

INNHALD

1. SAMANDRAG	3
2. BAKGRUNN OG RAMMER FOR REGIONAL TRANSPORTPLAN	5
2.1 Bakgrunn	5
2.2 Overordna rammer og mål for planarbeidet.....	5
2.2.1 Internasjonale rammer og mål for planarbeidet	6
2.2.2 Nasjonale rammer og mål for planarbeidet	6
2.2.3 Regionale rammer og mål for planarbeidet	7
2.3 Samordning av regionale planarbeid.....	8
2.4 Økonomiske rammer.....	8
2.4.1 Økonomi og finansiering.....	8
3. MÅLBILETE OG SATSING	11
3.1 Målbilete	11
3.2 Profil/satsingsområde	12
4. HANDLINGSPROGRAM	13
4.1 Plankrav for investeringstiltak i handlingsprogram	13
4.2 Økonomiske rammer i handlingsprogram	13
5. STATUS, UTVIKLINGSTREKK, UTFORDRINGAR OG BEHOV	14
5.1 Status og utviklingstrekk.....	14
5.1.1 Demografi	14
5.1.2 Transportrelaterte utviklingstrekk.....	15
5.1.3 Risiko og sårbarheit	16
5.2 Samfunnet sine utfordringar og behov.....	18
5.2.1 Transport og bu-, arbeid- og serviceområde	18
5.2.2 Næringslivet sine behov.....	21
5.2.3 Transport, klima og miljø	23
5.2.4 Areal og transport	24
5.2.5 Beredskap	26
6. PLANTEMA.....	28
6.1 Fylkesveg	28
6.1.1 Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet	30
6.1.2 Drift og vedlikehald	33
6.1.3 Gang- og sykkelveg	36
6.1.4 Trafikktryggleik.....	38
6.1.5 Tunnelar.....	41
6.1.6 Naudnett.....	43

6.1.7	Bruer og ferjekaiar.....	44
6.1.8	Ferjedrift.....	47
6.1.9	Vegdekke.....	49
6.1.10	Høg fjell.....	50
6.2	Riksveg.....	52
6.3	Skredsikring.....	55
6.4	Kollektivtransport.....	58
6.4.1	Ruteproduksjon.....	58
6.4.2	Snøggått.....	60
6.4.3	Pendling.....	63
6.4.4	Alternativ kollektivtransport.....	63
6.4.5	Infrastruktur.....	64
6.4.6	Universell utforming.....	65
6.4.7	Minimums rutetilbod.....	65
6.4.8	Drosjer.....	66
6.5	Luftfart.....	67
6.5.1	Lufthamner.....	67
6.6	Sjøtransport.....	71
6.6.1	Hamner.....	71
6.6.2	Farleier.....	73
6.7	Jernbane.....	74
6.8	Breiband.....	75
7.	UTFORDRINGAR OG HANDLINGSROM FRAMOVER.....	76
7.1	Utfordringar.....	76
7.2	Handlingsrom.....	77
8.	VEDLEGG.....	79

1. SAMANDRAG

Samferdsle og transport spelar ei strategisk rolle for den vidare utviklinga av fylket. Regional transportplan (RTP) omhandlar heile transportsystemet i fylket, inkludert transportformer der ansvar og verkemiddel ligg til andre forvaltningsnivå enn det fylkeskommunale. Føremålet er at RTP skal vera ein langsiktig strategiplan for transportsektoren i Sogn og Fjordane. RTP med handlingsprogram erstattar strategisk samferdsleplan 2010-2019 og handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013(19).

Planarbeidet er tufta på vedteke planprogram som vart handsama i fylkesutvalet i april 2012 ([FU SAK 49/12](#)). Hovudmål og føringar som ligg til grunn for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i regional planstrategi og andre regional planar, samt regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken¹. I regional planstrategi har fylkeskommunen valt å utarbeide overordna mål og strategiar for planperioden. Det overordna målet er å auke folketalet i perioden fram til 2016 til 112 000 innbyggjarar. Dette er avleidd av folketalsutviklinga som er den store felles utfordringa i fylket. Mellom fleire av planane gitt i regional planstrategi er det sterke koplingar og tangeringspunkt. Felles er at regionale planoppgåver må koordinerast slik at dei dreg i same retning og er internt samstemte i høve til målsetjinga. Det er difor viktig å sjå samanhengar på tvers av samfunnssektorane.

RTP har skildra dagens situasjon og transportpolitiske utfordringar. RTP gir vidare greie for politikk og strategiar som fylkeskommunen legg til grunn for utvikling av samferdsle i Sogn og Fjordane. I handlingsprogrammet vert det gjort greie for kva tiltak me kan setje i verk innfor gjeldande økonomiske rammor for å drifte og utvikle transportsystemet i Sogn og Fjordane.

Med utgangspunkt i status og utfordringar avdekka i planarbeidet, vert det lagt vekt på å bruke samferdsle som eitt av fleire verkemiddel for å nå overordna mål om folketalsauke. I arbeidet med RTP Sogn og Fjordane ynskjer vi å jobbe mot dei overordna måla i Nasjonal transportplan innanfor betre framkomme, reduserte avstandskostnader, auka trafikktryggleik og betre tilgjenge. Dei årlege økonomiske rammene til fylkeskommunen vil vere avgjerande for i kva grad vi kan tilby eit transportsystem som bidreg til å nå regionale og nasjonale målsetjingar.

Vi ser klåre utviklingstrekk i dei demografiske prosessane i Sogn og Fjordane. Det skjer ei stadig aukande regionalisering internt i fylket. Dette ser ein både innan arbeidsmarknaden og servicemarknaden. Dette betyr at fleire og fleire finn arbeidet sitt og tenestene sine utanfor bustadkommunen. Folketalsutviklinga i Sogn og Fjordane er størst langs aksane E39, rv.15 og rv. 5. Samstundes er det potensiale for forstørring og/eller styrking av eksisterande bu-, arbeid- og serviceområde (BAS-område) med realisering av nye vegsamband, opprusting av eksisterande vegnett og tiltak på kollektivsystemet med buss- og båtruter.

Regionforstørring er ein viktig utviklingstrend i Sogn og Fjordane. Folketalsutviklinga i fylket som heilskap er prega av at fylket ikkje har nokon stor eller mellomstor by. Ein stor del av innbyggjarane bur i typiske distriktskommunar med ei flytte- og folketalsutvikling som i stor grad følgjer mønstra for periferikommunane i landet elles med svak folketalsutvikling. Auka tilgang på arbeidsplassar betyr mykje for velfungerande og levedyktige lokalsamfunn.

Etter forvaltningsreforma i 2010 vart fylkeskommunen største vegeigar i fylke då vi overtok om lag 1100 km veg frå Staten. Utgreiingar frå Statens vegvesen viser at forfallet på fylkesvegnettet er dramatisk og kostnadsberekna til 4 mrd.kr. Om lag 2,6 mrd. kr av dette er knytt til tunnel. Forfallet påverkar framkomme og tryggleiken for trafikantar og gir høge transportkostnader for næringslivet. I tillegg er forfallet kostnadsdrivande i seg sjølv. I RTP har vi gjort ei inndeling av vegnettet i Sogn og Fjordane etter kva funksjon dei einskilte vegane har i transportsystemet. Fylkeskommunen ynskjer å legge til rette for ei meir hensiktsmessig og effektiv transportplanlegging. Som lekk i arbeidet med dette vil vi bruke funksjonsinndelinga som grunnlag for prioritering av midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging av vegnettet i Sog og Fjordane.

Gjennom arbeidet med RTP har vi registrert fleire behov for tiltak som er viktige for regional utvikling. Dette er knytt til vedlikehald på fylkesvegnettet, større og mindre investeringsprosjekt, samt kollektivtiltak. Ynskja og behova er langt større enn det dei økonomiske rammene vi ser føre oss vil gi rom for.

Vi ser utfordringar i høve til den generelle kostnadsutviklinga innan samferdslesektoren. Dette krev at vi ser på kva handlingsrom vi har for å møte desse utfordringane.

¹ Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken: "Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling."

Innafor kollektivtrafikk med buss og lokalbåt er handlingsrommet avgrensa fordi det i all hovudsak gjeld produksjon som er knytt til lovpålagt skuleskyss. Det er muleg å redusere produksjonen innafor inngåtte kontraktar med transportselskap på buss og båt, men effekten i økonomiske innsparingar er relativt liten. Handlingsrommet innafor kollektivtrafikken er knytt til snøggbåtane og ulike ordningar for alternativ kollektivtransport.

På fylkesvegområde er det eit handlingsrom innafor vedlikehaldstiltak. Det er lite handlingsrom innafor driftskontraktane.

Dei økonomiske rammene som er lagt til grunn for RTP gir ikkje rom til å starte opp nye større investeringsprosjekt.

Tilgjengelege investeringsmidlar går til å fullføre oppstarta prosjekt.

For å kunne tilby eit transportsystem som bidreg til å nå regionale og nasjonale målsetjingar og for å fylle vår rolle som regional utviklingsaktør, er det behov for føreseielege og auka rammer. Dette for at fylkeskommunen skal vere i stand til å gjere nødvendige utbetringar og investeringar både på vegsida og kollektivsida.

Innafor gitte økonomiske rammer vil Sogn og Fjordane fylkeskommune prioritere bruken av midlar i planperioden til:

1. Lovpålagde oppgåver og kontraktfesta bindingar
2. Vedlikehald av fylkesvegnettet
3. Mindre investeringstiltak
4. Utvida kollektivtilbod
5. Utgreiingsarbeid
6. Store investeringsprosjekt

2. BAKGRUNN OG RAMMER FOR REGIONAL TRANSPORTPLAN

2.1 Bakgrunn

Den formelle bestillinga av Regional transportplan (RTP) kom i eit delvedtak av regional planstrategi som vart gjort i fylkestinget 13. desember 2011 ([FT SAK 55/11](#)).

Arbeidet med regional planstrategi viste at utarbeiding av ein regional transportplan med handlingsprogram, burde prioriterast. På grunn av den strategiske rolla samferdsle og transport spelar for utviklinga av fylket, vart dette peika på som eit heilt sentralt tema i regionalt planarbeid.

RTP skal vere eit godt kunnskaps- og vedtaksgrunnlag for prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Planen skal vere eit grunnlag for å påverke og gi innspel til prosessar som gjeld Sogn og Fjordane, men som ligg utanfor fylkeskommunen sine direkte ansvarsområde, som til dømes til Nasjonal transportplan (NTP).

RTP skal omhandle heile transportsystemet i fylket, også tema utanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde. RTP skal vere ein langsiktig regional strategiplan for transportsektoren i Sogn og Fjordane.

Viktige dokument

- *Regional planstrategi for Sogn og Fjordane 2012 – 2016.*
- *Planprogram: Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014 – 2023.*

2.2 Overordna rammer og mål for planarbeidet

Regional transportplan legg til grunn målsetjingar knytt til transport, formulert i ulike internasjonale, nasjonale og regionale dokument og vedtak.

Av internasjonale rammer finns EU si kvite bok², som er eit overordna policydokument som set rammene for europeisk transportpolitikk fram mot år 2050 og legg føringar for konkrete regelverksinitiativ som vil bli fremja dei neste 10 åra. Dei nasjonale føringane for RTP Sogn og Fjordane er hovudsakleg gjevne i Nasjonal transportplan (NTP), men også andre nasjonale utgreiingar er aktuelle. På regionalt nivå finns det fleire planar, vedtak og utgreiingar som er førande og retningsevande for RTP.

- Nasjonal transportplan 2010-2019
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (2011)
- Statens vegvesen - handlingsprogram 2010 – 2013 (19)
- Jernbaneverket sitt handlingsprogram 2010 - 2013 (19)
- Kystverket sitt handlingsprogram 2010 - 2013 (19)
- Strategi for Norsk luftfart, Samferdsledepartementet 2008
- Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019
- Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på vei 2010 – 2013
- St. meld. Nr. 26 (2006 - 2007) - Regjeringas miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge sine interesser i planlegginga
- Transportetatane sitt framlegg til NTP 2014 – 2023
- Nasjonal gåstrategi – Strategi for å fremme gåing som transportform og kvardagsaktivitet
- Norge universelt utformet 2025 - Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009 - 2013

² EU si kvite bok - *Vegkart til eit heilskapleg europeisk transportområde: Kvitbok om konkurransedyktig og bærekraftig transport.*

2.2.1 Internasjonale rammer og mål for planarbeidet

I 2011 la EU-kommisjonen fram ei "kvitbok" om EU sin transportpolitikk fram mot år 2050. Hovudmålet er å opprette eitt felles europeisk transportområde, utan barrierar mellom ulike transportformer og nasjonale system. For å få til ei utvikling av transportsystemet som er bærekraftig i forhold til ressursar og miljø, skal ein bryte den parallelle utviklinga av økonomisk vekst og vekst i transportvolumet. Det inneber omlegging av produksjons- og distribusjonsstrukturen og godstrafikken må overførast frå veg til jernbane og sjøtransport.

