår at tenesta vert redusert med 10 mill. kr i 2016.

Teneste 5210 Utdanningsprogramma

Fylkestinget gjorde i sak 9/16 m.a. følgjande vedtak: «Den alt tildelte auken i budsjettet for opplæringssektoren på 3,000 mill. kr i 2016 vert nytta til å delfinansiere auken på 7 grupper

hausten 2016. Tilleggsbehovet på 1,274 mill. kr utover dette vert finansiert innan ramma for opplæringssektoren. Finansieringa vert å kome tilbake til i tertialrapport 1/16»

I denne tertialrapporten vert det rapportert om eit samla mindreforbruk på opplæringssektoren. Tilleggsbehovet på denne tenesta på 1,274 mill. kr i 2016 vert såleis finansiert innafor ramma til sektoren. Fylkesrådmannen vil tilrå å auke løyvinga på tenesta med 1,274 mill. kr.

Teneste 5701 Opplæring i bedrift

Stortinget vedtok ei styrking av lærlingtilskotet utover regjeringa sitt forslag på 2 500 kr per kontrakt. Rammetilskotet til fylkeskommunane er styrka som følgje av dette, jf. pkt. 2.1. Teneste 5701 vert auka tilsvarande med 1,225 mill. kr for 2016. Auken vert vidareført i økonomiplan 2017-20.

Teneste 5702 Fagprøver

Auka satsar for honorar til leiarar og medlem av prøvenemnder gir eit auka behov i 2016 på 0,500 mill. kr. Fylkesrådmannen tilrår å auke tenesta med 0,500 mill. kr.

Teneste 5810 Vaksenopplæring

Etter handsaming av søknadar på vidaregåande opplæring for vaksne per 1.mars, er det totalt 191 nye søkjarar, der om lag halvparten har minoritetsspråkleg bakgrunn. Tidlegare erfaringar med opplæring for minoritetsspråklege grupper viser at opplæringa er svært ressurskrevjande.

For å kunne gje eit kvalitativt godt tilbod til desse søkarane, meiner fylkesrådmannen det er behov for å etablere ei førebunde gruppe for minoritetsspråklege vaksne i kvar av regionane Sogn, Sunnfjord og Nordfjord - totalt tre grupper. Opplæringa skal innehalde nokre fellesfag, verkstad-trening, forsterka yrkesretta norsk og praksis i bedrifter.

Fylkesrådmannen tilrår å auke tenesta med 1,500 mill. kr i 2016. Heilårsverknaden for 2017 og utover er på 3,6 mill. kr og vert innarbeidd i arbeidet med økonomiplan 2017-20.

2.10 Næring og kultur

Teneste 7012 Bransjeretta satsingar

Prosjekt for hydrogen-satsing i Sogn og Fjordane

Hovudutval for næring og kultur har bede om at det vert arbeidd vidare med å få i gong eit større hydrogen-prosjekt. I prosjektet inngår mellom anna:

- Klargjere våre føresetnader for produksjon av hydrogen i fylket
- Stimulere til hydrogendrivne løysingar, m.a. innan transportsektoren
- Stimulere til ein infrastruktur der hydrogen vert tilgjengeleg, m.a. gjennom hydrogenstasjonar

Det er skissert eit prosjekt med totalkostnad på over 3 mill. kr, som omfattar samarbeid med andre vestlandsfylke. Ei realisering av dette fordrar også ekstern finansiering, og fylkeskommunen søker på aktuelle ordningar. Desse søknadane står sterkare om fylkeskommunen kan syne til ei solid eigenfinansiering. Fylkesrådmannen tilrår at det vert løyvd 1,280 mill. kr av tilgjengelege KMD-midlar til prosjektet. Teneste 7012 vert tilrådd auka med 1,280 mill. kr.

Teneste 7015 Nyskaping

Omstillingsarbeid i kommunane

Det knyter seg uvisse til kor mykje fylkeskommunen vert tildelt framover i omstillingsmidlar frå KMD. Omstillingsarbeida i kommunane er inne i ein slutfase, og fylkesrådmannen meiner det er viktig at vår løyving er tilstrekkeleg for å kunne fullføre omstillingsprosjekta. Fylkesrådmannen tilrår utifrå dette å løyve 0,7 mill. kr av tilgjengelege KMD-midlar til omstillingsarbeid i 2016.

Internasjonalt prosjekt innan næringsutvikling - Interreg Europe

Fylkeskommunen har etablert eit samarbeid med fire regionar ute i Europa, og skissert eit internasjonalt prosjekt innan næringsutvikling. Dette er eit initiativ med utgangspunkt i verdiskapingsplanen.

Prosjektet tek føre seg problemstillingar innan næringsutvikling i distrikta. Fylkeskommunen er tiltenkt ei rolle som leiande partnar i dette Interreg-prosjektet. Hovudutval for næring og kultur

har gjeve klarsignal om å søke om Interreg-midlar. Dersom dette prosjektet vert sett i gong, vert prosjektet delfinansiert av EU-midlar.

Det er ein føresetnad at fylkeskommunen må løyve minimum 0,550 mill. kr til prosjektet. Fylkesrådmannen tilrår at tenesta vert auka med 0,550 mill. kr av tilgjengelege KMD-midlar for å kome i posisjon til å løyse ut eksterne midlar i dette prosjektet.

Samla vert tenesta tilrådd auka med 1,250 mill. kr.

Teneste 7500 Kulturminnevern

Arbeidet med fylkessoga for Sogn og Fjordane er i slutfasen. Det er ved ein inkurie ikkje budsjettert med midlar til bilete og produksjon av illustrasjonar. Desse kostnadane er no stipulert til vel 0,300 mill. kr. Dette er eit for stort beløp til at sektoren kan løyse dette meirforbruket innafor ramma. Fylkesrådmannen vil tilrå at tenesta vert auka med 0,250 mill. kr til dette i 2016.

Teneste 7720 Kunstproduksjon

Regjeringa foreslo i framlegg til statsbudsjett 2016 å ta vekk knutepunktstatusen og overføre dei tidlegare knutepunktfestivalane til Norsk kulturråd. Dei statlege løyvingane vart då ikkje prisjusterte. Som ein konsekvens av dette vart den fylkeskommunale løyvinga for 2016 til Førdefestivalen og Norsk Countrytreff heller ikkje prisjustert. Det viser seg no at det statlege tilskotet for 2016 er blitt prisjustert. For å kunne hente ut auken i statleg tilskot, tilrår fylkesrådmannen difor at den fylkeskommunale løyvinga til dei to knutepunktfestivalane for 2016 også vert prisjustert. Dette medfører ein samla auke på tenesta på 0,115 mill. kr i 2016 og på 0,020 mill. kr for åra 2017-2020.

2.11 Samferdsle

Teneste 7222 Fylkesveggar – drift og vedlikehald

I slutthandsaminga av statsbudsjettet for 2016 i Stortinget vart midlar knytt til opprusting og fornying av fylkesvegnettet redusert med 2,898 mill. kr. Rammetilskotet til fylkeskommunen er årleg redusert som følgje av dette, jf. pkt. 2.1.

Som ein konsekvens av dette vert ramma til drift og vedlikehald årleg redusert med 2,898 mill. kr. Fylkesrådmannen tilrår vidare at denne reduksjonen i 2016 vert dekkja inn ved å omdisponere tilsvarende beløp frå teneste 7310 Fylkesvegferjer, jf. omtale nedanfor. Ramma til drift og vedlikehald på fylkesveg i 2016 vert såleis uendra.

Statens vegvesen melder om ei uavklart sak knytt til deponering av betongavfall frå brannen i Skatestraumtunnelen. Massane ligg på mellombels lager lokalt. Dersom massane må transporterast til Førde vil dette koste om lag 5 mill. kr. Det vert ikkje gjort endringar i rammene til drift og vedlikehald i denne tertialrapporten, men fylkesrådmannen vil ev. måtte kome attende til dette i 2.tertialrapport.

Teneste 7300 Buss – kjøp av teneste

Vegbruksavgift

I framlegg til statsbudsjettet for 2016 vart det innført ei vegbruksavgift på naturgass, propan og butan. Fylkeskommunane vart kompensert for denne avgifta over rammetilskotet, og samferdslesektoren vart tilført 2,9 mill. kr årleg knytt til denne avgiftsauken.

Kompensasjonen for vegbruksavgifta i rammetilskotet er seinare blitt trekt ut, jf. pkt. 2.1. Grunngevinga er at kompensasjonen skulle fordelast på nytt i revidert nasjonalbudsjett (RNB) då ikkje alle fylkeskommunar vil få auka utgifter på grunn av avgiftsauken. Departementet har i RNB kome med eit nytt forslag til fordeling mellom fylka, og Sogn og Fjordane fylkeskommune får då ikkje noko etter den nye fordelinga.

Fylkesrådmannen tilrår ut frå dette at denne løyvinga vert reversert, og at tenesta vert redusert med 2,9 mill. kr årleg frå 2016. Reduksjonen er også innarbeidd i økonomiplan 2017-2020.

Kompensasjon for auka meirverdiavgift (mva)

I rammetilskotet er det lagt inn ein kompensasjon for auka mva-sats på transport. Bakgrunnen er auke i mva frå 8 % til 10 % på transporttenester. Samferdslesektoren vart tilført 4,5 mill. kr årleg som følgje av dette. Det viser seg no at estimert kompensasjonsbeløp i rammetilskotet er

sett for høgt. Det vert difor tilrådd at tenesta vert redusert med 0,650 mill.kr i 2016. I økonomi-plan 2017-2020 vert det innarbeidd ein reduksjon på 1,360 mill. kr årleg som følgje av dette.

Teneste 7310 Fylkesvegferjer

Prognosen frå Statens vegvesen syner eit mindreforbruk på om lag 4,5 mill. kr. Dette skuldast hovudsakleg lågare kostnadsindeksar enn lagt til grunn i budsjettet. Fylkesrådmannen tilrår å omdisponere 2,898 mill. kr av dette til teneste 7222 fylkesvegar, drift og vedlikehald. Fylkesrådmannen vil kome attende med ei ny vurdering av tenesta i tertialrapport 2/16.

Teneste 7322 Båt – ekspress – og lokalruter

Det er lagt inn ein kompensasjon i rammetilskotet knytt til auka svovelavgift. For oss utgjør dette 0,184 mill. kr i 2016, jf. pkt. 2.1. Fylkesrådmannen tilrår at teneste 7322 vert auka tilsvarende. Auken vert vidareført i økonomiplan 2017-2020.

3. KAPITALBUDSJETTET

3.1 Investeringsprogram for bygg

Fylkesrådmannen tilrår å auke investeringsbudsjettet for bygg med 27,398 mill. kr. Auken kjem i hovudsak av forskyvingar i investeringsprosjekta og oppattløyving av meir-/mindreforbruk frå 2015. Vedlegg 3 syner oversikt over endringane i investeringsprogrammet med tilhøyrande finansieringsplan.

Fylkesrådmannen vil nedanfor kommentere to av endringane i investeringsprogrammet.

NY224 Sogndal vgs. – byggesteg II

Vi har no fått eit endeleg oppgjer for eigedomar fylkeskommunen har overtatt i samband med utbyggingane på Fosshaugane Campus. Fylkeskommunen har i to omgangar, i 2010 og 2012 (jf. FT-sakene 36/10 og 15/11), innbetalt til Sogndal kommune eit akontobeløp for overtaking av førespegla areal. Ved endeleg avrekning viser det seg at fylkeskommunen har betalt for meir tomteareal enn det vi faktisk tek over. Dette er m.a. knytt til tomta tilhøyrande Gymnasbygget som Statsbygg kjøpte av fylkeskommunen i 2014. Det var i avtalane føresett at fylkeskommunen då også skulle eige tomtearealet rundt Gymnasbygget. I staden vart tomtearealet seld direkte frå Sogndal kommune til Statsbygg.

Fylkeskommunen får difor tilbakebetalt samla 3,5 mill. kr frå Sogndal kommune. I FT-sak 15/11 vart det vedteke at kjøp av tomteareal vart finansiert med bruk av kapitalfond. Vidare vart det føresett at ved eit ev. sal av tomta knytt til Gymnasbygget, skulle innløysingsbeløpet attendeførast til kapitalfondet. Fylkesrådmannen vil no tilrå at denne refusjonen, knytt til den samla avrekninga frå Sogndal kommune, vert nytta som delfinansiering av pågåande byggeprosjekt på Fosshaugane Campus (byggesteg II). Dette vil vere i tråd med strategien for å redusere låne-gjelda, og medfører at lånefinansieringa knytt til investeringsprosjektet vert redusert med 3,5 mill. kr i 2016.

EK 002 Kjøp av aksjekapital – Sørvest Vegfinans AS

Fylkesrådmannen tilrår i sak om «*Etablering av regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet*» å løyve 0,100 mill. kr til kjøp av aksjar i samband med stiftinga av Sørvest Vegfinans AS. Denne saka går parallelt med tertialrapport 1/16 til fylkestinget i juni. Kjøp av aksjar vert finansiert av overførte driftsmidlar.

3.2 Investeringsprogram for fylkesveggar

Fylkesrådmannen legg opp til ein samla auke i investeringsbudsjettet i 2016 på 94,6 mill. kr frå 382 mill. kr til 476,6 mill. kr. Auken er knytt til overført mindreforbruk frå 2015 på samla 33,8 mill. kr og auke som følgje av tilrådde endringar i denne tertialrapporten på 60,8 mill. kr.

Skredsikring på fylkesvegnettet

Budsjettet til skredsikring blir samla auka med 76,4 mill. kr.

Endringar i Tertial 1/16	Beløp (mill. kr)
Overført mindreforbruk frå 2015	18,331
Samla meirforbruk i tertialrapport 1/16	58,076
Sum	76,407

Tilhøyrande finansieringsplan vert tilrådd endra slik:

Finansiering	Budsjett 2016	Tertial 1/16	Revidert budsjett 2016
Statleg tilskot	145,300	73,667	218,967
Statleg tilskot, unytta midlar frå 2015		1,040	1,040
Mva. kompensasjon	19,500	1,700	21,200
Sum	164,800	76,407	241,207

I det følgjande vert det gjort nærmare greie for dei største tilrådde endringane i investeringane på skredsikring. Detaljert investeringsprogram for skredsikring følgjer som vedlegg 4.

Overførte midlar frå 2015 – skredsikring

Som tidlegare år tilrår fylkesrådmannen å overføre meir-/mindreforbruk frå 2015 til dei aktuelle prosjekta i 2016. Samla var mindreforbruket i 2015 på 18,3 mill. kr. Fylkesrådmannen vil difor tilrå å auke prosjektløyvingane i 2016 med 18,3 mill. kr.

Samla meirforbruk på skredsikringsprosjekt

Det blir rapportert om endringar som samla sett gir eit meirforbruk på 58,1 mill. kr i 2016. Endringar som skuldast forskyving mellom år vert følgt opp med tilsvarande budsjettendring i 2017. Dei største endringane er følgjande:

- Fv. 55 Gullringen – refusjon. Grunna samla mindreforbruk på skredsikring nasjonalt har Vegdirektoratet bedt oss om å vurdere om det er mogleg å framskande refusjon av forskoteringa til Luster kommune. Luster kommune er positiv til ei slik løysing. Det er allereie utbetalt 60,4 mill. kr i refusjon til Luster kommune i 2016.

I økonomiplanen for 2017 er det løyvd 61 mill. kr. Dette er noko for høgt i høve til det Luster kommune faktisk har forskottert (samla 118,838 mill. kr).

Fylkesrådmannen tilrår at løyvinga vert auka med 58,438 mill. kr. Midlane vert utbetalt til Luster kommune først når Vegdirektoratet formelt har godkjent dette og vi har fått overført pengane frå Statens vegvesen. Ved ei slik løysing vil forskoteringa av fv.50 Gullringen bli avslutta i 2016.

Statleg løyving til skredsikring vil som ein konsekvens av dette bli tilsvarande redusert i 2017.

- Fv. 152 Alstokka vert auka med 0,625 mill. kr knytt til sluttoppgjer.
- Fv. 337 Buskredene vert redusert med 0,325 mill. kr. Prosjektet er avslutta.
- Fv. 722 Flovegen (prosjektering) vert redusert med 1,8 mill. kr. Det er lite truleg at prosjektering kjem i gang i år.
- Fv. 242 Skjerdalsberget vert redusert med 5,012 mill. kr. Geologisk rapport synte at planlagt tiltak ville gi liten sikringseffekt samt at det er farleg å utføre arbeid i området. Statens vegvesen hadde eit møte med bebuarane i Skjerdal og Aurland kommune 2. mai for å informere om status i arbeidet. Det kom ønskje om primært å setje av dei løyvde 5 mill. kr til eit skredoverbygg over Bytaskreda. Eit skredoverbygg vil koste langt meir enn dei løyvde 5 mill. kr, og planlegging av dette kan ikkje starte opp før tiltaket ev. blir prioritert i ny RTP. Sekundært kom det ønskje om å få sett opp faggjerde på deler av strekninga. Oppsett av faggjerde vil ev. først kunne gjennomførast i 2017. Det er difor ikkje behov for midlane før i 2017.
- Fv. 615 Reddasvora vert auka med 4,404 mill. kr grunna forsering av prosjektet.
- Fv. 55 Renninganeset – rasvoll Lånefjorden vert auka med 1,660. Løyvinga til prosjektet vart i tertiarapport 2/15 redusert då sluttoppgjer ikkje kom før i 2016. Ved ein feil fekk ikkje prosjektet løyving i budsjettet for 2016. Dette vert no retta opp.

Ordinære investeringar på fylkesveg

Budsjettet til ordinære investeringar vert samla auka med 18,2 mill. kr.

Endringar i Tertial 1/16	Beløp (mill.kr)
Overført mindreforbruk frå 2015	15,499
Samla meirforbruk i tertialrapport 1/16	2,693
Sum	18,192

Tilhøyrande finansieringsplan vert tilrådd endra slik:

Finansiering	Budsjett 2016	Tertial 1/16	Revidert budsjett 2016
Driftsmidlar til investering	11,845		11,845
Føresettt mva. kompensasjon	37,755	2,890	40,645

Fondsmidler	21,900		21,900
Unyttå lånemidler 2015		11,802	11,802
Låneoptak	145,700	3,500	149,200
Sum	217,200	18,192	235,392

I det følgjande vert det gjort nærmare greie for dei tilrådde endringane i dei ordinære investeringane. Detaljert investeringsprogram følgjer som vedlegg 4.

Overførte midlar frå 2015 – ordinære investeringar

Som tidlegare år legg fylkesrådmannen opp til å overføre meir-/mindreforbruk frå 2015 til dei aktuelle prosjekta i 2016. Samla var mindreforbruket i 2015 på 15,5 mill. kr. Fylkesrådmannen vil difor tilrå å auke prosjektløyvingane i 2016 med 15,5 mill. kr.

Samla meirforbruk på ordinære investeringsprosjekt

Det blir rapportert om endringar som samla sett gir eit meirforbruk på 2,7 mill. kr på dei ordinære investeringsprosjekta i 2016. Endringar som skuldast forskyving mellom år vert følgt opp med tilsvarende budsjettdrøing i 2017. Det vert lagt opp til følgjande endringar:

Store prosjekt:

- Fv. 609 Dalsfjordsambandet vert auka med 2,265 mill. kr. Auken er knytt til ein feil i Statens vegvesen si handtering av kreditnotaer i sluttoppgjer med elektroentreprenør. Fylkeskommunen har påpeka overfor Statens vegvesen at det er svært uheldig at det nok ein gong kjem opp forhold i prosjektet som krev auka løyving. Det vart i tertialrapport 2/15 og i budsjettet for 2016 løyvd til saman 27 mill. kr som skulle dekke resterande kostnader i prosjektet.

Mindre utbetringar:

- Fv. 31 Daløy ferjekai vert redusert med 1,324 mill. kr grunna mindreforbruk.
- Fv 365 Pilestredet bru vert redusert med 1,910 mill. kr. Prosjektet er avslutta med mindreforbruk. Det står att nokre mindre utbetalingar.
- Fv. 333 Mørkridsdalen vert redusert med 0,766 mill. kr. Prosjektet er avslutta med mindreforbruk. Det står att nokre mindre utbetalingar.
- Fv. 53 Brøytestasjon Holsbru vert redusert med 0,850 mill. kr. Pga. bemanningskapasitet og utlysing saman med bygg på Vangsnes og Hella vert det kun utført prosjektering i år og bygging i 2017.
- Fv. 92 Vamråktunnelen vert redusert med 1,8 mill. kr. Prosjektet vert utsett. Tiltaka skal gjennomførast i samband med tiltak etter tunnelrehabiliteringsplanen.
- Fv. 724 Fossvega (prosjektering) vert redusert med 0,2 mill. kr. Prosjektet er sett på vent. Reinsk av skredløpet vil betre situasjonen og det går langt færre skred enn tidlegare.
- Fv. 614 X fv. 577 Myklebust (prosjektering) vert redusert med 0,2 mill. kr. Prosjektet er ferdig prosjektert.
- Fv. 337 - Skredradar Veitastrand vert auka med 0,531 mill. kr til sluttfinansiering. Det er behov for å etablere stabilt samband til skredradaren.
- Fv. 724 Olden sentrum vert auka med 1,995 mill. kr grunna meirforbruk frå 2015. Det står att nokre mindre utgifter.