EU-kommisjonen har sett opp ambisiøse klimamål med fokus på eit effektivt og konkurransedyktig transportsystem. Frå norsk side er det viktig at ny EU-lovgiving tek omsyn til behovet for regionale tilpassingar. Kommisjonen skisserer 10 delmål eller sokalla "benchmarks" som skal bidra til å nå målet om 60 pst. reduksjon av CO₂-utslepp innan 2050 (jf. EU si kvite bok om transport).

2.2.2 Nasjonale rammer og mål for planarbeidet

Nasjonal transportplan presenterer hovudtrekka i Regjeringa sin transportpolitikk og er Staten sitt viktigaste transportpolitiske rammeverk. I tillegg til å fordele midlar til konkrete tiltak, formulerer NTP målsetjingar og strategiar knytt til transportsystemet i landet. NTP vert laga for ein tiårs-periode, men med hovudvekt på dei fire første åra. Planen vert revidert kvart fjerde år, i forkant av stortingsvalet. Ved sidan av NTP er dei ulike offentlege transportetatane sine handlingsprogram viktige dokument i arbeidet med RTP. Handlingsprogramma er gjennomføringsplanar for NTP og dannar grunnlaget for dei årlege statsbudsjetta. Dermed er dei også ein del av NTP.

Gjeldande plan er for perioden 2010-2019. Neste NTP vil gjelde for perioden 2014-2023 og i skrivande stund under utarbeiding og vert vedteken i Stortinget sommaren 2013.

Hovudmål i NTP

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er "... å tilby eit tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling." Fire hovudmål skal stake ut kursen:

- **Betre framkomsten og redusere avstandskostnader**
For å styrkje næringslivet si konkurranseevne og medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret.
- **Auke trafikktryggleiken**
Nullvisjonen³ – Det skal ikkje førekome ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren.
- **Fylgje opp miljø og klimamål**
Transportpolitikken skal medverke til reduksjon av klimagassutslepp, miljøskadelege verknader av transport, samt oppfylle nasjonale og internasjonale miljø- og klimakrav.
- **Sikre tilgjenge for alle**
Transportsystemet skal vere universelt utforma.

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging er eit nytt element i revidert plan- og bygningslov frå 2009 og skal medverke til å fremje berekraftig utvikling. Forventningane skal følgjast opp i planlegginga og leggjast til grunn for statens deltaking. Innanfor temaet samferdsel og infrastruktur forventar regjeringa mellom anna at:

- *Statlige, regionale og kommunale planprosesser som omhandler samferdsel samordnes, og at fylkeskommunene og kommunene har en aktiv rolle i statlig transportplanlegging.*
- *Fylkeskommunene som den nye store vegeieren i Norge bidrar aktivt til å følge opp miljømålene i samferdselspolitikken.*
- *Areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges.*
- *Klimagassutslipp, luftforurensning og støy reduseres og forebygges, og at det tas hensyn til klimaendringer i planlegginga av ny infrastruktur.*
- *Det tas hensyn til næringslivets transport og at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til område med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havner.*

³ I høve handsaminga av Nasjonal transportplan for 2002–2011 vedtok Stortinget "... en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade" – Nullvisjonen.

- *Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt, og at det i planlegging av sjøområde tas hensyn til farledene for skipstrafikken.*
- *Infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere, og at planlegginga bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett.*

2.2.3 Regionale rammer og mål for planarbeidet

Dei regional føringane som ligg til grunn for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i ulike regionale planar, men også andre regionale og kommunale utgreiingar eller prosessar vil gje føringar for planarbeidet. Lista under er ikkje fullstendig, men presenterer nokre viktige bakgrunnsdokument og prosessar.

Regionale rammer og retningslinjer for regional transportplan for Sogn og Fjordane:

- Fylkesplan 2005-2008
- Fylkesdelplan for arealbruk
- Strategisk samferdsleplan 2010-2019
- Handlingsplan for trafikktrygging 2010-2013
- Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010–2013 (2019)

Regionale planar under utarbeiding:

- Regional planstrategi Sogn og Fjordane
- Regional plan for skulebruk Sogn og Fjordane
- Regional plan for folkehelse
- Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv
- Regional plan for verdiskaping

Andre regionale og kommunale utgreiingar eller prosessar:

- Masterplan Avinor 2008
- Transportplan for Vestlandet E 39 Kyststamvegen (Vestlandsrådet)
- KVVU E39 Skei – Ålesund
- KVVU Rv. 15 Strynefjellet
- KU/KDP E39 Førde
- Transport ROS 2010
- Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i region vest
- Vedtatt standard for fylkeskommunalt minstetilbod med båt

Viktige dokument

- *EU si kvite bok - Vegkart til eit heilskapleg europeisk transportområde: Kvitbok om konkurransedyktig og bærekraftig transport.*
- *Nasjonal transportplan 2014 – 2023.*

2.3 Samordning av regionale planarbeid

Regional planstrategi er det overordna styringsdokumentet for Sogn og Fjordane fylkeskommune. Planstrategien går først og fremst inn på tverrsektorielle oppgåver. Regional planstrategi vart innført som nytt verkty i den regionale planlegginga gjennom plan- og bygningslova av 2008, og er no det einaste lovpålagde elementet i planprosessen på regionalt nivå. Regional planstrategi Sogn og Fjordane er ikkje ein plan eller eit måldokument i seg sjølv, men eit verkty for å samordne regional planlegging i ein valperiode.

I regional planstrategi Sogn og Fjordane har ein valt å utarbeide overordna mål og strategiar for planperioden. Framlegg til overordna mål er avleidd av folketalsutviklinga som vert den store felles utfordringa i fylket. Det overordna målet er å auke folketallet til 112 000 innbyggjarar i planperioden.

Mellom fleire av planane gitt i regional planstrategi er det sterke koplingar og tangeringspunkt. Felles er at regionale planoppgåver må koordinerast slik at dei dreg i same retning og er internt samstemte i høve til målsetjinga. Det er difor viktig å sjå samanhengar på tvers av samfunnssektorane. Leiargruppa i Sogn og Fjordane fylkeskommune har ansvar for samordning av regionale planarbeid.

2.4 Økonomiske rammer

Det vert brukt store summar til å drifte og utvikle transporttilbodet. Midlane går til bygging, drift og vedlikehald av infrastrukturen og ikkje minst til drift av kollektivtransportsystema – buss, båt og ferje.

2.4.1 Økonomi og finansiering

I 2013 er det løyvd 1 837 mill. kr over fylkesbudsjettet til samferdslesektoren i Sogn og Fjordane.

Midlane er disponert til følgjande område i 2013 (tal i 1 000 kr):

Programområde ¹ /investering	2013
720 Fylkesveggar - Nyanlegg, Drift og vedlikehald	486,575
721 Fylkesveggar - Miljø og trafikktryggingstiltak	6,200
730 Bilruter	255,890
731 Fylkesvegferjer	114,718
732 Båtruter	123,070
733 Tilrettelagt transport	8,760
Investeringar - fylkesveg	842,500
Sum	1 837,713

¹⁾ Løyvingane til programområde er nettoløyvingar

Løyvingane er finansiert med følgjande midlar (tal i 1 000 kr):

Finansiering	2013
Ordinære fylkeskommunale midlar	1 214,613
Refusjon av mva. på investeringsmidlar fylkesveg	116,200
Lånemidlar	329,600
Statleg tilskott til rassikring på fylkesvegnettet (øyremerka)	177,300
Sum	1 837,713

Finansieringsformer

Hovuddelen av løyvingane til samferdslesektoren er ordinære fylkeskommunale midlar. Nedanfor er det gitt ein omtale av andre finansieringsformer som er nytta eller kan nyttast i høve til finansiering innan samferdslesektoren.

Refusjon av meirverdiavgift (mva.)

Fylkeskommunen er omfatta av ordninga med kompensasjon av meirverdiavgift for kommunar og fylkeskommunar. Dette betyr at refusjon av meirverdiavgift kan inngå som finansiering av veginvesteringar. Fylkeskommunen får også refusjon av meirverdiavgift knytt til drift og vedlikehald.

Lånemidlar

I samband med forvaltningsreforma overtok fylkeskommunen ansvaret for bygging av dei store prosjekta Bremangersambandet og Dalsfjordsambandet. Dette gjorde at det i perioden 2010-2013 var nødvendig å ta opp store lån for å finansiere bygging.

Bompengar

Investeringar i vegar og anna transportinfrastruktur er eit offentleg ansvar, men etter kvart som behova er blitt større enn dei aktuelle løyvingane, er det meir og meir vanleg med andre finansieringskjelder. Nasjonalt har bompengefinansiering i aukande grad blitt finansieringskjelde for investeringar i infrastruktur. Bompengar kan i dag brukast til investering både på veg og i kollektivtransport.

Fylket har i dag ingen bompengeprojekt på fylkesvegnettet og eitt prosjekt på riksvegnettet (rv. 55 Fatlaberget). Det er såleis handlingsrom for å nytte bompengar som finansieringskjelde for prosjekt på fylkesvegnettet. Regjeringa har lagt til grunn ein hovudregel om at bompengeprojekt skal ha ein bompengandel på minst 50 pst., men Stortinget har ikkje sett dette som eit absolutt krav. Det og sett krav om at innkrevjingsperioden skal vere maksimalt 15 år. Vidare er hovudregelen at det skal vere etterskottsinnkrevjing i bompengeprojekt, men det er opning for å nytte både førehandsinnkrevjing og parallellinnkrevjing.

Utfordringa for finansiering av fylkesvegprosjekt med bompengar i Sogn og Fjordane er lågt trafikkgrunnlag, noko som i mange høve gjer det vanskeleg å oppnå 50 pst. bompengefinansiering.

Bompengesøknadar på fylkesvegnettet må vurderast av regjeringa i høve til aktivitetsnivå og bompengebelasting på same måte om prosjekt på det statlege vegnettet. Det er stortinget som gjer vedtak om bompengeprojekt både for fylkesveg og riksveg.

Fylkesutvalet gikk i ein høyringsuttale i januar 2013 ([FU SAK 5/13](#)) inn for at Sogn og Fjordane blir med i eitt regionalt selskap saman med Hordaland og Rogaland, etter Vegdirektoratet si tilrådde løysing. Det vil vere eit eventuelt regionalt bompengeselskap som skal stå for innkrevjing av bompengar frå alle prosjekt både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dette vil gjere det enklare å opprette nye bompengeprojekt og redusere innkrevjingskostandane.

Ferjeavløysingsmidlar

Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskott har som utgangspunkt å gjere det mogleg å realisere fastlandssamband og gjennom dette avløyse eit evigvarande ferjetilskott med et tilskott i eit bestemt tal år. Fastlandssamband vil styrkje regional utvikling og effektivisere transport gjennom redusert reisetid og ingen ventetid på ferje. Regjeringa har lagt opp til at tilbakebetalingsperioden er maksimalt 30 år.

Frå 1.1.2014 har Sogn og Fjordane 6 ferjesamband. Dei som er aktuelle som ferjeavløysingsprosjekt på fylkesvegnettet er Atløysambandet og Ytre Steinsund.

Staten har opna for at sparte ferjesubsidiar kan brukast til delvis finansiering av ferjeavløysingsprosjekt på riksvegnettet. Fylkeskommunen legg til grunn at sparte ferjesubsidiar også kan nyttast til nedbetaling av forskott/lån i samband med ferjeavløysingsprosjekt på fylkesvegnettet.

For at fylkeskommunen skal kunne gå inn på ei slik ordning er det føresettt at løyvinga frå staten til fylkeskommunen knytt til ferjedrifta ikkje vert redusert som følgje av at ferjesambandet blir nedlagt.

Ordninga med ferjeavløysing inneber at fylkeskommunen og/eller eit bompengeselskap forskotterer utgiftene og at innsparte driftsmidlar frå ferjedrifta gjennom nedlegging eller innkorting blir brukt til å dekkje kapitalkostander (rente og avdrag) knytt til lån.