Gang- og sykkelveggar:

- Fv. 545 Kinnvegen vert auka med 3,222 mill. kr grunna meirforbruk. Auken er knytt til massejusteringar og meir omfattande arbeid med avkørsler enn det som var inne i reguleringsplanen.

Planleggingsmidlar:

- Løyvinga vert auka med 1,73 mill. kr. Auken er knytt til:
 - Kystvegen – utgreiing (1,116 mill. kr) – tildelinga for låg i høve til ambisjonsnivå/oppdrag.
 - Flovegen – (0,236 mill. kr) Grunna ekstra behov for seismiske undersøkingar.
 - Blaksettunnelen vert tildelt 0,378 mill. kr – prosjektet vart utegløymd ved fordeling av planmidlar.

Statens vegvesen har pr. 1. tertial nytta 1,2 mill. kr til sluttsaldering av to avslutta prosjekt. Det står att ei løyving på 0,9 mill. kr til dette for 2016.

3.3 Sal av anleggsmidlar

I følgjande saker er det gjort vedtak om sal av anleggsmidlar:

FU-106/15	Sal av festetomt – gbnr 43/88 i Eid kommune	0,300 mill. kr
FU-137/15	Sal av fylkeskommunale bustader Lavik og Tronvik	5,750 mill. kr
FU-137/15	Innløysing av festetomt	0,206 mill. kr
FU-3/16	Sal av fylkeskommunale bustader i Lærdal	6,500 mill. kr
FU-7/16	Sal av fylkeskommunen sin aksje i Botnaneset Industriselskap AS	0,196 mill. kr

Samla utgjer dette 12,952 mill. kr. Salsinntektene, med fråtrekk for eventuelle kostnader knytt til salet, vert nytta til nedbetaling av lånegjeld.

4. RAPPORTERING PÅ FINANSPORTEFØLJEN OG KONSESJONSKRAFT

Rapportering på finansporteføljen per 1. tertial vert lagt fram for fylkestinget som ein del av tertialrapport 1/16. Rapporten følgjer som vedlegg 5.

Rapportering på konsesjonskraftomsetjinga per 1. tertial vert lagt fram for fylkestinget som ein del av tertialrapport 1/16. Rapporten følgjer som vedlegg 6.

5. BUDSJETTREGLEMENTET

Ved den administrative omorganiseringa er oppgåver blitt flytta på og som ein konsekvens av dette er det naudsynt å gjere nokre endringar i gjeldande budsjettreglement.

Det vert tilrådd å gjere følgjande endringar i budsjettreglementet:

Punkt 1.2

Programområde 716 Friluftsliv, vassregionstyresmakt og forvaltning av vilt og innlandsfisk vert flytta frå sektoren «politisk styring, plan og forvaltning» til sektoren «Næring og kultur».

Punkt 2.3.4 har følgjande ordlyd i gjeldande reglement:

«2.3.4 FU får fullmakt til å sjå følgjande område i samanheng:

- programområde 715 Lokal og regional utvikling
- programområde 716 Friluftsliv, vassregionstyresmakt og forvaltning av vilt og innlandsfisk
- teneste 4802 Folkehelsearbeid»

Løyvinga på programområde 716 og oppgåvene knytt til teneste 4802 er flytta til sektoren næring og kultur, og naudsynte fullmakter vert flytta til punkt 2.5.6 Hovudutval for næring og kultur. Når det gjeld programområde 715 er dette løyvingar knytt til fylkeskommunen sitt planarbeid. Dette arbeidet er no organisert i ein stabsfunksjon hjå fylkesrådmannen. For å kunne arbeide mest mog-leg effektivt samt unngå einskildsaker til fylkesutvalet, er det naudsynt at fylkesrådmannen får tilstrekkelege administrative fullmakter.

Fylkesrådmannen vil difor tilrå følgjande endringar:

- Heile punkt 2.3.4 går ut.

- *Kulepunkt 1* vert erstatta av eit nytt punkt 2.6.9 slik: «Fylkesrådmannen får, innafør dei rammer og føringar som ligg i budsjettet, fullmakt til å disponere midlar avsett under programområde 715 Lokal og regional utvikling. Som følgje av dette kan fylkesrådmannen tildele tilskot, inngå avtalar samt forvalte ev. avsette midlar tidlegare år knytt til dette programområde.».

- *Kulepunkt 2* går ut. Punktet vert dekkja av eksisterande fullmakt til hovudutval for næring og kultur.

- *Kulepunkt 3* vert flytta til kulepunkt 2 i punkt 2.5.6 Hovudutval for næring og kultur (HNK) slik:

- Sjå følgjande programområde i samanheng:
 - 740 Bibliotek
 - 750 Kulturminnevern
 - 760 Museum
 - 771 Kunstformidling
 - 772 Kunstproduksjon
 - 775 Idrett
 - 790 Andre kulturaktiviteter
 - Teneste 4802 Folkehelsearbeid

Punkt 2.3.5 har følgjande ordlyd i gjeldande reglement:

2.3.5 FU får innan dei rammer og føringar som ligg i budsjettet, fullmakt til å gjere vedtak om tildeling av statlege ordningar for førebyggjande folkehelsearbeid, friluftsliv, hjortevilttiltak og lokale vilttiltak

2.3.5 vert flytta til nytt kulepunkt under punkt 2.5.6 Hovudutval for næring og kultur (HNK). FU vert erstatta med HNK.

Punkta 2.6.9 – 2.6.13 får nye nummer 2.6.10 – 2.6.14

Budsjettreglementet slik det vert etter at tilrådde endringar er innarbeidd følgjer som vedlegg 7.



Kun ikke vis det lokale bibliotek. Finn kan være flyttet, ha fått nytt navn eller være slettet. Fortsatt er biblioteket påkrevet og plassert.

POL

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
25/16 31.05.2016 16/296 15866/16

Sakshandsamar: Astrid Lernes

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Finansutvalet	27.01.2016	1/16
Finansutvalet	02.03.2016	2/16
Finansutvalet	04.05.2016	3/16
Hovudutval for opplæring	31.05.2016	20/16
Hovudutval for næring og kultur	31.05.2016	63/16
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	25/16
Fylkesutvalet	01.06.2016	/
Fylkestinget	14.06.2016	/

Økonomiplan 2017-2020

Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune sin økonomiplan 2017-2020 vert vedteken slik det går fram av fylkesrådmannen si saksframstilling. Dette gjev følgjande sektorrammer:

Økonomiske rammer	B-2017	B-2018	B-2019	B-2020
Fellesinntekter/- utgifter - netto	-2 194,5	-2 177,1	-2 152,3	-2 078,6
Sektorrammer				
Politisk styring, plan og forvaltning	159,2	158,9	158,5	157,9
Opplæring	824,1	803,9	791,5	786,8
Tannhelsetenesta	81,5	76,4	76,4	76,4
Næring og kultur	154,4	148,3	147,9	147,9
Samferdsle	975,3	989,7	978,1	909,7
Sum sektorrammer	2 194,5	2 177,1	2 152,3	2 078,6

Desse rammene vert lagt til grunn for det vidare budsjett- og økonomiplanarbeidet.

2. Rammene til tannhelsetenesta vil ev. bli tilpassa fylkestinget sitt vedtak i høve den samtidige saka om «Tannhelsetenesta – ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur»
3. Økonomiplanen 2017-2020 har form av å vere eit endringsdokument i høve gjeldande budsjett 2016/økonomiplan 2016-19. Det inneber at berre endringar i høve nemnde budsjett/økonomiplan er kommenterte.
4. Tilrådde tiltak og tilpassingar må om naudsynt utgreiast og konkretiserast som ein del av arbeidet med budsjett 2017.
5. Dei uspesifiserte innsparingskrava innan opplæring og samferdsle må konkretiserast som ein del av budsjett-/økonomiplanprosessen i 2017.
6. Utgreiingar med seinare ferdigstillingsdato må handsamast som ein del av budsjett-/økonomiplanprosessen i 2017.
7. Samla investeringsrammer for økonomiplan 2017-2020 er førebels fastsett slik:
 2017: 569,2 mill. kr,
 2018: 233,1 mill. kr,
 2019: 161,6 mill. kr,
 2020: 130,0 mill. kr.

Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune sin økonomiplan 2017-2020 vert vedteken slik det går fram av fylkesrådmannen si saksframstilling. Dette gjev følgjande sektorrammer:

Økonomiske rammer	B-2017	B-2018	B-2019	B-2020
Fellesinntekter/- utgifter - netto	-2 194,5	-2 177,1	-2 152,3	-2 078,6
Sektorrammer				
Politisk styring, plan og forvaltning	159,2	158,9	158,5	157,9

Opplæring	824,1	803,9	791,5	786,8
Tannhelsetenesta	81,5	76,4	76,4	76,4
Næring og kultur	154,4	148,3	147,9	147,9
Samferdsle	975,3	989,7	978,1	909,7
Sum sektorrammer	2 194,5	2 177,1	2 152,3	2 078,6

Desse rammene vert lagt til grunn for det vidare budsjett- og økonomiplanarbeidet.

- Rammene til tannhelsetenesta vil ev. bli tilpassa fylkestinget sitt vedtak i høve den samtidige saka om «Tannhelsetenesta – ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur»
- Økonomiplanen 2017-2020 har form av å vere eit endringsdokument i høve gjeldande budsjett 2016/økonomiplan 2016-19. Det inneber at berre endringar i høve nemnde budsjett/økonomiplan er kommenterte.
- Tilrådde tiltak og tilpassingar må om naudsynt utgreiast og konkretiserast som ein del av arbeidet med budsjett 2017.
- Dei uspesifiserte innsparingskrava innan opplæring og samferdsle må konkretiserast som ein del av budsjett-/økonomiplanprosessen i 2017.
- Utgreiingar med seinare ferdigstillingsdato må handsamast som ein del av budsjett-/økonomiplanprosessen i 2017.
- Samla investeringsrammer for økonomiplan 2017-2020 er førebels fastsett slik:
2017: 569,2 mill. kr,
2018: 233,1 mill. kr,
2019: 161,6 mill. kr,
2020: 130,0 mill. kr.

Behandling/vedtak i Finansutvalet den 27.01.2016

Behandling i møtet:

Fylkesrådmannen sine tilrådingar er tekne inn først i kvart punkt. Nummereringa samsvarer med nummereringa i arbeidsdokumentet.

1 ØKONOMISK SITUASJON

1 ØKONOMSIKE RAMMER

2 TAPSKOMPENSASJON

Punkta 1.1 og 1.2: Utan tilråding

3 OVERORDNA ØKONOMISK VURDERING

Finansutvalet tek den overordna økonomiske vurderinga til orientering.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

4 PÅGÅANDE UTGREIINGAR – STATUS

Utan tilråding

5 INNSPARINGSPOTENSIALE I TILBODSSTRUKTUREN I VIDAREGÅANDE OPPLÆRING (#59)

Finansutvalet sluttar seg til at utgreiing #59 Innsparingspotensiale i tilbodsstrukturen i vidaregåande opplæring førebels vert lagt «på is».

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

6 TANNHELSETENESTA – EIN FRAMTIDSRETTA KLINIKK- OG TENESTESTRUKTUR

Finansutvalet tek den framlagde prosjektrapporten «ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur» til førebels orientering. Finansutvalet ber fylkesrådmannen gjennomføre ein ordinær høyringsrunde, primært retta mot kommunane og dei aktuelle fagforeiningane. Høyringsperioden vert frå 01.02.-10.03.16.

Endringsframlegg:

Fylkesrådmann kom med framlegg om å utvide høyringsperioden til 18. mars 2016. Tilrådinga vert endra i samsvar med dette.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

7 VURDERING AV VEDTEKNE INNSPARINGSKRAV

Utan tilråding.

8 VIDARE ARBEID

Utan tilråding

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

1 ØKONOMISK SITUASJON

1.1 Økonomsike rammer

1.2 Tapskompensasjon

Punkta 1.1 og 1.2: Utan tilråding og vedtak

2 OVERORDNA ØKONOMISK VURDERING

Finansutvalet tek den overordna økonomiske vurderinga til orientering.

3 PÅGÅANDE UTGREIINGAR – STATUS

Utan tilråding og vedtak

3.1 Innsparingspotensiale i tilbodsstrukturen i vidaregåande opplæring (#59)

Finansutvalet sluttar seg til at utgreiing #59 Innsparingspotensiale i tilbodsstrukturen i vidaregåande opplæring førebels vert lagt «på is».

3.2 Tannhelsetenesta – ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur

Finansutvalet tek den framlagde prosjektrapporten «ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur» til førebels orientering. Finansutvalet ber fylkesrådmannen gjennomføre ein ordinær høyringsrunde, primært retta mot kommunane og dei aktuelle fagforeiningane. Høyringsperioden vert frå 01.02.-18.03.16.

3.3 Vurdering av vedtekne innsparingskrav

Utan tilråding og vedtak

4 VIDARE ARBEID

Utan tilråding og vedtak

Behandling/vedtak i Finansutvalet den 02.03.2016

Behandling i møtet:

Fylkesrådmannen sine tilrådingar er tekne inn først i kvart punkt. Nummereringa samsvarer med nummereringa i arbeidsdokumentet:

9 GODKJENNING AV MØTEBOK FRÅ MØTE 27.01.16

Møteboka frå møte i finansutvalet 27.1.16 vert godkjent slik den ligg føre i vedlegg 1.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

10 FRAMLEGG TIL PROSESS, ARBEIDSDELING OG FRAMDRIFTSPLAN

1.1 Arbeidsdeling og framdriftsplan

Finansutvalet sluttar seg til fylkesrådmannen sitt framlegg til arbeidsdeling og framdriftsplan i høve økonomiplanprosessen våren 2016. Dette inneber mellom anna at fylkesrådmannen får i oppdrag å:

- Ferdigstille pågåande utgreiingar
- Kome med administrativt framlegg til økonomiplan 2017-20 som grunnlag for politisk handsaming.

Finansutvalet er innforstått med at dei tillitsvalde får medverke som skissert.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

1.2 Bestilling til hovudutvala

Hovudutvala vert på sitt møte i mai invitert til å kome med følgjande innspel:

- Gje ei prioritert rekkefølge på dei utgreidde tiltaka på eigne sektorar. Der utgreiingane er bygd opp slik at dei viser ulike nivå/tersklar for gjennomføring av tiltak, skal kvart nivå handsamast som eiga «prioriteringseining» i den samla prioriteringa.
- Gje ei tilråding til korleis eit ev. uspesifisert innsparingskrav på sektorramma for 2017 skal løysast.
- Kome med ev. særskilte omprioriteringar på vedtekne innsparingskrav.

Eksterne søknadar om finansiell medverknad i 2017 vert å ta stilling til av hovudutvala og finansutvalet i september 2016.

Tilleggsframlegg:

Hilmar Høl, Ap, gjorde framlegg om slikt tillegg til punkt 2.2:

Opplæringsfartøyet «Skulebas» må gjennomføra ein ny klassing i 2019 som er kostnadskrevjande. I Verdiskapningsplanen er det sett ei avklaring knytt til vidare drift av «Skulebas», eller eit nytt opplæringsfartøy, til 2018. Ein må difor få ei avklaring på kr 200 000 i prosjektmidler slik at ein kan få prosjektert og kostnadsberegna eit nytt fartøy. Utval for næring og kultur må få fortløpande oppdatering i prosessen.

Delavrøysting:

Tilleggsframlegget vart samrøystes vedteke.

Samla avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen, med endringa som følgje av delavrøystinga, vart samrøystes vedteken.

1.3 Innspel frå råd og utval

Finansutvalet tek fylkesrådmannen si orientering i høve innspel frå råd og utval til vitande.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

1.4 Oppbygging av økonomiplan 2017-2020

Økonomiplan 2017-2020 vert utarbeidd etter same mal som Økonomiplan 2016-2019, jf. FT-sak 26/15.

Endringsframlegg:

Stein Malkenes, Mdg, sette fram følgjande endringsframlegg:

Finansutvalet ber fylkesrådmannen om å komme tilbake til politikardagen 12.05. med ei vurdering av strukturen i økonomiplandokumentet i høve omstillingane til det grønne skiftet og oppfølging av Parisprotokollen.

Avrøysting:

Stein Malkenes stemte for endringsframlegget. Framlegget fall.

Jenny Følling, Sigurd Reksnes, Aleksander Øren Heen, Karen Marie Hjelmeseter, Åshild Kjelsnes, Hilmar Høl, Helen Hjertaas, Noralv Distad, Trude Brosvik, Marita Gunn Aarvik, Frank Willy Djuvik og Jakob Andre Sandal stemte for fylkesrådmannen si tilråding. Tilrådinga vart vedteke.

1.5 Påverknadsarbeid

Finansutvalet tek orienteringa til vitande.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

11 UTGREIINGSARBEIDET – SFJ2019

1.6 Utgreiingsarbeidet våren 2015

Punkt 3.1: utan tilråding

1.7 Pågåande utgreiingar våren 2016 og 2017

Finansutvalet sluttar seg til at:

- utgreiing #56 Reinhaldartenestene får utsett leveringsfrist til slutten av 2016. Utgreiinga vert lagt fram i første møte i finansutvalet i 2017.

- utgreiing #20 Driftsrammer for Fagskulen i Sogn og Fjordane får nedjustert sine utgreiingsrammer til høvesvis 2 mill. kr og 4 mill. kr.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

1.8 Vidare prosess for innfasing av utgreiingsarbeidet i økonomiplanen 2017-2020

Finansutvalet tek orienteringa om vidare prosess for innfasing av utgreiingsarbeidet i økonomiplanen 2017-2020 til vitande.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

12 RULLERING AV ØKONOMIPLAN

1.9 Rullering av driftsrammene - føresetnader

Finansutvalet sluttar seg til dei føresetnadane som er skissert i høve rullering av driftsrammene til 2020.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

1.10 Rullering av investeringsrammene - føresetnader

Finansutvalet sluttar seg til dei føresetnadane som er skissert i høve rullering av investeringsrammene til 2020.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

13 ANDRE SAKER

1.11 Rekneskap 2015

Finansutvalet tek i denne omgang orienteringa om rekneskapsresultatet for 2015 til vitande.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

1.12 Lokale inntekter

Finansutvalet tek orienteringa om lokale inntekter til vitande.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

1.13 Kapitalinntekter og - utgifter

Finansutvalet tek orienteringa om kapitalinntekter og -utgifter til vitande.

Avrøysting:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.

14 VIDARE ARBEID

Punkt 6: Utan tilråding

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

1 GODKJENNING AV MØTEBOK FRÅ MØTE 27.01.16

Møteboka frå møte i finansutvalet 27.1.16 vert godkjent slik den ligg føre i vedlegg 1.

2 FRAMLEGG TIL PROSESS, ARBEIDSDELING OG FRAMDRIFTSPLAN

14.1 Arbeidsdeling og framdriftsplan

Finansutvalet sluttar seg til fylkesrådmannen sitt framlegg til arbeidsdeling og framdriftsplan i høve økonomiplanprosessen våren 2016. Dette inneber mellom anna at fylkesrådmannen får i oppdrag å:

- Ferdigstille pågåande utgreiingar
- Kome med administrativt framlegg til økonomiplan 2017-20 som grunnlag for politisk handsaming.

Finansutvalet er innforstått med at dei tillitsvalde får medverke som skissert.

14.2 Bestilling til hovudutvala

Hovudutvala vert på sitt møte i mai invitert til å kome med følgjande innspel:

- Gje ei prioritert rekkefølge på dei utgreidde tiltaka på eigne sektorar. Der utgreiingane er bygd opp slik at dei viser ulike nivå/tersklar for gjennomføring av tiltak, skal kvart nivå handsamast som eiga «prioriteringseining» i den samla prioriteringa.
- Gje ei tilråding til korleis eit ev. uspesifisert innsparingskrav på sektorramma for 2017 skal løysast.
- Kome med ev. særskilte omprioriteringar på vedtekne innsparingskrav.

Eksterne søknadar om finansiell medverknad i 2017 vert å ta stilling til av hovudutvala og finansutvalet i september 2016.

Opplæringsfartøyet «Skulebas» må gjennomføra ein ny klassing i 2019 som er kostnadskrevjande. I Verdiskapningsplanen er det sett ei avklaring knytt til vidare drift av «Skulebas», eller eit nytt opplæringsfartøy, til 2018. Ein må difor få ei avklaring på kr 200 000 i prosjektmidler slik at ein kan få prosjektert og kostnadsberegna eit nytt fartøy. Utval for næring og kultur må få fortløpande oppdatering i prosessen.

14.3 Innspel frå råd og utval

Finansutvalet tek fylkesrådmannen si orientering i høve innspel frå råd og utval til vitande.

14.4 Oppbygging av økonomiplan 2017-2020

Økonomiplan 2017-2020 vert utarbeidd etter same mal som Økonomiplan 2016-2019, jf. FT-sak 26/15.

14.5 Påverknadsarbeid

Finansutvalet tek orienteringa til vitande.

15 UTGREIINGSARBEIDET – SFJ2019

15.1 Utgreiingsarbeidet våren 2015

Utan tilråding og vedtak.