Tilskott til skredsikring på fylkesvegnettet

I tråd med føresetningane i forvaltningsreforma blir statlege midlar til skredsikring av fylkesvegane gitt som tilskott. Fordeling av midlane mellom fylka har vore fastsett gjennom ein 4-årig statleg handlingsplan for skredsikring.

Det er usikkert korleis midlane vil bli fordelt i perioden 2014-2017. Truleg vil fylka bli bedne om å lage ei prioritert liste over skredsikringsprosjekt i løpet av hausten 2013. Staten vil deretter fordele midlane på fylka. I gjeldane handlingsplan er ramma til skredsikring av fylkesvegane om lag 500 mill. kr årleg. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er ramma til skredsikring av fylkesvegnettet 641 mill. kr årleg i perioden 2014-2017.

Sogn og Fjordane er eit fylke med store utfordringar knytt til skred og vi føreset at fylket vil få ein stor del av midlane til skredsikring av fylkesveggar også i neste periode.

Rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylka

Ordninga vart innført i samband med forvaltningsreforma frå 2010 med det formål å gje fylkeskommunane auka moglegheit til å satse på veg- og kollektivtransporttiltak.

Innføringa av ordninga og fordeling av årleg ramme mellom fylka må sjåast i samanheng med dei store bindingane som følgde av oppstarta investeringsprosjekt på det øvrige riksvegnettet når dette vart overført fylka i 2010.

Rentekompensasjonsordninga kan bli gitt til investeringstiltak (nybygg og rehabilitering) på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak.

I perioden 2010-2013 har Sogn og Fjordane fylkeskommune hatt ei årleg ramme for rentekompensasjon på 139 mill. kr. Kompensasjonen skal dekkje renter berekna på eit grunnlag av eit serielån i Husbanken med 20-års løpetid, 5 års avdragsfriheit og den til ein kvar tid gjeldande flytande rente. Planramma er fordelt mellom fylkeskommunane med utgangspunkt i bindingar, folketal, veglengde og standard (etterslep) på vegnettet.

I Nasjonal transportplan er det lagt opp til at staten vil oppfylle forpliktingane knytt til dei investeringsrammene som er lagt til grunn i perioden 2010 – 2013, men det vil ikkje bli lagt inn kompensasjon for nye investeringsrammer etter 2013.

Utbyggingsavtalar

Utbyggingsavtalar kan vere ei kjelde til finansiering av tiltak på vegnettet. Dette kan vere aktuelt å nytte i tilfelle der private aktørar finansierer tiltak på vegnettet i samband med utbygging. Døme på slike avtalar har vi på fv. 611 i samband med planar om gruvedrift på Engebø.

Offentleg Privat Samarbeid - OPS

I OPS-modellen, slik den er utvikla i vegsektoren i Noreg, får eit privat selskap ansvar for å levere ein veg med ein avtalt kvalitet i ein periode på 25 år. Statens vegvesen gjennomfører planlegging og konsekvensutgreiing av vegen, og kontrollerer at den blir levert til trafikantane som avtalt.

Det private selskapet får oppgåva med å prosjektere, bygge og finansiere, vedlikehalde og drive vegstrekninga. Vegstrekninga kan også vere delar av eksisterande veg. Selskapet får årleg/månadsvis betalt etter at vegen er opna og gjennom alle åra selskapet har ansvar for denne.

Gjennom kontrakten blir den årlige summen selskapet skal ha avtalt, og trekkmekanismer og bonusordningar er knytt til korleis vegen fungerer.

Vi har ikkje eksempel på denne finansieringsforma i vårt fylke men det er gjennomført prøveprosjekt både på E39 og E18 i andre fylke. Erfaringane med prøveprosjekta er evaluert av Transportøkonomisk institutt. Hovudfunna i dette arbeidet var at OPS-modellen har gitt raskare prosjektgjennomføring, men at det ikkje er mogleg å dokumentere verken høgare eller lågare kostnader enn ved tradisjonell gjennomføring.

Forskotering

Forskotering er ikkje ei eiga finansieringsform. Her er det offentlege eller private som skyt inn midlar med det føremål å få prosjektet gjennomført raskare enn elles. Forskoteringa vert tilbakebetalt utan kompensasjon for renter og prisauke. I realiteten er dette "gratis" lån for fylkeskommunen og staten.

Fylkeskommunen har vedteke eigne retningslinjer for forskottering, jf. FT-sak 59/10. Forskottering kan vere aktuelt både på riks- og fylkesvegnettet.

Viktige dokument

- *Budsjett 2013 / økonomiplan 2013–2016.*

3. MÅLBILETE OG SATSING

3.1 Målbilete

Fylkeskommunen er ein viktig samfunnsutviklar i Sogn og Fjordane. Med utgangspunkt i dette plandokumentet – status, utfordringar - har vi formulert eit målbilete for samferdsla i fylket. Målbiletet er bygd på ein kombinasjon av ynskt framtid, klare utviklingstrekk, samt eksisterande verdiar og ressursar me ynskjer å byggje vidare på.

For å nå målbiletet som ligg mellom status i dag, behov og overordna transportpolitiske målsetjingar⁴, treng vi å jobbe strategisk og målretta.

Målbilete for samferdslektoren i Sogn og Fjordane

1. Det er trygt og enkelt å ferdast på vegen

Målet om tryggare vegar tek utgangspunkt i ein visjon om at det ikkje skal førekome ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringa vil halvere tal drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024. Dette stiller krav til standarden på det samla vegnettet i fylket. Vegnettet i Sogn og Fjordane må dekke samfunnet sine behov og fremje regional utvikling.

2. Det er utvikla robuste bu-, arbeid- og serviceområde (BAS)

Målet om å utvikle robuste bu-, arbeid- og serviceområde er basert på at busetjingsmønsteret i fylket er i endring. Eit betra transporttilbod og styrka transportinfrastruktur knyt distrikt og senter saman, og må utformast slik at reisetida mellom desse vert akseptabel.

3. Fleire reiser kollektivt

Målet om å få fleire til å velje kollektivtransport tek utgangspunkt i nasjonale føringar om betre arealutnytting og eit meir miljøvenleg transportalternativ. I distrikta må tilbodet leggast til rette for og sjåast i samheng med andre transportbehov som skal dekkast, til dømes skuleskyss og Pasientreiser.

4. Det er tilrettelagt for aktiv transport

Målet om å legge til rette for aktiv transport er med utgangspunkt i eit folkehelseperspektiv. Dei siste 10-åra har fedme blant born og vaksne auka grunna inaktivitet i kvardagen. Utbygging av gang- og sykkelveg har også andre fordeler, blant anna er gange og sykling eit miljøvenleg transport-alternativ. I tillegg vil eit samanhengande gang- og sykkelvegnett bidra til å gjere det sikrere å ferdast i trafikken.

5. Samferdsleinfrastrukturen er tilgjengeleg for alle

Målet bygger på den nasjonale målsetjinga om å gjere transportsystemet tilgjengeleg for heile befolkninga.

Målbilete for RTP Sogn og Fjordane vil vera i tråd med dei overordna måla i NTP innanfor betre framkome, reduserte avstandskostnader, auka trafikktryggleik og betre tilgjenge. Også i høve miljømål om å auka gang- og sykkelaktivitet og kollektivtransport er Regional transportplan i tråd med NTP. Miljøaspektet er likevel noko meir samansett, ettersom målsetjinga om eit effektivt transportnett med god framkome må vegast opp mot reduksjon av dei negative verknadane transport har på miljøet.

⁴ Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er: "Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling."

3.2 Profil/satsingsområde

Gjennom arbeidet med RTP har vi registrert fleire behov for tiltak som er viktige for regional utvikling. Dette er knytt til vedlikehald på fylkesvegnettet, store og mindre investeringsprosjekt, samt kollektivtiltak. Ynskja og behova er langt større enn dei økonomiske rammene vi ser føre oss, vil gi rom for. Innafor gitte økonomiske rammer vil Sogn og Fjordane fylkeskommune prioritere bruken av midlar til:

1. Lovpålagde oppgåver og kontraktfesta bindingar
2. Vedlikehald av fylkesvegnettet
3. Mindre investeringstiltak
4. Utvida kollektivtilbod
5. Utgreiingsarbeid
6. Store investeringsprosjekt

Skredsikring:

Gjennomføring av skredsikringstiltak vert finansiert gjennom øyremerkte tilskot frå staten. Det fylkeskommunale aktivitetsnivået innan skredsikring skal tilpassast dei statlege tilskota til føremålet. Innanfor dei planrammene som ligg til grunn for regional transportplan er det ikkje rom for å bruke ordinære fylkeskommunale midlar til investering i skredsikring.

Rammene til skredsikring til det enkelte fylke vil bli fordelt etter Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i region vest. Innafor tildelt ramme til skredsikring kan fylkeskommunen sjølv prioritere kva tiltak som skal gjennomførast i planperioden.

Lovpålagde oppgåver og kontraktfesta bindingar:

Lovpålagde oppgåver:

- Skuleskyss

Kontraktfesta bindingar:

- Driftskontraktar og andre kontraktar på fylkesveg
- Kontraktar på buss, båt og ferje
- Slutføring av oppstarta investeringsprosjekt

Vedlikehald av fylkesvegnettet:

Fylkeskommunen prioriterer vedlikehald. Vedlikehald tek vare på transportinfrastrukturen og opprettheld funksjonen på anlegga. Det har lenge vore eit etterslep i vedlikehaldet som har medført eit aukande forfall på infrastrukturen. Fornyng av infrastrukturen vert difor prioritert for å ta igjen etterslepet og redusere forfallet. Det er ønskeleg at vedlikehaldet må haldast på eit nivå som fører til at vi ikkje får forfall på transportinfrastrukturen. Nivået i vegsektoren må aukast dersom forfallet ikkje skal auke. For å tilby ein robust og effektiv transportinfrastruktur må standarden på infrastrukturen opp på eit nivå der han kan ta vare på funksjonen sin utan høge ekstrakostnader. Tiltak for å ta igjen forfallet har difor høg prioritet.

Mindre investeringstiltak:

Med mindre investeringstiltak meiner vi målretta tiltak der vi tek sikte på å løyse særskilte problem på ei strekning eller eit punkt. Dette kan omfatte følgjande tiltak:

- Mindre utbetringstiltak/ fjerning av flaskehalsar
- Mindre gang- og sykkelvegprosjekt
- Trafikktryggingstiltak
- Kollektivtiltak

Utvida kollektivtilbod:

Med dette meiner vi tiltak for å utvide kollektivtilbodet på buss, båt, ferje og tilrettelagt transport, særleg i BAS område.

Utgreiingsarbeid:

Fram mot revisjon av RTP kan det vere aktuelt med nye utgreiingar både innafor kollektivområdet, fylkesvegområdet og i høve til andre regionale planar.

Store investeringsprosjekt:

Dei økonomiske rammene som er lagt til grunn for RTP gir ikkje rom til å starte opp nye større investeringsprosjekt i perioden. Store investeringsprosjekt vert rekna som investeringsprosjekt med kostnadsramme over 50 mill. kr.

4. HANDLINGSPROGRAM

Det er utarbeidd eit handlingsprogram som del av RTP. Handlingsprogrammet gir ei oversikt over tiltak med utgangspunkt i mål, strategiar og retningslinjer frå RTP. Handlingsprogrammet vert rullert kvart 4. år og dannar eit utgangspunkt for prioriteringar i budsjett og økonomiplan.

Handlingsprogrammet har hovudfokus på tiltak dei fire første åra, men formulerer også tiltakspunkt for resten av planperioden. Årlege budsjetttrammer til samferdsle vil avgjere graden av oppfølging av handlingsprogrammet.