15.2 Pågåande utgreiingar våren 2016 og 2017

Finansutvalet sluttar seg til at:

- utgreiing #56 Reinhaldartenestene får utsett leveringsfrist til slutten av 2016. Utgreiinga vert lagt fram i første møte i finansutvalet i 2017.
- utgreiing #20 Driftsrammer for Fagskulen i Sogn og Fjordane får nedjustert sine utgreiingsrammer til høvesvis 2 mill. kr og 4 mill. kr.

15.3 Vidare prosess for innfasing av utgreiingsarbeidet i økonomiplanen 2017-2020

Finansutvalet tek orienteringa om vidare prosess for innfasing av utgreiingsarbeidet i økonomiplanen 2017-2020 til vitande.

16 RULLERING AV ØKONOMIPLAN

16.1 Rullering av driftsrammene - føresetnader

Finansutvalet sluttar seg til dei føresetnadane som er skissert i høve rullering av driftsrammene til 2020.

16.2 Rullering av investeringsrammene - føresetnader

Finansutvalet sluttar seg til dei føresetnadane som er skissert i høve rullering av investeringsrammene til 2020.

17 ANDRE SAKER

17.1 Rekneskap 2015

Finansutvalet tek i denne omgang orienteringa om rekneskapsresultatet for 2015 til vitande.

17.2 Lokale inntekter

Finansutvalet tek orienteringa om lokale inntekter til vitande.

17.3 Kapitalinntekter og - utgifter

Finansutvalet tek orienteringa om kapitalinntekter og -utgifter til vitande.

18 VIDARE ARBEID

Utan tilråding og vedtak.

Vedlegg:

1. Ferdigstilte utgreiingar
2. Hovudutvala sine saksprotokollar frå møta 12. mai 2016
3. Fråsegn frå Delta og Parat, datert 20 mai 2016
4. Innspel frå Utdanningsforbundet, datert 20 mai 2016
5. Uttale frå fylkesrådet for menneske med nedsett funksjonsevne
6. Uttale frå fylkesrådet for eldre
7. Uttale frå ungdomspolitisk utval

Andre dokument som ikkje ligg ved:

Arbeidsdokument 1/16 – 3/16.

SAKSFRAMSTILLING

1. Innleiing

1.1 Bakgrunn for saka

I budsjett 2016/økonomiplan 2016-2019, vedteken i FT-sak 68/15, står det i føreordet at økonomiplanen gjev rammer for budsjetta 2017-19. Vidare står det i kapittel 3 Økonomiplan følgjande:

«Budsjett- og økonomiplanarbeidet har vore og er framleis sterkt prega av den økonomiske situasjonen Sogn og Fjordane fylkeskommune er inne i. I den situasjonen har fylkeskommunen funne det tenleg å dele budsjettarbeidet i åra framover i to prosessar; budsjettprosess om hausten og økonomiplanprosess om våren.»

Gjennom denne saka fremjar fylkesrådmannen si tilråding til rammer for åra 2017-2020. Tilrådinga baserar seg på:

- Tidlegare politisk avklarte tilnærmingar presenterte i arbeidsdokument 1/16 – 3/16.

- Fylkesrådmannen si tilråding i saka «Tannhelsetenesta - ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur».
- Hovudutvala sine tilrådingar til prioriteringar innan eigen sektor.
- Hovudutvala sine tilrådingar knytt til utgreiing #51 Folkehelsearbeidet.
- Framlagde sektorovergripande utgreiingar.
- Gjeldande salderingsstrategiar.

I tillegg tilrår fylkesrådmannen å:

- Skissere korleis uspesifisert innsparingskrav knytt til planstaben sine oppgåver skal løysast.
- Reversere delar av uspesifisert innsparingskrav på sektorrammene.
- Saldere økonomiplanen ved avsetting til fond.

Hovudutvala sine tilrådingar til prioriteringar er basert på det utgreiingsmaterialet som vart lagt fram som ein del av arbeidsdokument 3/16, og gjennom hovudutvalssakene som vart handsama 12. mai 2016. Utgreiingsmaterialet og hovudutvala sine protokollar følgjer saka som vedlegg.

1.2 Rammer for økonomiplanen - eit endringsdokument

Finansutvalet har slutta seg til at økonomiplan 2017-2020 vert utarbeidd etter same mal som økonomiplan 2016-2019, jf. FT-sak 26-15. Det inneber at:

- Økonomiplanen vert eit endringsdokument i høve gjeldande budsjett 2016/økonomiplan 2016 -2019. Det betyr at berre endringar i høve nemnde budsjett/økonomiplan vert kommenterte.
- Økonomiplanvedtaket har som føremål å vere retningsgjevande for arbeidet med budsjett 2017/økonomiplan 2017-2020.
- Saksframstillinga får status som økonomiplan 2017-2020. Det vert ikkje utforma eit eige plandokument. Den tekstlege omtalen av økonomiplan 2017-2020, utover dette saksførelegget, vert lagt fram for politisk handsaming som ein del av budsjett 2017/økonomiplan 2017-2020 i desember 2016.

1.3 Oppbygging av den vidare saksframstillinga

Saksframstillinga består vidare av følgjande hovuddelar:

I punkt 2 – Vurderingar før saldering; gjer fylkesrådmannen nokre vurderingar som ikkje er direkte knytt til iverksetjing av salderingstiltak. Her vil m.a. konsekvensjusteringar som følgje av tilrådde endringar i tertialrapport 1/16 og endringar som følgje av kommuneproposisjonen bli omtala.

I punkt 3 – Salderingsstrategiar; viser fylkesrådmannen kva salderingsstrategiar som er nytta for å få samsvar mellom inntektsnivået og tilhøyrande sektorrammer. Desse strategiane vart nytta i arbeidet med budsjett 2016/økonomiplan 2016-2019 og fylkesrådmannen nyttar dei same strategiane i framlegget til økonomiplan 2017-2020.

I punkt 4 – Salderings-/innsparingstiltak; presenterer fylkesrådmannen nye salderings-/innsparingstiltak. På sektornivå følgjer tilrådinga hovudutvala sine prioriteringar på eigne sektorar. Når det gjeld nivået på framtidige innsparingskrav har vi ikkje hatt tilsvarande prioriteringar å byggje på.

I punkt 5 – Fråsegner/innspele; listar fylkesrådmannen opp dei innspela/merknadane som er kome i høve økonomiplanarbeidet.

I punkt 6 – Vidare utgreiingar; viser fylkesrådmannen kva utgreiingstiltak som ikkje er ferdigstilte samt andre innspel frå hovudutvala 12. mai 2016.

2. Vurderingar før saldering

	2017	2018	2019	2020
Ubalanse etter a.dok 3	-8,3	-12,8	-38,0	-57,3
Vurderingar i saksframlegg øk.plan 2017-20:				
<u>Verknader av T 1/16:</u>				
Reduksjon i rammetilskotet	3,8	3,8	3,8	3,8
Redusert avsetning til omstillingsfond	-0,4	-0,4	-0,4	
Opplæring - auka løyving til lærlingstilskot	1,2	1,2	1,2	1,2
Opplæring - auka løyving til vaksenopplæring	3,6	3,6	3,6	3,6
Næring og kultur - auka løyving til kunstproduksjon (prisjust.)	0,02	0,02	0,02	0,02
Samferdsle - redusert løyving til vedlikehaldsetterslep	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9
Samferdsle - redusert løyving - vegbruksavgift	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9
Samferdsle - redusert løyving - mva-kompensasjon	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4
Samferdsle - auka løyving - svovelavgift	0,2	0,2	0,2	0,2
<u>Kommuneproposisjonen:</u>				
Reduksjon i skatt og rammetilskot (frie inntekter)	2,6	2,6	2,6	2,6
Ubalanse før salderingstiltak	-4,3	-8,9	-34,1	-53,0

Tabellen over tek utgangspunkt i salderingsskissa som vart presentert i arbeidsdokument 3/16. Grunngevinga for denne ubalansen går fram av arbeidsdokument 1/16 – 3/16.

2.1 Verknader av tertialrapport 1/16

I tertialrapport 1/16, som går parallelt med denne saka, har fylkesrådmannen tilrådd endringar som vil påverke rammene for seinare år. Desse er lagt inn i tabellen over. For nærare grunngeving av endringane vert det vist til tertialrapporten. Tala vert justert i samsvar med endeleg vedtak i tertialrapporten.

2.2 Kommuneproposisjonen

11. mai kom framlegg til kommuneproposisjon 2017. Denne skisserer det økonomiske opplegget kommunesektoren bør legge til grunn i sitt arbeid med budsjett 2017.

Skatt

I revidert nasjonalbudsjett 2016 er skatteinntektene for kommunesektoren oppjustert med 700 mill. kr, noko som er ei delvis vidareføring av den auka skatteinngangen kommunesektoren fekk 2. halvår 2015. Av dette er 125 millionar knytt til fylkeskommunane. Det nye skatteanslaget er i kommuneproposisjonen vidareført til 2017, noko som for oss betyr auka skatteinntekter med om lag 2,6 mill. kr.

Realvekst frie inntekter

Inntektsveksten som er varsla i kommuneproposisjonen 2017 er rekna frå det nye inntektsnivået i revidert nasjonalbudsjett 2016. Regjeringa presiserer at det er nivået på kommunesektoren sine inntekter i 2017 som vert fastsett. Det betyr at dersom inntektsnivået i 2016 skulle endre seg fram mot framlegg til statsbudsjettet 2017 i oktober, er det storleiken i veksten som vert endra.

Veksten i frie inntekter til fylkeskommunane er i kommuneproposisjonen 2017 sett til 300 mill. kr. Av dette er 120 mill. kr auka skatt og 180 mill. kr auka rammetilskot. Dette gjev oss om lag 9,1 mill. kr i realvekst i frie inntekter.

Endringar i kostnadsnøklar

I kommuneproposisjon 2017 varslar regjeringa at kriteriet «innbyggjarar busett spredt» vil bli oppdatert med sist tilgjengelege tal frå SSB. SSB har no publisert tal pr. 1.01.2015 og desse vert nytta i berekning av utgiftsutjamninga for 2017. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har tidlegare nytta tal pr. 1.01.2012. Oppdatering av kostnadsnøkkelen vil gje oss om lag 1,8 mill.kr i reduserte overføringar.

Når det gjeld ferjekriteriet har KMD kvalitetssikra/oppdatert tal ferjesamband. Tal samband som vert rekna inn i kriteriet vert redusert med seks for landet. Vi mister eit samband og vår del av kriteriet går ned. Endringa vil gje oss om lag 12,5 mill. kr i reduserte overføringar.

Samla gjev desse endringane reduserte overføringar/inntekter på om lag 14,3 mill. kr.