4.1 Plankrav for investeringstiltak i handlingsprogram

I samband med utarbeiding av RTP og handlingsprogram stiller fylkeskommunen plankrav til nye investeringstiltak, tilsvarande krav som vert stilt til tiltak i NTP. Plankrava vert sette for å sikre mest mogleg rette kostnadstal i RTP og handlingsprogram, og for å sikre at planarbeidet for dei ulike prosjekta er komme langt nok for gjennomføring i medhald til føresetnadane. For prosjekt som skal vere med i RTP denne perioden vert det stilt fylgjande plankrav:

- *For prosjekt med oppstart i påfølgjande år skal det liggje føre godkjent reguleringsplan innan 1. juni. For prosjekt med oppstart i 2014 skal det liggje føre godkjent reguleringsplan innan 1. juni 2013.*
- *For første fireårsperiode skal det liggje føre ein vedteken arealdel, kommunedelplan eller tilsvarande.*
- *For siste seksårsperiode, dvs. perioden 2019 -2024, skal det liggje føre ei utgreiing for større prosjekt som avklarar rammer og omfang for tiltaket.*

4.2 Økonomiske rammer i handlingsprogram

Regional transportplan tek utgangspunkt i økonomiske rammer i gjeldande økonomiplan (planteknisk ramme). Som følgje av signal gitt i kommuneøkonomiproposisjonen 2014 blir rammene til fylkesvegforemål justert ned med om lag 180 mill. kr i 2014. Dette er 65 mill. kr. meir enn det som var føresett i økonomiplanen.

I NTP 2014 – 2023 er det prioritert 10 mrd. kr til ei satsing på å fornye og ruste opp fylkesvegnettet i 10-årsperioden. Det er føresett ei opptrapping frå 688 mill. kr i årleg gjennomsnitt perioden 2014-2017 til 1 208 mill. kr i 2018-2023.

I kommuneproposisjonen for 2014 er det lagt opp til at satsinga til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet er 500 mill. kr i 2014. Det er førebels lagt til grunn at Sogn og Fjordane blir tildelt 20 mill. kr i 2014 og at dette aukar med 5 mill. kr årleg i opptrapping fram til 2017.

Med bakgrunn i kommuneproposisjonen for 2014 er plantekniske ramme for 2014-2017 samla justert ned med høvesvis 45, 40, 35 og 30 mill. kr i høve til føresetnadane i økonomiplanen for 2014-2017.

I dei førebelse rammene som er lagt fram for finansutvalet er det lagt inn ein auke i rammene med 18, 13, 13 og 8 mill. kr i åra 2014–2017. I tillegg er det lagt opp til å løyve 40 mill. kr av fondsmidlar til investering i 2016 og 2017. Dette er nærmare omtalt i arbeidsdokument 2 til finansutvalet (26. juni 2013).

Handlingsprogrammet vil skissere marginalister med høvesvis -15, -5, +5 og +15 prosent i høve til ny planteknisk ramme.

5. STATUS, UTVIKLINGSTREKK, UTFORDRINGAR OG BEHOV

Dette kapittelet gjer greie for status for transportsystemet i Sogn og Fjordane i dag og kva utviklingstrekk og transportpolitiske utfordringar ein ser føre seg i planperioden. Kapittelet omtalar kort generelle utviklingstrekk og utfordringar knytt til demografi, næringsliv, bu- og arbeidsmarknadsregionar, miljø og klima samt beredskap.

5.1 Status og utviklingstrekk

5.1.1 Demografi

Sogn og Fjordane har pr. januar 2013 eit samla folketal på 108 700 (SSB). Dette er det høgste talet nokon gong. Sett over perioden 2001 til 2013 viser folketalet i Sogn og Fjordane først ein nedgang, medan det har vore klår vekst dei fem siste åra.



Diagram 1: Folketalsutviklinga i Sogn og Fjordane 2001 – 2013.

Urbaniseringa og sentraliseringa går sin gang, globalt som nasjonalt og lokalt, og i Noreg har det vore slik i om lag 200 år. I perioden 1990 til 2009 hadde alle fylka folketalnedgang i spreiddbygde strøk og folketaloppgang i tettbygde strøk. Folketalsauken i landet har vore sterk dei ti siste åra. Fylke med mykje spreidd busetnad har hatt den svakaste folkeauken. Endringar i folketal og busetjingsmønster er ein av dei viktigaste faktorane som påverkar transporttetterspurnaden.

Fylket ynskjer folketalsauke, men kjempar mot sterke sentraliserings- og flyttemønster der straumen i hovudsak går søraust mot dei store byane. Ved målretta bruk av nasjonale, regionale og lokale verkemiddel vil ein til dels kunne motverke slike trendar. Folketalsutviklinga i fylket som heilskap er prega av at fylket ikkje har nokon stor eller mellomstor by. Ein stor del av innbyggjarane bur i typiske distriktskommunar med ei flytte- og folketalutvikling som i stor grad følgjer mønstra for periferikommunane i landet elles med svak folketalutvikling. Også fylket som heilskap har dei same hovudtrekka. Dei regionale sentra er både små og distriktsprega.

Det er ei kjend sak innan samfunnsanalyser at det skjer ei stadig aukande regionalisering. Dette ser ein både innan arbeidsmarknaden og servicemarknaden. Dette betyr at fleire og fleire finn arbeidet sitt og tenestene sine utanfor bustadkommunen. Det er fleire som pendlar i dag enn for 10 år sidan og det finst stadig fleire sokalla "langpendlarar."

Medan folketalsauke er ei transportpolitisk utfordring for storbyområde, er det eit gode for Sogn og Fjordane. I Sogn og Fjordane er ikkje utfordringa at det er ein forventta vekst i folketalet som utløyser transportbehov. Her må ein nytte

transporttilbod som verktøy for å skape vekst i folketalet. Difor er det viktig at verkemiddelbruken vert differensiert i høve til meir folketette fylke og regionar.

Nokre demografiske prosessar som er relevante for transportutviklinga i Sogn og Fjordane:

- Det pågår ein regional sentralisering der ein aukande del av befolkninga vil bu i byar og tettstader.
- Pendling vil i vesentleg grad vere til og frå byar/tettstader med større institusjonar og industri.
- Delen eldre vil auke, noko som vil aktualisere behovet for universell utforming av transporttilbodet ytterlegare.
- Folketalsutviklinga er størst langs E39, rv. 15 og rv. 5.
- 80 pst. av befolkninga i fylket bur innafor 500 meter avstand til ein busshaldeplass.

Viktige dokument:

- *Fylkesspegel Sogn og Fjordane.*
- *Regional planstrategi for Sogn og Fjordane 2012 – 2016.*

5.1.2 Transportrelaterte utviklingstrekk

Utviklinga i transportnettet har vore stor dei siste 200 åra. Vi har utvikla oss frå å vera eit fylke der det meste av transport gjekk på sjøen, til dagens samfunn med vegar til dei fleste stader det bur folk. Fylket sin første vegplan vart lagt fram i 1906, og i 1923 vart det lagt fram jernbaneplan for Sogn og Fjordane. Bortsett frå Flåmsbana vart det ikkje noko av jernbana her i fylket, men me har fått eit stadig betre vegnett. Vegbygging var tidlegare eit viktig distriktspolitisk verkemiddel fram til 80-talet. Etter det har satsinga til staten vorte stadig meir marknadstilpassa, dels på grunn av sentralisering og dels på grunn av økonomiske nyttebetraktningar⁵.

Vegutbygging i Sogn og Fjordane

Dei siste 20 åra er det opna mange nye veglenkjer som har betra kommunikasjonane i og mellom regionane i fylket. I dag kan vi reise på dagsturar på tvers av fylket, noko som var utenkjeleg for nokre år tilbake. Noko av det viktigaste her er bygging av Fjærlandsvegen som bidrog til å korte reisetida mellom Sogn, Sunnfjord og Nordfjord. Saman med ny veg mellom Sogndal og Lærdal og veg til Årdal, samt Lærdalstunnelen, har dette bidrege til å leggje ned fleire lange ferjesamband og korte reisetida monaleg. Mykje av denne utbygginga var delfinansiert med bompengar.

Fleire riksvegstrekingar er vorte vesentleg betra i perioden. Her kan vi nemne mykje av rv. 15 mellom Oppstryn og Måløy og E16 gjennom Lærdalsdalen. Ei storstila utbetring av E39 er i gang, sjølv om det framleis står att store utfordringar langs denne vegen. Med opning av Kvivsvegen i 2012 vart E39 ferjefri mellom Nordfjord og Sunnmøre. Dette er i tillegg eit viktig aust-vestsamband mellom søre Sunnmøre og indre Nordfjord og vidare austover. Dette har også bidrege til å opne eit nytt BAS-område i dei to fylka.

Mykje av rv. 5 mellom Førde og Florø var ferdig utbetra i 2005. Dette har gjort reiseavstanden mindre og bidrege til å utvikle felles BAS-område i denne delen av fylket.

Ved kysten er det bygd veg mellom Værlandet og Bulandet i Askvoll, og øyane i Ytre Gulen har fått fastlandssamband. Andre byggetrinn av fastlandssambandet til Bremanger stod ferdig i 2013. Det same gjer Dalsfjordsambandet. Dette er viktige veglenkjer i det som kommunane langs kysten omtalar som Kystvegen.

Skredsikring

Fleire vegstrekingar er rassikra dei seinare åra. Her kan nemnast rv. 55 mellom Sogndal og Leikanger, rv. 5 Hammarsgrovi – Stølsneset i Kjøsnesfjorden, fv. 55 Gullringen, fv. 53 Naustbukktunnelen, fv. 615 Hyestranda, fv. 617 Måløy – Raudeberg og fv. 57 Nishammaren. I tillegg er det gjennomført fleire, mindre prosjekt.

Trafikktrygging og gang- og sykkelvegar

Tydeleggjing av at alle trafikantgrupper skal ha eit trygt og tenleg vegnett har vorte stadig viktigare. Arbeidet med trafikktrygging har vore høgt prioritert på landsbasis dei seinare åra. Fylkeskommunen har også slutta seg til nullvisjonen, som er ein visjon om at ingen skal bli drepen eller få varige men som følgje av ulykker på veg.

I 2012 vart sykkelbyavtale med Førde kommune underskriven av kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Målet med denne er å leggje til rette for eit samanhengande sykkelvegnett i kommunen, slik at det skal bli lett og attraktivt å sykle. Det er ei målsetjing å få fleire til å gå og sykle framfor å køyre bil. Det er aktuelt å inngå tilsvarande avtalar med andre kommunar.

⁵ Kjelde: Kristin Ese: *På god veg* (2007).

Kollektivtransport på land

Den første kommersielle bilruta i Noreg starta i 1908 og fram til personbilen sitt gjennombrøt i 1960-åra, var "rutebilen" det bindande leddet mellom nord og sør, aust og vest.

Endringar i t.d. busetjingsmønster, alderssamansetning og bilbruk, har ført til redusert passasjergrunnlag for kollektivtransporten i Sogn og Fjordane. Sidan grunnlaget for dei ordinære bussrutene har vorte mindre, har rutebilnæringa gått gjennom omstillingar med mål om meir effektiv bruk av ressursane. Bruk av anbud ved tildeling av tilskot vart heimla i lov⁶ i 1994 og har vore eitt lekk i arbeidet for å effektivisere kollektivtransporten. Nye driftskonsept som tingsingsruter har vore eit anna verkemiddel.

Omstillingane i rutestrukturen, m.a. nedlegging av trafikksvake ruter, har bidrege til at drosjenæringa har oppretthalde tilbodet gjennom tingsingsruter og tilførselsruter.

På slutten av 80-talet vart det etablert eit landsomfattande kommersielt ekspressbussnett. Desse rutene har i hovudsak endestopp i større byar og tettstader. I Sogn og Fjordane opna fylkeskommunen for at ekspressbusselskapa kunne ta med lokal trafikk og desse ekspressbussane er blitt ein viktig del av det offentlege kollektivtransporttilbodet i fylke.

Sjøen som samferdsleåre

Sogn og Fjordane har ei lang kystlinje med fjordar og ein ytre kyst som varierer mellom vêrharde, opne strekningar og meir beskytta farvatn med holmar og skjergard. Både topografien og dei klimatiske tilhøva gjer at kystområda er godt eigna for busetjing, og utnytting av havressursane. Difor har bruken av sjøvegen som transportåre vore ein føresetnad for utviklinga av økonomien og samfunnet elles i Noreg.

"Riksveg 1" langs kysten har vore og er framleis særskilt viktig for kommunikasjonen av menneske og gods i Sogn og Fjordane. Særskilt i tidlegare tider når det ikkje fanst noko godt vegnett i fylket. Seinare har eit omfattande rutenett med dampbåtar og kaiar langs heile kysten sakte, men sikkert blitt nedbygd som fylgje av bilen sitt inntog. Nye vegsamband gjorde det lettare å frakte varer med trailer og mykje av godstransporten gjekk frå båt til bil.

Innføring av snøggbåtar revolusjonerte passasjertransporten langs kysten. Snøggbåtane gjorde det muleg å utvide det eksisterande rutetilbodet og korta samstundes ned på reisetid. Dette har vore med på å oppretthalde busetjingsmønsteret langs kysten av Sogn og Fjordane.

5.1.3 Risiko og sårbarheit

Sogn og Fjordane sin første risiko- og sårbarheitsanalyse vart ferdig i 2007. Analysen er under revisjon. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) gjennomførte i 2010 tilsyn med samfunnstryggleiks- og beredskapsarbeidet til Fylkesmannen. Her kom det fram at fylkes-ROS "... gir ein systematisk og god oversikt over risiko og sårbarheit i fylket. Fylkes-ROS utgjer eit godt felles planleggingsgrunnlag for førebyggjande og skadereduserande samfunnstryggleiks- og beredskapsarbeid i fylket". DSB meinte at det i stor grad manglar dokumentasjon på oppfølginga av fylkes-ROS. Det er vanskeleg å få oversikt over status for korleis tiltak er gjennomført. I det årlege embetsoppdraget til Fylkesmannen seier DSB at fylkes-ROS ikkje skal vere eldre enn 4 år. Den viktigaste utfordringa når det gjeld fylkes-ROS er oppfølging og bruk av den.

I revidert fylkes-ROS er følgjande definisjon av risiko lagt til grunn:

"Risiko uttrykkjer kombinasjonen av kor sannsynleg det er at ei uønskt hending skjer, og kva som vert konsekvensen dersom den skjer (risiko = sannsyn x konsekvens)"

Sårbarheit er definert til å vere manglande evne til å stå mot verknadane av ei uønskt hending.

Skred

Dersom det har gått eit skred vil livreddande innsats ha første prioritet. God førebyggjande innsats er det viktigaste verkemiddelet for å redusere skadar og negative konsekvensar av skred. Trygg arealplanlegging, der skredfare vert kartlagt og teke omsyn til, er det viktigaste førebyggjande tiltaket. Skredfare må difor alltid vere ein viktig del av analysen av risiko og sårbarheit i arealplansaker. I område med ein potensiell skredfare må det ikkje skje utbygging før det er gjort analysar og vurderingar av folk med tilstrekkelege geofaglege kvalifikasjonar.

NVE har frå 2009 hatt det overordna ansvaret for statlege forvaltningsoppgåver innan førebygging av skredulykker.

⁶ Forskrift om anbud i lokal rutetransport (1994). Endra i 2003.

Flaum

Risikoen for flaum og flaumskred er størst i midtre og indre delar av fylket. Når ein flaum eller eit flaumskred først er eit faktum, vil den livreddande innsatsen ha førsteprioritet. Den enkelte innbyggjar, grunneigar, og eigar av bygg og infrastruktur har eit ansvar for å sikre seg sjølv og eigen eigedom. Ved planar om ny utbygging har utbyggjar eit sjølvstendig ansvar for å få utgreidd fare.

Stormflod

Skadeeffekten av stormflod kan verte særleg stor når vinden gjer at bølgiene vert høge. Ein kombinasjon av stormflod og store bølger kan skape store problem for bygningsmasse, hamner/kaiar, vegar og andre anlegg langs sjøkanten. Ved etablering av annan viktig infrastruktur i sjøkanten, t.d. fiberkablur for elektronisk kommunikasjon, må effekten av stormflod vurderast. Det kan vere meir komplisert å gjere mottiltak i eksisterande bygg og infrastruktur.

Svikt i kritisk infrastruktur

Skal samfunnet fungere er det avhengig av ein del grunnleggjande infrastruktur. Nokre infrastrukturtenester kan sjåast på som samfunnskritiske, fordi omfattande og/eller langvarig svikt i dei vil gjere at innbyggjarane ikkje får dei varer og tenester som dei er avhengige av.

NOU 2006:6⁷ definerer kritisk infrastruktur som *“... de anlegg og systemer som er helt nødvendige for å opprettholde samfunnets kritiske funksjoner som igjen dekker samfunnets grunnleggende behov og befolkningens trygghetsfølelse”*.

Dei store skadane på kraftlinjer, teleinstallasjonar og vegnettet som følgje av den kraftige vinden og den etterfølgjande nedbøren under Dagmar, viste veldig tydeleg kor sårbar samfunnet er når viktig infrastruktur sviktar. Det er risiko for liv og helse når sjukeheimar vert utan straum, når det ikkje er mogleg å ringje til legekantoret, når ambulansen ikkje kan køyre fordi vegen er stengd, eller når reinseanlegget til vassverket stoppar opp.

Kraftforsyning

Kraftforsyninga er viktig for at annan samfunnsviktig infrastruktur skal fungere. Problem med vegar, ferjer m.m. kan gjere det vanskeleg for kraftselskapa å få ut folk og utstyr til å drive feilretting. Den mest alvorlege konsekvensen av svikten i straumforsyninga under Dagmar var det massive utfallet av teletenester, og til dels kringkastingstenester. Både fasttelefoni, mobiltelefoni og internett er avhengig av straum til basestasjonar, sentralar og andre viktige komponentar.

Tele- og dataforsyning

Behovet for ei fungerande tele- og dataforsyning er så sterk at det knapt er nokon sektor som kan klare seg særleg lenge ved svikt i denne. Bortfall av tele- og datasamband over litt tid vil difor få store negative konsekvensar for samfunnet. Sogn og Fjordane er det fylket i landet med dårlegast dekning av andre generasjon breiband (i hovudsak fiber). Dette er eit breiband med svært høg kapasitet til å utveksle store datamengder.

Vegar

Stengde vegar er ein relativt vanleg situasjon i Sogn og Fjordane. I samband med vanskelege vêrforhold ser vi at større eller mindre delar av vegnettet vert uframkomeleg. I område der det ikkje er mogleg med omkøyning når einaste vegen inn/ut er stengd, vil ei langvarig stenging skape problem. Mange stader kan sjøvegen vere eit alternativ for å transportere folk, matforsyningar m.m. Til tider vil det likevel vere vanskeleg/uaktuelt å bruke sjøvegen, og ein del utsette område ligg heller ikkje til sjø. Under ekstremvêret Dagmar registrerte Statens vegvesen 126 hendingar som førte til vegstengingar i Sogn og Fjordane. Dette gjorde at fylket langt på veg vart lamma, og situasjonen var alvorleg med tanke på liv og helse (ambulansetransport, reise til legevakt osv.).

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av riksvegnettet og på vegner av fylkeskommunen på fylkesvegnettet. Kommunane har ansvaret for det kommunale vegnettet. Det kommunale ansvaret omfattar òg nødvendige beredskapstiltak – som t. d. å planlegge for å kunne handtere hendingar som måtte oppstå på/langs vegen. Fylkeskommunen har ansvar for å gjennomføre persontransport med buss og båt.

Det bør gjennomførast ei kartlegging og prioritering av vegstrekningar med tanke på preventiv stenging av aktuelle strekningar ved store nedbørsmengder.

Vegtrafikkulukker

Nasjonalt transportplan byggjer på ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Styresmakter og aktørar på alle forvaltningsnivå er forplikta til å bidra til å oppnå desse måla. Haldningskampanjar som t.d. “Sei i frå” og ordninga “Trygt heim for ein 50-lapp” kan bidra til å auke trafikktryggleiken. God arealplanlegging kan bidra til å redusere behovet for bilkøyning, og til å fjerne konfliktpunkt. I planlegging og forvaltning av vegnettet må det veljast løysingar som reduserer risikonivået.

⁷ NOU 2006:6 - Når sikkerheten er viktigst (2006).

Vegtunnelar

Sogn og Fjordane er eit av dei store tunnelfylka i landet. Det er stor variasjon i lengde og standard på tunnelane. Alvorlege hendingar i tunnelar kan få langsiktige konsekvensar fordi det kan ta lang tid å utbetre skaden. Det vil særleg vere tilfelle ved store brannar der teknisk utstyr og installasjonar i tunnelen går tapt. I Sogn og Fjordane er omkøyingsalternativa ofte få og lange, og dei samfunnsøkonomiske tap vert difor store ved ei langvarig stenging. Alle tunnelar over 500 meter skal ha godkjend beredskapsplan.

Viktige dokument

- *Fylkes-Ros: Risiko- og sårbarheitsanalyse for Sogn og Fjordane (2013).*
- *NOU 2006:6 - Når sikkerheten er viktigst (2006).*

5.2 Samfunnet sine utfordringar og behov

Transport og samfunnsutvikling heng tett saman. Skal næringslivet fungere, må tilsette komme seg på jobb, gods må nå marknaden og kundar må ha tilgang for kjøp av varer og tenester. Skal menneske leve sjølvstendige og aktive liv, treng me eit transporttilbod som er funksjonelt, trygt og tilgjengeleg. Gode transporttilbod bidreg til å oppfylle sentrale mål for regionen, utvikle næringslivet og ei betring av livskvalitet.

5.2.1 Transport og bu-, arbeid- og serviceområde

Det ligg ei rekke forventningar frå staten om kva fylket skal legge vekt på i si planlegging i høve BAS-område.

BAS-område

BAS-område er ei forkorting av bu-, arbeids-, og serviceområde. BAS-område er i praksis mykje like bu- og arbeidsmarknadsområde med eit serviceelement. Dei vil ofte vere like i utstrekning, men ulike former for service har likevel forskjellig terskel og rekkevidde. Mange tenester vil ikkje finnast verken i bustadkommunen eller i bu- og arbeidsmarknadsområde. Servicedekning er noko samansett, og det er ulikskapar mellom tenester etter det befolkningsunderlaget tenesta treng for å kunne klare seg (terskel) og kor langt ein er villig til å reise (rekkevidde).

Status

Det er samanheng mellom tilgang på arbeidsplassar og busettingsutviklinga. I område med under 4000 arbeidsplassar innanfor 45 minutt reisetid, har det vore nedgang i busettinga etter 2001. Område med mellom 4000 og om lag 10 000 arbeidsplassar har vore prega av stagnasjon, medan øvrige område har hatt vekst.⁸

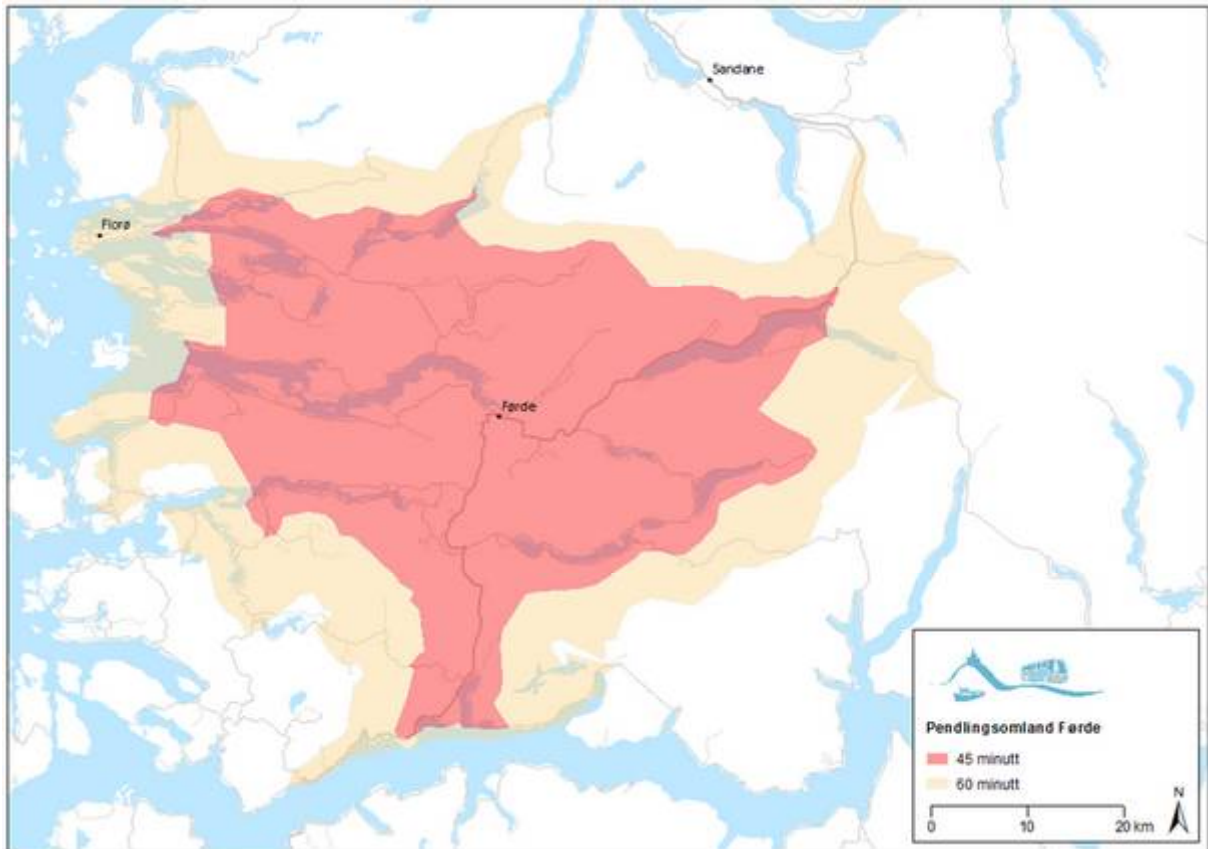
Dette er ei stor utfordring for Sogn og Fjordane med lågt folketal både i byar/tettstader og i omlandet. Det er likevel viktig å arbeide for at vegnettet og kollektivtilbod gir flest mogleg høve til kortast mogleg reisetid til sitt nærmaste regionsenter⁹. I Sogn og Fjordane er det ingen formelt vedteken regionsenterstruktur. Vi har lagt til grunn regionsenter-definisjon i *TØI-rapport 1208/2012: Potensial for regionforstørring*.