KMD har, etter at nytt inntektssystem vart presentert i kommuneproposisjonen 2015, fleire gonger varsla at det ville kome nye kostnadsnøklar knytt til båt og ferje. KMD seier no at dei har lyst ut eit prosjekt på dette for å få innspel frå eksterne fagmiljø. Departementet tek no sikte på å presentere prosjektet i kommuneproposisjonen for 2018.

Oppdatering av sektorvektene

Det vert vidare varsla at det kan bli endringar i vektinga av fleire av delnøkklane for 2017. Dagens sektorvektar er i hovudsak basert på rekneskapstal 2010-12. Sektornøkklane for 2017 vil byggje på endelege rekneskapstal 2013-2015. Endelege tal for 2015 er ikkje klare før i juni 2016. Førebelse tal tyder på at sektorvektene for delkostnadsnøkklane for båt/ferje og buss/bane kan bli vekta opp, medan fylkesveg og tannhelse kan bli vekta ned. For vidaregåande opplæring blir det mindre endringar.

Sum endring frie inntekter (skatt/rammetilskot)

Dei økonomiske konsekvensane av kommuneproposisjon 2017, som er omtala over, vert som i tabellen nedanfor:

	2017	2018	2019	2020
Auka skattenivå 2016	2,6	2,6	2,6	2,6
Auka frie inntekter	9,1	9,1	9,1	9,1
Endra kostnadsnøklar	-14,3	-14,3	-14,3	-14,3
Sum endring frie inntekter	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6

Reduksjonen i frie inntekter er innarbeidd i økonomiplanen.

2.3 Investeringsbudsjettet

Investeringsprogramma for både bygg og fylkesveg er ikkje endra i høve økonomiplan 2016-2019. Ved rullering av investeringsrammene til 2020 vart det for bygg lagt opp til å vidareføre sekkepost-løyvingane i tillegg til løyvingar på vedtekne prosjekt. For fylkesveg vart det lagt opp til å vidare-føre investeringsnivået frå 2019. Vurderingar av ev. nye prosjekt vil fylkesrådmannen kome attende til i løpet av hausten 2016.

I tertialrapport 1/16 er det tilrådd endringar som aukar nedbetaling av gjeld og reduserer behovet for låneopptak. Desse endringane vil gje ein reduksjon i kapitalutgiftene årleg i økonomiplan 2017-20. Dette er det førebels ikkje teke omsyn til i økonomiplanen, men vert innarbeidd saman med oppdatering av renteføresetnader for kapitalutgiftene i løpet av hausten 2016.

Investeringsrammene ligg førebels slik for 2017-2020:

	2017	2018	2019	2020
Investeringsprogram bygg	134,0	103,4	111,0	79,4
Investeringsprogram veg	197,7	119,7	40,6	40,6
Investeringsprogram skredsikring	237,5	10,0	10,0	10,0
Sum investeringsrammer	569,2	233,1	161,6	130,0

Endeleg investerings- og finansieringsprogram for åra 2017-2020 vert fastsett i desember 2016.

3. Salderingsstrategi

I arbeidet med å tilpasse oss nye inntektsrammer er det etablert følgjande salderingsstrategiar:

1. Halde fram påverknadsarbeidet for å betre eksterne rammeføresetnader.
2. Arbeide for å redusere kapitalutgiftene gjennom auka lokale inntekter.
3. Gjennomføre netto utgiftsreducerande tiltak på sektornivå (all fk drift).
4. Bruke fondsmidlar til å få balanse på kort sikt.
5. Vidareføre kortsiktige tiltak på sektornivå til desse kan erstattast av varige tiltak.

Gjeldande økonomiplan baserer seg på desse strategiane, og fylkesrådmannen vil nytte seg av desse strategiane også ved saldering av denne økonomiplanen.

4. Salderingstiltak

4.1 Salderingsstrategi 1 - påverknadsarbeid

Kommuneproposisjon 2017, som vart lagt fram 11. mai 2016, inneheldt ingen opptapping av tapskompensasjonen. Vi må difor sette vår lit til at opptappinga vert innarbeidd under budsjett-handsaminga i Stortinget hausten-16. Fylkesrådmannen endrar ikkje

budsjettføresetnadane no, slik at dette framlegget til økonomiplan 2017-2020 framleis bygger på ein føresetnad om at tapskompensasjonen vert trappa opp med nye 22,5 mill. kr kvart år for åra 2017-2019 – akkumulert til 67,5 mill. kr i 2019.

4.2 Salderingsstrategi 2 – reduserte kapitalutgifter

Ein av strategiane i omstillingsarbeidet er å nytte lokale inntekter utover 60 mill. kr til gjeldssanering. Dette er blitt følgt opp i denne økonomiplanen. Prognosane for lokale inntekter har i løpet av våren vorte redusert, og dette er det teke omsyn til i arbeidsdokument 3/16. Det budsjetterte beløpet til ekstraordinært avdrag er med bakgrunn i dette også blitt redusert.

Realisering av verdiar, for deretter å nytte salsinntektene til gjeldssanering, er eit anna grep for å redusere dei årlege kapitalutgiftene. Dette er ein strategi som vert følgt opp ved all avhending av fylkeskommunale eigendelar.

Dei økonomiske konsekvensane av det vedtekte nedsalet i F1 Holding/Fjord1 er så langt ikkje innarbeidd i økonomiplanen.

4.3 Salderingsstrategi 3 – tiltak på sektornivå

Utgreiingsramma på sektornivå var i utgangpunktet sett til 287,0 mill. kr. I budsjett 2016/økonomiplan 2017-2019 er det innarbeidd innsparingar på om lag 115 mill. kr i 2017 til 175 mill. kr i 2019, fordelt slik:

	2017	2018	2019	2020
Innsparingstiltak øk.plan 2017-2020				
Politisk styring, plan og forvaltning				
<i>Politisk styring og forvaltning</i>	-18,7	-18,7	-30,0	-30,0
Uspesifisert innsparingskrav	-0,1	-0,1	-10,0	-10,0
<i>Plan</i>	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7
Plan og utviklingsarbeid	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Utviklingsmidlar klima	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Uspesifisert innsparingskrav plan	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
Opplæring	-23,2	-35,0	-60,2	-60,2
Uspesifisert innsparingskrav		-4,5	-25,1	-20,4
Tannhelse	-5,5	-11,0	-11,0	-11,0
Uspesifisert innsparingskrav	-3,2	-8,7	-8,7	-8,7
Næring og Kultur	-16,4	-16,4	-16,4	-16,4
Uspesifisert innsparingskrav næring	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0
Uspesifisert innsparingskrav kultur	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Samferdsle	-49,8	-39,3	-55,3	-55,3
Uspesifisert innsparingskrav	-0,8	-9,7	-16,8	-16,8
Sum innsparingar på sektor	-115,3	-122,1	-174,6	-174,6
Sum uspesifisert innsparingstiltak	-9,3	-28,2	-65,8	-61,1

Tabellen viser at av 174,6 mill. kr i 2019/2020 er over 60 mill. kr framleis uspesifisert. Fylkesrådmannen vil i denne saka vise korleis dette uspesifiserte kravet vert tilrådd løyst.

For sektorar med hovudutval har fylkesrådmannen følgt opp utvala sine prioriteringar på eigne sektorar. Det vert ikkje lagt opp til å kommentere desse tiltaka nærare i denne saka.

For tannhelsetenesta har fylkestinget, parallelt med denne saka, til handsaming ei eiga sak om ein framtidretta klinikk- og tenestestruktur. Tilrådinga syner eit innsparingspotensiale på 10,6 mill. kr. Dette beløpet er blitt innarbeidd i dette framlegget til økonomiplan. Sektoren står da

igjen med eit uspesifisert innsparingskrav på 0,4 mill. kr. Tala vil ev. bli justert i samsvar med endeleg vedtak i nemnde sak.

Sektoren politisk styring, plan og forvaltning vert delt opp i to slik;

- Politisk styring og forvaltning
- Plan

Dette vert gjort av omsyn til historikken mellom gamal og ny organisering, på både politisk og administrativ side.

Sektorovergripande utgreiingar:

Vi har no lagt fram følgjande sektorovergripande utgreiingar:

- Folkehelsearbeidet
- IKT-tenestene
- Løn- og rekneskapstenestene
- Driftsteknikartenestene
- Sentraladministrasjonen – roller og storleik

For folkehelsearbeidet har alle hovudutvala akseptert den skisserte innsparinga på 3,3 mill. kr. Fylkesrådmannen vil difor tilrå å legge denne innsparinga inn i økonomiplanen.

Ev. innsparingar knytt til IKT-tenestene, løn- og rekneskapstenestene og driftsteknikartenestene er innarbeidd i utgreiinga om sentraladministrasjonen, roller og storleik. Denne utgreiinga syner ei samla innsparing på 18,8 mill. kr aukande til 20,2 mill. kr i 2019. Det er først ved handsaming av denne saka at desse fire sektorovergripande utgreiingane vert handsama politisk.

Fylkesrådmannen vil også nemne at i FT-sak 26/15 «Økonomiplan 2016-19» vart utgreiinga om internasjonalt arbeid lagt fram, og at det framleis vert arbeidd med ei utgreiing om reinhaldar-tenestene.

Sektortiltak

I tabellen under har fylkesrådmannen lista opp dei tiltaka han meiner vi må gå vidare med på sektornivå med sikte på å skape økonomisk balanse i drifta. Dei fleste av desse vart vedtekne i samband med budsjett 2016/økonomiplan 2016-2019. Lista er no oppdatert i høve tilrådingar i denne saka.