Som lekk i dette arbeidet har vi målt 45 minutt pendlingsomland rundt utvalde regionsenter. Det har vist seg empirisk at grensa for kor langt personar er villige til å pendle éin veg, går ved om lag 45 minutt.

Det er gjort analysar av 45 min. pendlingsomland med betra vegstandard på t.d. E39 og rv. 5. Betre vegstandard og drift og vedlikehald vil ha størst effekt for trafikktryggleik og framkome. Med opprusting av riksvegnettet og fylkesvegnettet med regional funksjon, samt høgare ferjefrekvens vil vi få ei nedkorting av reisetida. Grunna relativt lågt folketal vil ikkje tiltaka i seg sjølv medføre stor auke i innpendling til regionsentra. Nye veg eller båtsamband kan potensielt gi større pendlingsomland og auka innpendling.

⁸ TØI rapport 1208/2012: *Potensial for regionforstørring* (2010)

⁹ TØI – rapport 1208/2012: Kriteria: Minst 1500 busette og minst 1500 arbeidsplassar (Florø, Sogndal, Øvre Årdal, Førde, Måløy, Nordfjordeid, Stryn og Sandane)



Figur 1: Pendlingsomland med bil (døme frå Færde).

Kartet over viser pendlingsområdet med dagens veg og vegstandard. Det er berre nye veglenker som vil ha synleg effekt i kartet for pendlingsomland.

Ulike utgreiingar, analysar og kartleggingar viser fylgjande status:

- To tredelar av befolkninga i Noreg har meir enn 50.000 arbeidsplassar innanfor 45 minutt med bil frå bustaden. I Sogn og Fjordane har ingen over 10.000 arbeidsplassar innanfor 45 minutt.
- Dårlig standard på delar av vegane gjennom fylket (funksjonsklasse A og B).
- Mange flaskehalsar på vegnettet.
- Forfallet på fylkesvegnettet i fylket er estimert til om lag 4 mrd. kr.
- Mange rasutsette vegstrekningar.
- Fleire kommunar ligg utanfor akseptabelt pendlingsomland med bil eller båt til regionsentra.
- Fleire kommunar/tettstader er delvis isolert om vinteren grunna stengde vegar og utan båttransport om natta.
- 80 pst. av befolkninga i fylket bur innafor 500 meter avstand til ein busshaldeplass¹⁰.
- Dekningsgrad for fiberbreiband er låg.

Utfordringar

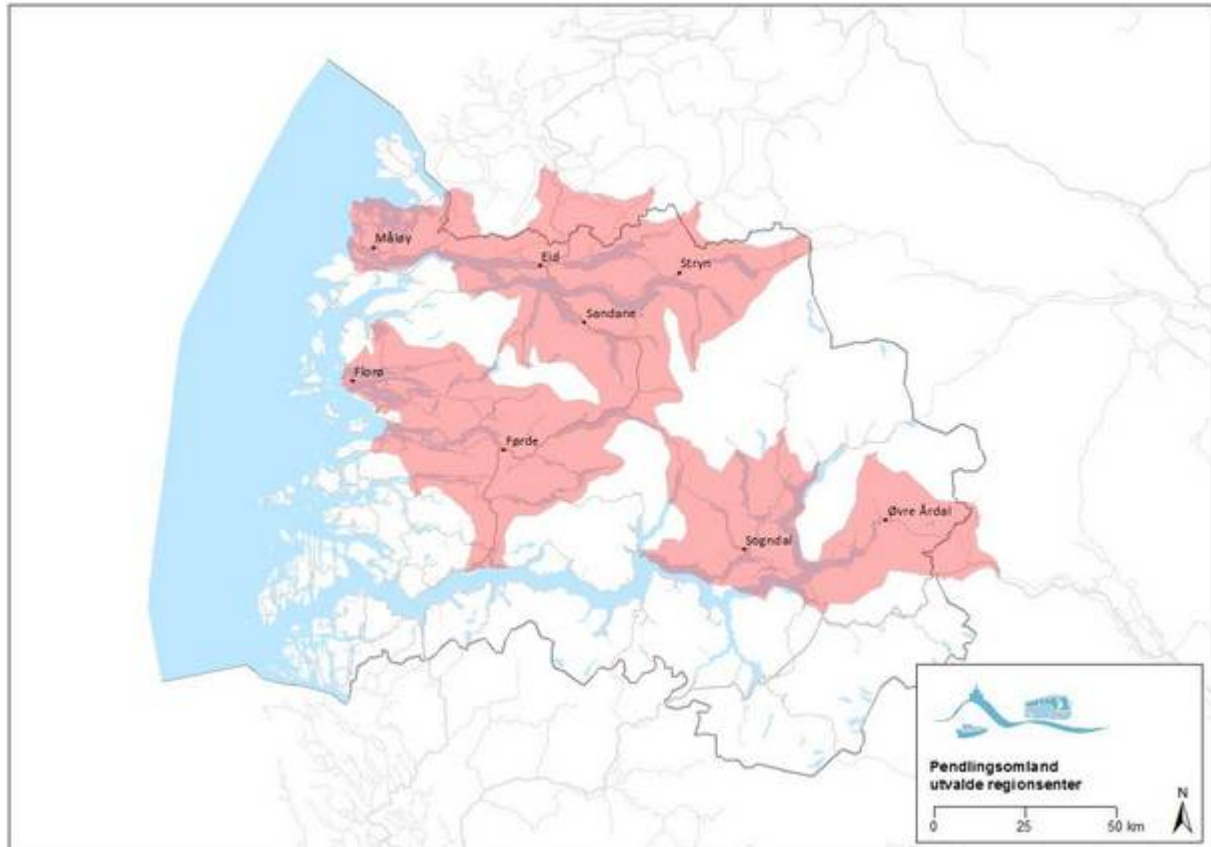
Tilgang på arbeidsplassar betyr mykje for veksten i folketalet. Fysisk infrastruktur som vegar, kaiar, lufthamner, så vel som kollektivtilbod spelar ei viktig rolle for utviklinga av Sogn og Fjordane. Ein veg, eit ferjesamband eller lufthamn skaper isolert sett ingenting, men vil syne seg særskild viktig når dei bind tenester, miljø, kompetanse, arbeidsplassar og menneske saman. Type miljø, kompetanse og potensiale varierer mykje, noko som er viktig å ta omsyn til i transportplanlegging.

Med eit høgare utdanningsnivå, eit meir spesialisert arbeidsliv og fleire hushald med to arbeidstakarar, er eit variert tilbod av arbeidsplassar ein viktig føresetnad for næringsutvikling og stabil vekst i folketalet. Regionar med variert næringsstruktur er mindre sårbare i nedgangstider. Busette i desse regionane har fleire arbeidsplassar å velje mellom, og næringslivet har betre tilgang på kompetanse.

¹⁰ RTP – analyse 3

Viktige utfordringane for utvikling av BAS-område i Sogn og Fjordane:

- Svake sentra med avgrensa tilbod på arbeidsplassar.
- Spreidd busetnad og små tettstader med lang pendlingsavstand, særskilt langs delar av kysten og sør for Sognefjorden.
- Standard og framkome på vegnettet i Sogn og Fjordane.
- Kostbart å etablere gode pendlartilbod og det tek tid å endre reise- og pendlingsvaner.
- Låg dekningsgrad på breiband med høg fart (≥ 45 Mbit).
- Fjordane er barrierar for kommunikasjon.



Figur 2: Område som fell utanfor 45 minutt reiseavstand med bil frå regionsenter frå TØI rapport 1208/2012.

Viktige dokument

- *TØI rapport 1208/2012: Potensial for regionforstørring (2012) Transportøkonomisk institutt.*
- *St.meld. 13: Ta heile Noreg i bruk (2012 – 2013) Kommunal- og regionaldepartementet.*
- *St.meld. nr. 34: Om distrikts- og regionalpolitikken (2000 -2001).*
- *NOU 2011:3 Kompetansearbeidsplassar – drivkraft for vekt i heile landet (2011).*
- *Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane.*

5.2.2 Næringslivet sine behov

Ein stor del av transporttetterpurnaden i Sogn og Fjordane er knytt til næringslivet sine behov. God infrastruktur er ein grunnleggande føresetnad for næringslivet sin konkurransekraft og verdiskaping.

Status

Næringsstrukturen i Sogn og Fjordane er i hovudtrekk knytt til lokale ressursar og teknologikompetanse. Næringslivet er i stor grad eksportretta og konkurranseutsett. Eit slikt transportintensivt næringsliv krev transport av råvarer eller ferdige produkt. Sjølv om god tilgang til sjøen er ein fordel, er transportsystemet innretta slik at det meste av godstransporten går på trailer som vegtransport.

Reiselivsnæringa utgjer også ein stor ressurs for sysselsetjing og verdiskaping i fylket. For å oppnå betre resultat av reiselivssatsinga og etablere reiselivstilbod utover sommarsesongen, må transporttilbodet møte reiselivsnæringa sine behov.

Ulike utgreiingar, analysar og kartleggingar viser fylgjande status over moment som er viktige for næringslivet i Sogn og Fjordane:

- Næringsstrukturen i Sogn og Fjordane er prega av eit eksportretta og konkurranseutsett næringsliv.
- Spreidd busetjing og få robuste BAS-område.
- Hovudmengda av godstransporten skjer på vegnettet og er stadig aukande.
- Vegnettet i Sogn og Fjordane har mange flaskehalsar.
- Store delar av europavegane i fylket fyller ikkje EU sine standardkrav.
- Låg dekningsgrad på fiberbreiband.

Utfordringar

▪ Avstandsulemper - transportkostnader og tidsbruk

Mange eksportbedrifter opplever til dels monalege avstandsulemper i høve konkurrentane. Naturgitte høve gjer at vegtransporten i Sogn og Fjordane er prega av barrierar, tidsbruk og kostnader som langt overstig det ein finn i andre delar av landet.

▪ Framkome og regularitet

Ein stor del av bedriftene i Sogn og Fjordane er lokalisert slik at transport til og frå produksjonsstadane nyttar fylkesveggar for å komme inn på riksveg eller hamn. Det eit betydeleg forfall på heile vegnettet samanlikna med anbefalt standard for drift og vedlikehald. Dette forfallet, saman med flaskehalsar som til dømes begrensingar for høgd, lengd og akseltrykk, påverkar framkome for godstransporten.

Ferjesamband og fjellovergangar er ein del av det samla vegnettet i Sogn og Fjordane. Rutefrekvens og/eller stenging av desse gir ulemper for næringslivet i høve effektiv transport og eit føreseieleg transportnett.

Eit effektivt og godt flytilbod på kortbaneflyplassane er viktig for å kunne halde oppe eit desentralisert næringsliv.

▪ Tryggleik

Av eit samla forfall på fylkesvegnettet på 4 mrd. kr, utgjer forfall og naudsynte oppgraderingar i tunnel heile 2,6 mrd. kr. I tillegg til forfallet er det registrert store behov for tiltak knytt til å oppfylle *tunneltryggleiksforskrifta*¹¹. Også skred representerer i større eller mindre grad ein risiko for menneske og vegnett. Forutan tryggleiken til sjåfør og gods, kan ei vegstenging få økonomiske konsekvensar for næringslivet.

▪ Pendling og tilgang på arbeidskraft (BAS-område)

Næringslivet er avhengig av kvalifisert arbeidskraft og spesialkompetanse. Viss ein kan reise lenger innafor rimeleg tid¹², blir det fleire jobbar å velje mellom. Med eit godt utbygd transportnett vil arbeidsgjevarar ha tilgang på fleire arbeidstakarar. Mykje tyder på at behovet for attraktive og meir robuste BAS-område vil auke i åra framover. Me må arbeide for eit vegnett og eit kollektivtilbod som gir flest mogleg høve til kortast mogleg reisetid til sitt næraste regionsenter.

¹¹ Gjeld tunnelar over 500 m. Det er førebels ikkje avgjort om denne skal gjelde for fylkesveggtunnelar.

¹² Det har vist seg empirisk at grensa for kor langt personar er villige til å pendle éin veg, går ved om lag 45 minutt.

Næringslivet i Sogn og Fjordane har behov for effektive og føreseielege transportkorridorar både på sjø og land. Krav til transportsystemet med omsyn til vegstandard, framkome og regularitet vil vere aukande i framtida. Det må vere ei prioritert oppgåve å etablere eit transportsystem som er i tråd med denne utviklinga, som sikrar effektiv, trygg og føreseieleg transport av gods og personar.

Viktige dokument

- *TØI rapport 1208/2012: Potensial for regionforstørring (2012) Transportøkonomisk institutt.*
- *St.meld. 13: Ta heile Noreg i bruk (2012 – 2013) Kommunal- og regionaldepartementet.*
- *NOU 2011:3 Kompetansearbeidsplassar – drivkraft for vekt i heile landet (2011).*

5.2.3 Transport, klima og miljø

Dagens transportsystem medfører negative konsekvensar på klima og miljø. Dette vere seg utslepp av klimagassar som CO₂, samt meir lokal forureining med utslepp av NO_x og støv.

Status

I 2010 var dei nasjonale utsleppa av klimagassar frå transport på 23 mill. tonn CO₂-ekvivalentar¹³, nærare 34 pst. av samla nasjonale utslepp. Klimagassutslepp frå vegtrafikken åleine førte i 2010 til utslepp av 10,1 mill. tonn CO₂-ekvivalentar, ein auke på om lag 30 pst. sidan 1990. Meir energieffektive køyrety, overgang frå bensin til diesel og innblanding av biodrivstoff har medverka til å dempa veksten noko. Utslepp frå andre transportformer som flytrafikk og sjøfart er ikkje med her, men har også auka kraftig.

Det er biltrafikken som har stått for storparten av utsleppsauken. Dette heng direkte saman med trafikkvekst og auke i bilhald. Den teknologiske utviklinga med "reinare" bilmotorar har bremsa utviklinga noko, men miljøgevinsten her vert utlikna av det auka bilhaldet. Likevel syner modellar at det er eit potensial for reduksjon opp mot 95 pst. av klimagassutslepp frå bilparken i 2020¹⁴, dersom ein tek i bruk kjent teknologi, alternative drivstoff og legg transportarbeidet godt til rette. Dette er ei god utvikling, men hjelp ikkje mot den grunnleggjande utfordringa med den store veksten i transporttettspurnaden.

Hovudstrategiane i Fylkesdelplan for klima og miljø:

- Vere ein aktiv medspelar for å nå nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslepp.
- Auke sjøtransporten av gods i dei områda som ligg til rette for dette.
- Styrkje kollektivtrafikken.
- Auke tal gang og sykkelveggar rundt skulane i fylket i samarbeid med kommunane.
- Langsiktig satsing på infrastruktur for å legge til rette for miljøvenleg kollektivtrafikk som når alle kommune- og skulesentra, samt leggje til rette for tenlege løysingar for utkantane.
- Utbetre dagens vegstandard for å redusere utslepp frå køyrety.

Utfordringar

I fylgje referansebana i Klimakur 2020¹⁵ vert det forventa at klimagassutslepp frå vegtrafikken vil auke til 19 mill. tonn i 2020 og 21 mill. tonn i 2030. Målet for transportsektoren¹⁶ er å redusere utsleppa med 2,5-4 mill. tonn i 2020. For å nå dette målet er det nødvendig å gjennomføre både tekniske tiltak for å redusere utsleppa frå kvart enkelt transportmiddel, og tiltak som reduserer transportomfanget og endrar transportmiddelfordelinga.

Fylkesdelplan for klima og miljø i Sogn og Fjordane har klare mål om å redusere klimautslepp frå transportsektoren og føle soleis opp dei nasjonale målsetjingane. Det er målkonflikt mellom transportpolitiske mål og klima- og miljøpolitiske mål.

Reduserte utslepp — Spreidd busetnad

Overordna mål om å redusere utslepp av klimagassar kan ein best nå ved å redusera transportbehovet med bil. Teknologisk utvikling vil også hjelpe, men dette skjer utan påverknad frå lokale handlingar. På andre sida vil mål om å oppretthalde busetnad og næringsliv i distrikta føra til at kvar reise kan verte lengre.

Reduserte utslepp — Betre framkome

Både i fylkesdelplan for klima og miljø og eit av hovudmåla i NTP gjeld reduksjon i utslepp av klimagassar. Transportsektoren er i dag ein av dei store kjeldene for denne type miljøproblematikk. Det kan difor oppfatast som ei målkonflikt når ein har som mål å betre vegnettet for å gje betre framkome for biltrafikken. Betre veggar med jamnare køyring vil gje mindre utslepp enn ein smal og svingete veg. Men det er likevel slik at betre veggar også vil gjera det enklare å køyra og erfaring tilseier at trafikken vil auke.

¹³ CO₂-ekvivalent er ei eining som vert brukt i klimagassrekneskap. Eininga tilsvarar den effekten ei gitt mengd (vanlegvis tonn) CO₂ har på den globale oppvarminga over ein gitt tidsperiode.

¹⁴ Kunnskapsnotat nr. 3, mai 2010 (Klimapartnere.no).

¹⁵ Klimakur 2020: Klimautleppsreduksjonar mot 2020 (Klima- og forureiningsdirektoratet 2010).

¹⁶ St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk.

Målkonfliktar

Det heiter seg at *målkonfliktar må handterast i avvegingar mellom ulike mål.*

RTP skal så langt som råd oppfylle transportpolitiske mål. Allereie her finst det målkonfliktar. Som døme kan ei utbygging av vegnettet bidra til økonomisk vekst og regional utvikling og samstundes gi ei auke i klimagassutslepp, medan reduserte hastigheiter for å auke tryggleiken, kan gi høgare kostnader for næringslivet. I tillegg kan det oppstå konfliktar mellom ulike miljømål. Til dømes kan bygging av hovudveggar utanfor sentrum ha positive effektar på støy og lokal luftforureining, men skape konfliktfylte inngrep i verdifulle natur-, kulturmiljø- og friluftsområde.

Utslepp av klimagassar frå transportsektoren er i dag eit aukande og globalt problem – eit resultat av økonomisk vekst og aukande transportbehov. Men utstrakt forskning og utvikling av reinare motorar og alternative drivstoff, vil i framtida kunna gje vesentleg mindre utslepp enn det ein gjennomsnitts bil har i dag. På sikt vil målkonflikten mellom reduserte utslepp og betre framkome soleis kunna vera mindre enn i dag.

Forventa vekst fram mot 2040 vil ytterlegare aktualisere konfliktområde som klimagassutslepp.

Viktige dokument

- *Fylkesdelplan for klima og miljø Sogn og Fjordane (2009).*

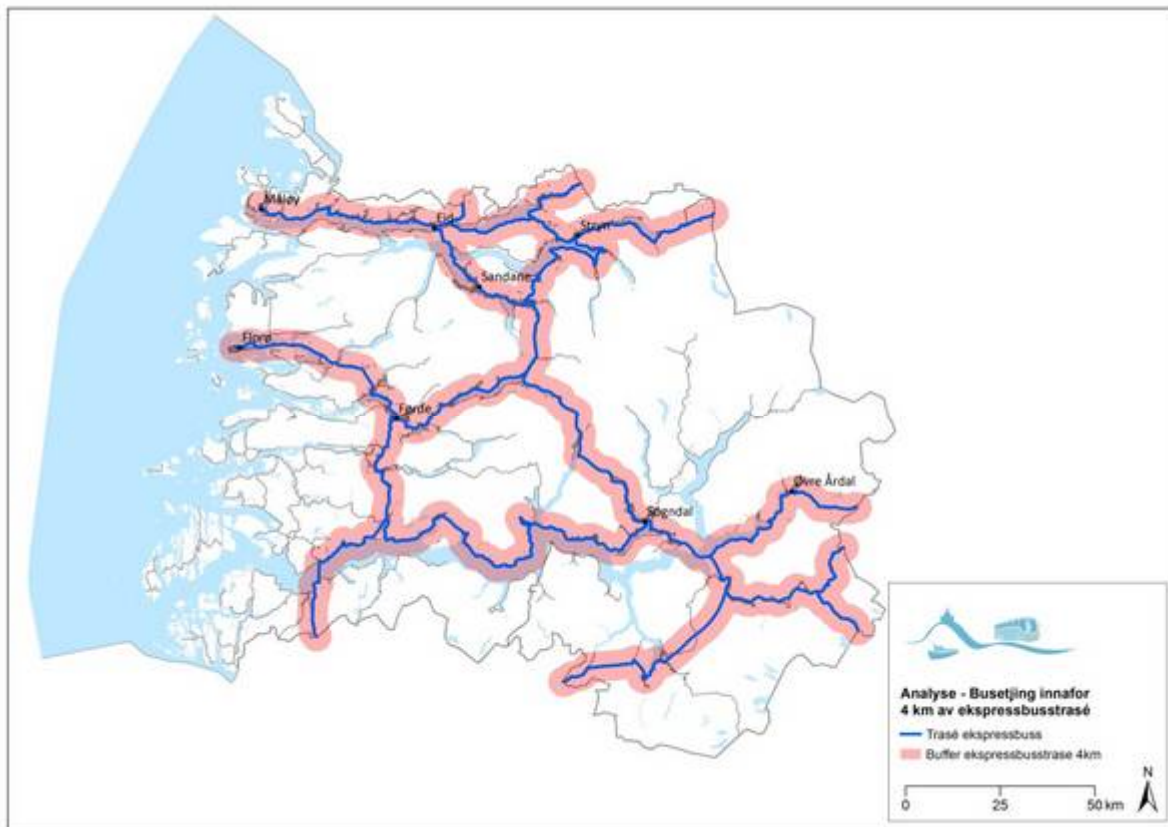
5.2.4 Areal og transport

Fylket har grovt sett to ulike utviklingsmønster med folketalsvekst i kommunar langs E39, rv.5 og rv. 15 og stagnasjon elles. Utviding av pendlingsområdet eller regionutviding er vurdert som viktig for å styrke den regionale utviklinga. Frå eit samfunnsøkonomisk perspektiv er pendling gunstig, medan det er problematisk frå eit miljøperspektiv. Me ser at dei økonomiske drivkreftene i samfunnet fører til ei sentralisering til dei store byane. I kommunal arealplanlegging skjer det ei intern sentralisering. Den kommunale arealplanlegginga legg til rette for fortetting av bustader og servicefunksjonar i kommunesentra.

Status

Sogn og Fjordane har ein stor del av busettinga i små tettstader langs ein gjennomgåande hovudveg. Om lag 84 pst. av befolkninga bur innafor 10 km av ein ekspressbusstrasé og om lag 70 pst. bur innafor 4 km¹⁷.

¹⁷ Jf. RTP – analyse 4 (vedlegg).



Figur 3: Utklipp frå analyse av busetjing innafør 4 km av ein ekspressbusstrasé.

- Alle kommunane har vedteke kommunal planstrategi og/eller kommuneplan der mål og strategiar for berekraftig areal- og transportpolitikk i kommunen er omtalt i varierende grad.
- Om lag 84 pst. av befolkninga i Sogn og Fjordane bur innafør 10 km av ekspressbusstrasé.
- Manglande lenkjer i gang og sykkelvegnettet i byar og tettstader.
- Ingen store kjøpesenteretableringar (detaljhandel) er lokalisert langt utanfor sentrumsområde utanom i Førde.