		2017	2018	2019	2020
Ref	Innsparingstiltak øk.plan 2017-2020				
	Politisk styring, plan og forvaltning				
	<i>Politisk styring og forvaltning</i>	-18,8	-18,8	-20,2	-20,2
#57	Vidareføring av kortsiktig innsparingstiltak	-10,5	-10,5	-11,5	-11,5
#57	Stillingar i sentraladministrasjonen	-7,0	-7,0	-7,0	-7,0
#57	Kontrollorgana: Innsparing i tråd med KU-sak 59/14	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
#57	Kultur - kulturminnevern - stillingsreduksjon	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
#57	Plan og næring - stillingsreduksjon 0,5 årsverk næringsavdelinga			-0,4	-0,4
#57	Politisk sekretariat - redusert løyving	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
	Uspesifisert innsparingskravpolitisk styring og forvaltning				
	<i>Plan</i>	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7
#60	Plan og utviklingsarbeid	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
#59	Utviklingsmidlar klima	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
	Fordelt innsparingskrav på tiltak, jf øk.plansak	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
	Uspesifisert innsparingskrav plan				
	Opplæring	-23,2	-35,0	-47,4	-52,1
	Vidareføring av kortsiktig innsparingstiltak	-5,4	-5,3	-5,4	-5,4
#2	Oppfølgingstenesta	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
#1	Arbeidslivskontakt	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
#5	Øk.rammer for drift av vg.skule	-11,6	-18,1	-18,1	-18,1

#15	Gratis læremiddel/PC-ordning	-2,5	-3,5	-3,5	-3,5
#21	Karriere rettleiing	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1
#4	Lærarressurs - open skule	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
	Innsparingar i a-dok 3/16			-4,4	-9,1
#13	Omstillingstiltak og seniortiltak for ped.pers		-1,3	-2,9	-2,9
#17	Stimuleringstiltak i fag- og yrkesopplæringa		-2,4	-2,4	-2,4
	Uspesifisert innsparingskrav opplæring		-0,8	-7,0	-7,0
	Tannhelse	-5,5	-10,6	-10,6	-10,6
#22	Ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur	-5,5	-10,6	-10,6	-10,6
	Uspesifisert innsparingskrav tannhelse				
	Næring og Kultur	-16,6	-16,6	-16,6	-16,6
#51	Folkehelse	-3,3	-3,3	-3,3	-3,3
#34	Reisemålselskapa	-0,5	-1,0	-1,0	-1,0
#32	Oppfølging satsingar	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
	Stillingsreduksjon 0,5 årsverk næringsavdelinga, jf forvaltning				
	Kommunale næringsfond, jf HNK-sak 49/16	-0,5			
#50	Nedlegging av bokbåten	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3
#47	Musea, -1,-2 og -3 mill. kr/år frå 2017	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
#50	Bibliotek	-0,3	-0,5	-0,5	-0,5
#47	Kulturminnevern - produksjon	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
	Kulturminnevern - stilling, jf forvaltning				
#47	Museum	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3
#50	Kunstformidling	-1,6	-1,3	-1,3	-1,3
#49	Kunstproduksjon	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
	Fordelt innsparingskrav på tiltak, næring, HNK-sak 49/16	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0
	Fordelt innsparingskrav på tiltak, kultur, HNK-sak 49/16	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
	Uspesifisert innsparingskrav næring				
	Uspesifisert innsparingskrav kultur				
	Samferdsle	-49,8	-34,4	-53,5	-55,3
	Kortsiktig tiltak	-45,0			
#39	Sognebåten	-4,1	-4,1	-4,1	-4,1
#46	Vinterstenging av vegar		-3,0	-3,0	-3,0
#43	Terminalar og venterom		-0,2	-0,2	-0,2
#44	FTU-tiltak		-2,2	-2,2	-2,2
#40	Ungdomstilbod		-2,3	-2,3	-2,3
#38	Bilruter	-0,8	-10,2	-14,9	-14,9
#39	Kollektiv båt		-4,5	-6,7	-6,7
#41	Ferjesamband		-4,0	-6,0	-6,0
#45	Driftsstandard på fylkesvegnettet (nivå 1)		-1,8	-6,6	-9,1
	Uspesifisert innsparingskrav		-2,2	-7,6	-6,9
	Sum innsparingar på sektor	-115,5	-117,1	-149,9	-156,4
	Sum uspesifisert innsparingstiltak	0,0	-3,0	-14,6	-13,9

Politisk styring og forvaltning

Fylkesrådmannen vil tilrå å legge innsparingane i utgreiing #57 *Sentraladministrasjonen – roller og storleik* til grunn. Av samla innsparing på 20,2 mill. kr i 2019 er det 0,2 mill. kr knytt til politisk sekretariat som ikkje allereie er innarbeidd i økonomiplanen. Det uspesifiserte innsparingskravet i 2017-2018 på 0,1 mill. kr vert tilrådd dekkja inn av dette innsparingstiltaket.

Frå 2019 er det eit uspesifisert innsparingskrav på 9,8 mill. kr. I utgreiinga står det følgjande:

«Eit vidare kutt opp mot 30 mill. kr vil gjere det uråd å oppretthalde tenestenivået og oppgaveporteføljen med eit tilstrekkeleg fagleg ambisjonsnivå. Fylkesrådmannen har likevel ei målsetjing om å ta ut noko meir enn det som til no er føreslått fram mot 2019. Dette vil bli konkretisert i løpet av 2017-2018.»

I tillegg er det innarbeidd i rammene ein reduksjon knytt til stillingar i sentraladministrasjonen på 3,6 mill. kr årleg frå 2017 som fylkesrådmannen må løyse. Ut frå dette vil fylkesrådmannen tilrå å reversere det uspesifiserte innsparingskravet knytt til politisk styring og forvaltning på 9,8 mill. kr frå og med 2019.

Plan

Uspesifisert innsparingskrav frå 2017 knytt til planstaben sine oppgåver er på 0,8 mill. kr årleg. Dette kravet oppsto som følgje av reduserte KMD-midlar i statsbudsjett 2016. Planstaben sine oppgåver er budsjettert på programområde 715 Lokal og regional utvikling, og naudsynt innsparing må takast innafor desse oppgåvene.

Fylkesrådmannen legg fram følgjande framlegg til reduksjonar for åra 2017-2020:

Teneste	Tekst	Endring	Nytt budsjett 2017 -2020
7152	Lokalt plan og utviklingsarbeid (Tettstadforming)	-0,140	2,546
7152	Lokalt plan og utviklingsarbeid (regionvise utv. program)	-0,200	2,000
7153	Ungdomstiltak	-0,200	0,000
7157	Internasjonalt arbeid	-0,260	0,400
SUM		-0,800	

På teneste *7152 lokalt plan- og utviklingsarbeid* vert det tilrådd ein reduksjon på til saman 0,340 mill. kr. Dette vert løyst med reduksjon i løyvinga til tettstadforming med 0,140 mill. kr og ved å redusere tilskota til kvar av dei fire regionråda med 0,050 mill. kr, til saman 0,2 mill. kr.

På teneste *7153 fellesfunksjonar og støttefunksjonar* er det budsjettert 0,2 mill. kr til ungdomstiltak. Det vert tilrådd å ta bort denne løyvinga, då medverknad frå ungdom kan finansierast innafor andre løyvingar på programområdet.

På teneste *7157 internasjonalt arbeid* vert det tilrådd ein reduksjon på 0,260 mill. kr. Løyvinga som då står att vil vere tilstrekkeleg til å dekke kontingentar for noverande medlemskap i diverse internasjonale organisasjonar. Ev. reisekostnadar må dekkast innafor andre budsjettpostar. Fylkesrådmannen viser til utgreiing #52 *Internasjonalt arbeid* som vart lagt fram våren 2015.

Opplæring

På opplæringssektoren tilrår fylkesrådmannen at hovudutvalet si prioritering vert lagt til grunn. Dette gjeld innsparingar i utgreiing #17 *Stimuleringstiltak i fag og yrkesopplæringa* og utgreiing #13 *omstillingstiltak og seniortiltak for pedagogisk personale*. Samla gjev dette ei innsparing på 5,3 mill. kr som vert teke inn med heilårseffekt frå 2019. Innsparinga knytt til utgreiingsoppdrag #13 kan tidlegast iverksetjast frå hausten 2018.

I 2018 har sektoren etter dette eit uspesifisert innsparingskrav på 0,8 mill. kr. For 2019 og utover har fylkesrådmannen gjort ei vurdering av det attståande kravet til sektoren. Utifrå innsparingspotensialet i tiltaka som ligg att, meiner fylkesrådmannen det er urealistisk å løyse innsparingar på 15-20 mill. kr, i tillegg til tidlegare vedtekne innsparingar.

Utifrå innsparingspotensialet for dei utgreiingane som hovudutvalet så langt ikkje har teke stilling til, og utgreiing #20 *Driftsrammer for Fagskulen i Sogn og Fjordane* som ikkje er ferdig, tilrår fylkesrådmannen eit uspesifisert innsparingskrav årleg på totalt 7 mill. kr frå 2019. Det resterande kravet på 12,8 mill. kr i 2019 og 8,1 mill. kr i 2020 vert tilrådd reversert.

Det uspesifiserte innsparingskravet frå 2018 og vidare utover i planperioden må konkretiserast som ein del av arbeidet med økonomiplan 2018-2021. Fylkesrådmannen legg til grunn at det her vert gjort ei heilskapleg vurdering av moglege innsparingstiltak og konsekvensar av desse.

Tannhelse

Som tidlegare nemnt syner sak om «Tannhelsetenesta - ein framtidsretta klinikk- og tenestestruktur» eit innsparingspotensiale på 10,6 mill. kr. Sektoren står då att med eit uspesifisert innsparingskrav på 0,4 mill. kr. Då utgreiinga omfattar heile tannhelsetenesta er det ikkje fleire tiltak på sektoren som kan nyttast til å dekke inn dette innsparingskravet. Fylkesrådmannen vil tilrå å reversere det uspesifiserte innsparingskravet på 0,4 mill. kr.

Næring og kultur

På sektoren næring og kultur er det lagt opp til å følgje hovudutvalet sine prioriteringar. Sektoren hadde eit uspesifisert innsparingskrav på samla 4,5 mill. kr årleg, og hovudutvalet har kome med ei tilråding på kva for tenester som skal reduserast. Vidare har hovudutvalet gjort to omprioriteringar av alt vedtekne innsparingstiltak. Hovudutvalet hadde ingen sektorspesifikke utgreiingar til handsaming.

Oppfølging av folkehelsearbeidet er etter administrativ omorganisering blitt overført til sektoren næring og kultur. Alle hovudutvala ga si tilslutning til utgreiinga og fylkesrådmannen har følgd opp dette med å redusere løyvinga med ytterlegare 0,150 mill. kr til samla 3,3 mill. kr.

Etter HNK si handsaming har ikkje sektoren noko uspesifisert innsparingskrav i økonomiplanperioden.

Samferdsle

På samferdslesektoren har fylkesrådmannen følgd hovudutvalet sine prioriteringar. Det uspesifiserte innsparingskravet på 0,8 mill. kr i 2017 er lagt inn på teneste 7300 *Buss – kjøp av teneste* i heile økonomiplanperioden. Når det gjeld utgreiing #45 *Framlegg til driftsstandard på fylkesvegnettet*, har fylkesrådmannen også her følgd hovudutvalet si nivåinndeling. Hovudutvalet tok atterhald om endringar i nivåinndelinga fram til møtet i hovudutvalet 31. mai.

På grunn av at tiltaka vert fasa inn i kontraktane på ulike tidspunkt, vil ikkje dei skisserte innsparingstiltaka dekke inn det uspesifiserte innsparingskravet som samferdsle har i rammene sine i 2018 og 2019. For åra 2020 og vidare utover syner utgreiinga eit innsparingspotensiale som overstig det uspesifiserte kravet på sektoren.

Fylkesrådmannen vil tilrå at det vert lagt inn ei innsparing tilsvarande det årlege innsparingspotensialet i høve utgreiing #45 for 2018 og 2019. Dette er noko mindre enn innsparingskravet på høvesvis 8,9 mill. kr og 16 mill. kr. For 2020 er det framleis eit innsparingskrav på 16 mill. kr

Fylkesrådmannen vil tilrå at tiltak i høve nivå 1 vert fasa inn i driftskontaktane framover. Nivå 1 vil på lang sikt løyse innsparingskravet på 16 mill. kr som sektoren har per i dag. Utgreiinga skisserer også eit mogleg handlingsrom innanfor gjeldande kontraktar på 15 % i kontraktperioden. Fylkesrådmannen tilrår at ein mogleg reduksjon innanfor 15 %-intervallet i eksisterande kontraktar vert sett i samheng med tiltaka som ligg i nivå 1. Utifrå ei samla vurdering av dette handlingsrommet bør vi iverksette tiltak som får minst negative konsekvensar for driftsstandaren på fylkesvegnettet.

Etter å ha fasa inn nivå 1 vil samferdslesektoren framleis ha eit uspesifisert innsparingskrav på 2,2 mill. kr i 2018, 7,6 mill. kr i 2019 og 6,9 mill. kr i 2020. Det uspesifiserte innsparingskravet må konkretiserast som ein del av arbeidet med økonomiplan 2018-2021. Fylkesrådmannen legg til grunn at det her vert gjort ei heilskapleg vurdering av moglege innsparingstiltak og konsekvensar av desse. Det resterande kravet på 4,9 mill. kr i 2018 og 1,8 mill. kr i 2020 vert tilrådd reversert.

Når det gjeld bussanbod Sogn og ev. økonomiske konsekvensar i høve våre føresetnader, viser berekningane så langt ei innsparing på 2-3 mill. kr. Fylkesrådmannen vil gjere merksam på at dette enno er svært usikre tal, så det er ikkje tilrådd rammejusteringar som følgje av dette no. Viss det viser seg at anbodet gjev varige innsparingar, vil fylkesrådmannen kome attende til det på eit seinare tidspunkt.

4.4 Salderingsstrategi 4 og 5 - bruk av fondsmidlar og vidareføring av kortsiktige tiltak

I arbeidet med budsjett 2016/økonomiplan 2016-2019 vart dei fleste av dei kortsiktige tiltaka vidareførte fram til 2019. Det er ikkje gjort nokon konkret vurdering av desse tiltaka no. Tiltaka er i samband med rullering av økonomiplanrammene vidareførte til 2020 og viktige for å få budsjettet i balanse.

Når det gjeld bruk av fondsmidlar syner salderingsskissa eit overskot, jf. pkt. 4.5 nedanfor, slik at det no vert tilrådd ei avsetting til fond på til saman 52,6 mill. kr i planperioden.

4.5 Saldering av økonomiplan 2017-2020

Tabellen nedanfor syner den økonomiske ubalansen vi no har etter at vi har innarbeidd dei tilrådde sektortiltaka, jf. pkt. 4.3.

	2017	2018	2019	2020
Ubalanse før salderingstiltak	-4,3	-8,9	-34,1	-53,0
Forvaltning				
Auka innsparing - utgreiing #57	-0,1	-0,1		
Reversering av uspesifisert innsparingskrav			9,8	9,8
Opplæring				
Reversering av uspesifisert innsparingskrav			12,8	8,1
Tannhelse				
Reversering av uspesifisert innsparingskrav		0,4	0,4	0,4
Næring og Kultur				
Auka innsparing - utgreiing #51	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Samferdsle				
Reversering av uspesifisert innsparingskrav		4,9	1,8	
Ubalanse etter salderingstiltak	-4,6	-3,8	-9,4	-34,8

Ubalansen syner at vi har eit «overskot» på 4,6 mill. kr i 2017 aukande til 34,8 mill. kr i 2020. Dette overskotet vert for alle år tilrådd avsett til bufferfondet.

I denne saka vert det lagt opp til å lette noko av presset på sektorrammene, ved at innsparingskrava vert reduserte. Dette er aktuelt for sektorane forvaltning, opplæring og samferdsle. Utifrå kva innsparingspotensiale som ligg att i utgreiingane på desse sektorane, har fylkesrådmannen vurdert det slik at det ikkje er realistisk å hente ut alt som har vore lagt til grunn. Samla reduksjon i uspesifiserte innsparingskrav fører til at overskotet i 2019 og 2020 har blitt redusert med høvesvis 24,6 mill. kr og 18,1 mill. kr.

Overskotet er basert på blant anna auka tapskompensasjon med 22,5 mill. kr årleg for åra 2017 -2020, jf. pkt. 4.1. Samla tapskompensasjon vil, viss denne føresetnaden slår til, for oss bli på om lag 150 mill. kr i 2019. Dette nivået er i økonomiplanen vidareført til 2020.

KMD seier følgjande om tapskompensasjonen i kommuneproposisjonen 2017:

«Departementet foreslår at tapskompensasjonen som gis blir liggende fast på nominelt nivå fram til neste revisjon av inntektssystemet»

Det var ikkje lagt inn nokon auke i tapskompensasjonen for 2017, slik at det er nivået på kompensasjonen i 2016 KMD her syner til. Vidare er det lagt opp til at neste revisjon av inntektssystemet skal skje i 2020. På spørsmål frå KS om kva som vil skje med tapskompensasjonen etter 2020, skriv KMD følgjande:

«En rimelig tolkning er at vi snakker om neste hovedrevisjon av IS for fylkeskommunene. Skal det gjennomføres en regionreform må en slik hovedrevisjon skje til 2020 – teksten som er formulert gir en lovnad om at tapskompensasjonen videreføres til neste hovedrevisjon – hva som skjer etter det er det jo ikke sagt noe om, men det vil jo ikke være urimelig å tolke teksten slik at den faller bort fra og med 2020. Så vet vi jo lite om hvordan et nytt IS fra og med 2020 vil se ut.»

Fylkesrådmannen legg framleis til grunn at tapskompensasjonen for 2017 vert innarbeidd i Stortinget i løpet av hausten. Det er knytt stor uvisse til kva som skjer frå og med 2020. Ved ei ev. innføring av ei regionreform må heile inntektssystemet leggjast på nytt, og det er naturleg at tapskompensasjonen då vert vurdert. Resultatet av ei regionreform vert det ikkje teke stilling til på noverande tidspunkt, og fylkesrådmannen tilrår at økonomiplanen vert lagt på dei premissane som er mogleg å vurdere.

Dersom tapskompensasjonen ikkje vert trappa opp for åra 2017-2019, vil vi «miste» 22,5 mill.kr i 2017 aukande til 67,5 mill. kr i 2019 og 2020. Dette vil vere dramatisk og er ein vesentleg årsak til at fylkesrådmannen tilrår å framleis oppretthalde eit innsparingskrav på dei to største sektorane. I tillegg har vi innarbeidd nokre tiltak som vi førebels ikkje veit om vi greier å realisere. Det vil vere eit viktig arbeid framover å sikre at forventa innsparingar vert realiserte.

Fylkesrådmannen tilrår vidare at dei uspesifiserte innsparingskrava innan opplæring og samferdsle på samla 3 mill. kr i 2018, 14,6 mill. kr i 2019 og 13,9 mill. kr i 2020 må løysast som ein del av arbeidet med økonomiplan 2018-2021.

5. Fråseigner/innspel

Dei fylkeshovudtillitsvalde fekk frist til 20. mai 2016 med å kome med fråsegn/innspel til utgreiingane som vart lagt fram 4. mai (og presentert på politikardagen 12. mai). Ved utsending av denne saka har vi mottatt fråsegn/innspel frå Delta og Parat og Utdanningsforbundet. Uttalane følgjer som vedlegg til saka.

Vidare har vi fått innspel knytt til økonomiplan 2017-2020 frå:

- Fylkesrådet for menneske med nedsett funksjonsevne
- Fylkesrådet for eldre
- Ungdomspolitiisk utval

Desse innspela følgjer som vedlegg til saka.

6. Vidare utgreiingar

Av totalt 56 utgreiingsoppdrag er det no to utgreiingar som er under arbeid og som har leveringsfrist i 2017. Dette er:

- Reinhaldartenestene (#56)
- Driftsrammer for Fagskulen i Sogn og Fjordane (#20).

Fylkesrådmannen vil kome attende til desse utgreiingane.

I tillegg vil fylkesrådmannen nemne følgjande vedtak frå hovudutvala 12. mai:

Hovudutval for opplæring

«Hovudutval for opplæring viser til økonomiplanvedtak juni 2015 sak 26 – 2015.

«Fylkestinget vil vurdere utgreiingsrammene for sektoren i samband med dei årlege budsjettprosessane når delutgreiingane er klare og det er kjent om vi får opptrapping av tapskompensasjonen.»

Utvalet meiner at dersom ein vedtek ytterlegare kutt ut over dei som er sett her, vil det ikkje vere mogleg å oppretthalde den kvaliteten på opplæringa som er forsvarleg.».

Hovudutval for næring og kultur

«Hovudutvalet vil gjere merksam på at ein reduksjon på 1 million på 7720 Kunstproduksjon vil få konsekvensar for statleg støtte til kulturinstitusjonane og knutepunktfestivalane. Utvalet har ikkje funne dekning for denne millionen i vår ramme.».



Kun ikke vis det lukkede bilde. Filen kan være flyttet, ha blitt tatt vekk eller være slettet. Fortsatt er koblingen påker riktig og plassert.

POL

HOVUDUTVAL FOR SAMFERDSLE

Saksnr.: **Møtedato:** **Arkivsaksnr.:** **L.nr.:**
26/16 31.05.2016 16/4431 17492/16

Sakshandsamar: Oddveig Hove

Handsaming i organ	Møtedato	Saksnr.
Hovudutval for samferdsle	31.05.2016	26/16

Skriv og melding til hovudutval for samferdsle 31. mai 2016

- 1: Statusnotat om ferjeavløysing
- 2: Invitasjon til å søke om midler til utvidet TT-ordning
- 3 a)::SFJ 2019 innsparingstiltak samferdslesektoren
- 3 b):Samletabell med moglege innsparingstiltak
- 3 c):Samledokument ferdigstilte utgreiingar juni 2015
- 3 d): Samledokument ferdigstilte utgreiingar våren 2016
- 3 e): Samledokument med samandraga våren 2016

- 1: Statusnotat om ferjeavløysing
- 2: Invitasjon til å søke om midler til utvidet TT-ordning
- 3 a)::SFJ 2019 innsparingstiltak samferdslesektoren
- 3 b):Samletabell med moglege innsparingstiltak
- 3 c):Samledokument ferdigstilte utgreiingar juni 2015
- 3 d): Samledokument ferdigstilte utgreiingar våren 2016
- 3 e): Samledokument med samandraga våren 2016