Analysen viser

49 % av innbygarane i fylke bur innafør 500 meter frå ein ekspressbusstrasé.

70 % av innbygarane bur innafør 4 km frå ein ekspressbusstrasé.

Om lag 84 % av innbygarane i Sogn og Fjordane bur innafør 10 km frå ein ekspressbusstrase. Resterande bur utanfor område.

Utfordringar

Innafor område samferdsle og infrastruktur ligg det ei rekkje forventningar frå staten om kva fylke og kommunar skal leggje vekt på i si planlegging. Her er eit kort utdrag som fangar opp spennvidda når det gjeld samordna areal- og transportplanlegging:

- Ei aktiv regional planlegging som samordnar areal- og transportpolitikken, og som reduserer transportbehovet, er nødvendig for å nå måla for miljøpolitikken.
- Det er viktig å sikre transportmoglegheiter i distrikta for å oppretthalde aktive og levande distrikt. Dette har også betydning for tilgjenge til helsetenester.
- Fylkeskommunane bidreg aktivt til å følgje opp miljømåla i samferdselspolitikken.
- Fylkeskommunane utarbeider regionale planar for samordna areal- og transportplanlegging som gjennom effektiv arealutnytting bidreg til å redusere behovet for transport og styrker grunnlaget for klimavennlige transportformer.

Veg og transportplanlegginga skal bidra til eit funksjonelt og attraktivt bu -og arbeidsområde. Det betyr at ein prioriterer fortetting i regionsentra og tettstadane langs dei gjennomgåande vegtraseane. I distriktskommunane vil låg folketettleik og små marknader, særleg for personleg tenesteyting, gjere at Bergen og Ålesund utfordrar randidrikta på privat tenesteyting.

- Transportplanlegging som knyt saman næringsmiljø og gir attraktive bu- og arbeidsområde.
- Utvikle vekstkraftige regionsenter gjennom regionforstørring. Her er utbetring av E39, rv. 15 og rv. 5/E16 sentrale.
- Oppretthalde og styrke kollektivtransporten med bussruter langs dei gjennomgåande vegtraseane og båttransport langs kysten.
- Effektivt transportnett, t.d. tilkomst til hamner og ferjefrekvens på gjennomgåande strekningar.
- Sikre at etablering av store handelshus med detaljhandel vert lokalisert og utforma som lekk i arbeidet med å utvikle attraktive tettstader¹⁸.
- Breibanddekning, kapasitet og hastigheit.

Viktige dokument

- *Fylkesdelplan for arealbruk (2000).*
- *Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging (1993).*

5.2.5 Beredskap

For å kunne handtere kriser treng me planar for krisehandtering, og det må gjennomførast øvingar i tråd med desse planane. Alle aktørar på sentralt, regionalt og lokalt nivå har ansvar for dette.

Fylkesmannen

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane har ein samordnande funksjon for arbeidet med samfunnstryggleik i fylket og når det skjer uønskte hendingar som t.d. Dagmar i 2011. Fylkesmannen kan ta initiativ til å samordne innsatsen i krisearbeid, men kommunale og regionale etatar kan også be fylkesmannen om hjelp i ein krisesituasjon.

I beredskapsarbeid er det to prinsipp som er viktige: Ansvarsprinsippet og nærleiks-prinsippet:

- Ansvarsprinsippet inneber at den instansen som er ansvarleg for eit gitt område i ein normalsituasjon også i utgangspunktet har ansvaret ved ekstraordinære hendingar og kriser.
- Nærleiksprinsippet betyr at kriser skal handterast på lågaste moglege nivå.

Ved større kriser og katastrofar er det som regel fleire instansar som er involverte i krisehandteringa. I slike situasjonar kan Fylkesmannen samordne innsatsen i fylket. Dersom det er aktuelt å sette i verk regional samordning, skal det opprettast kontakt mellom Fylkesmannen og aktuelle etatar. Fylkesberedskapsrådet vere eit viktig forum i denne samanhengen.

Fylkesberedskapsrådet

Fylkesberedskapsrådet er samansett av sentrale offentlege beredskapsaktørar og frivillige og private organisasjonar som har fagkunnskap om samfunnstryggleik og beredskap. Rådet er eit forum for gjensidig orientering om beredskapsarbeid. I ein krisesituasjon vil rådet vere Fylkesmannen sitt sentrale samarbeids- og støtteorgan.

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har eit transportberedskapsansvar ut frå forskrifta om sivil transportberedskap. I tillegg har fylkeskommunen eit beredskapsansvar som eigar av fylkesvegane og som kollektivtrafikkansvarleg. Fylkeskommunen skal legge til rette for ein nødvendig transportberedskap i fylket ved ekstraordinære hendingar. Fylkeskommunen skal også ha kontakt med transportnæringa og andre beredskapsaktørar som Fylkesmannen, Politiet og forsvaret. Dette skjer gjennom fylkesberedskapsrådet og arbeidet med fylkes-ROS.

Fylkeskommunen er regional planmyndigheit og har eit ansvar for at samfunnstryggleik og beredskap vert tekne vare på i all planlegging. Etter plan- og bygningslova skal all planlegging fremje samfunnstryggleik. Fylkeskommunen har ansvar for å sikre og legge til rette for ein nødvendig og regionalt tilpassa sivil transportberedskap i fylket. Samferdsleavdelinga i fylkeskommunen er i ferd med å utarbeide eigen kriseplan for å handtere ekstraordinære hendingar på vegnettet i Sogn og Fjordane. Samferdsleavdelinga deltek regelmessig på øvingar saman med Statens vegvesen og øvingar gjennom fylkesberedskapsrådet. Fylkeskommunen har også utarbeidd eigen kriseplan for å handtere ekstraordinære hendingar innanfor heile ansvarsområdet til fylkeskommunen – inkludert veg og anna fysisk infrastruktur. Det er oppretta kriseleiing som fylkesrådmannen etablerer i dei tilfella det er nødvendig.

¹⁸ Jf. Kjøpesenterforskrifta (forskrift nr. 742 til plan- og bygningslova) og fylkesdelplan for arealbruk

Statens vegvesen

Statens vegvesen gjennomfører operativ oppfølging av vegnettet på vegner av fylkeskommunen. Gjennom dette har Statens vegvesen ansvaret for det ordinære beredskapsarbeidet på fylkesvegnettet.

Kommunane

Kommunane har eit beredskapsansvar for innbyggjarane i kommunen jf. forskrift om kommunal beredskapsplikt frå august 2011. Dette ansvaret inneber utarbeiding av kommunale evakueringsplanar basert på ein risiko- og sårbarheitsanalyse.

Som lokal planmyndigheit har kommunane ansvar for og heimel til å nekte at areal som er eller kan være utsett for fare vert teke i bruk. I praksis betyr dette mellom anna at bustadfelt og institusjonar ikkje må leggest til område som er utsett for flaum, ras eller andre hendingar som kan medføre fare for liv og helse. Det bør også være alternative forsyningssystem av drikkevatt og straum dersom hovudnettet skulle bryte saman. Ved etablering av nye samferdsleårer skal bustadområde, skular og andre institusjonar skjermast best mogleg.

Helseføretak

Helseføretaka har etter spesialhelsetenestelova ansvar for pasienttransport. Helseføretaka sine beredskapsplanar skal, etter nemnte lov, samordnast med fylkeskommunale og kommunale beredskapsplanar.

Fylkes-ROS

I 2007 utarbeidde Fylkesmannen i Sogn og Fjordane ein fylkes-ROS som eit internt embetsprosjekt. Det har vore eit tett samarbeid med mange fagstyresmakter/-etatar og organisasjonar i utviklinga av denne. Fylkes-ROS er revidert og godkjent i 2013.

I fylkes-ROS er det lagt opp til følgjande ansvarsdeling mellom Statens vegvesen, kommunane og fylkeskommunen:

- Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av riks- og fylkesvegnettet
- Kommunane har ansvaret for det kommunale vegnettet. Det kommunale ansvaret omfattar òg nødvendige beredskapstiltak – som t. d. å planlegge for å kunne handtere hendingar som måtte oppstå på/langs vegen.
- Fylkeskommunen har ansvar for å gjennomføre persontransport med buss og båt.

Samarbeid og samhandling

Samhandlinga med andre aktørar innan førebyggjande samfunnstryggleik, beredskapsplanlegging og øvingsverksemd ser ut til å vere bra i Sogn og Fjordane. Det er likevel behov for ei betra samordning/samhandling mellom fylkeskommunen og Helse Førde når det gjeld oversikt, samordning og bruk av tilgjengeleg båtmateriell i ein krisesituasjon.

I sin erfaringsrapport etter ekstremveret Dagmar skriv Statens vegvesen mellom anna:

- Preventiv stenging er vanskeleg, spesielt i samband med flaum, steinsprang og jord-/sørpeskred. Store lokale variasjonar i nedbørmengder gjer det nesten uråd å vite kva område som vert hardest råka.
- Generelle oppmodingar til folk om å halde seg i ro, som politiet også ved denne hendinga gikk ut med i media, vert lite respektert.
- Lokalkunnskapen om kva for område/ strekningar som er utsette for flaum, skred og liknande er blitt dåregare etter at drifta av vegnettet vart konkurranseutsett.
- Når byggherrevaktene må dekke store geografiske område, er det avgrensa kva dei kan bidra med når det gjeld faglege vurderingar av preventiv stenging.

Sogn og Fjordane fylkeskommune skal vere ein viktig samarbeidspart innan førebyggjande samfunnstryggleik, beredskapsplanlegging og øvingsverksemd. Følgjande punkt vert viktige i den samanheng:

- Ferdigstille og vidareutvikle fylkeskommunen sin kriseplan.
- Ferdigstille og godkjenne samferdsleavdelinga sin kriseplan.
- Delta på jamlege øvingar med andre aktørar i fylkesberedskapsrådet.
- Oppdatere oversikt over tilgjengeleg båtmateriell til bruk i ein krisesituasjon.
- Samarbeid med kommunane om å få oversikt over kaier som kan brukast i ein krisesituasjon.

Viktige dokument

- *Fylkes-Ros: Risiko- og sårbarheitsanalyse for Sogn og Fjordane (2013).*

6. PLANTEMA

I dette kapittelet vert det peika på dei utfordringane som er knytte til dei ulike tema og behov for utgreiingar. Dei tema som sorterer under fylkeskommunen sitt ansvarsområde har ei sentral rolle i planen, som til dømes fylkesvegnettet og kollektivtransport på veg og sjø. For dei tema fylkeskommunen ikkje har direkte ansvar for, vil RTP vere ein viktig formidlar av fylkeskommunale interesser og behov inn mot plan- og vedtaksprosessar på andre forvaltningsnivå.

1. januar 2013 var status for transportnettet i Sogn og Fjordane slik:

- 714 km riksveg
- 2594 km fylkesveg
- 2030 km kommunal veg
- 20 km jernbane (Flåmsbana)
- 4 snøggåtruter
- 9 ekspressbussruter
- 11 ferjesamband - 7 av desse er fylkeskommunale
- Omfattande rutetilbod med buss
- 4 lufthamner

6.1 Fylkesveg

Frå 1. januar 2010¹⁹ vart fylkeskommunen den største vegeigaren i fylket. Fylkesvegane knyter ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei trygg og føreseieleg ferdssåre for trafikantar og næringsliv.

Vegnett

Det er 2594 km fylkesvegar og 7 fylkesvegferjesamband i Sogn og Fjordane ved inngangen til 2013. I løpet av 2013 blir det opna nye veglenker i Bremanger, Askvoll, Fjaler og Gulen. To ferjesamband, Dale – Eikenes og Smørhamn – Kjelkenes, vert lagt ned. Vi får eitt nytt kabelferjesamband til Hisarøy i Gulen.

Fylkesvegnettet har fleire funksjonar og bind saman lokalsamfunn med lokale senter, kommunesenter og regionsenter, samt gir tilkomst til riksvegnettet. Årsdøgertrafikk (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer mykje, frå under 50 kjt/d på dei minst trafikkerte sidevegane til over 6000 kjt/d på dei mest trafikkerte strekningane kring Førde. Vegnettet varierer også mykje med omsyn til standard.

Tabellen under viser ein del nøkkeltal for fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane pr. 31.12.12²⁰ (Tala må sjåast i lys av at fylkeskommunen overtok 1 134 km med tidlegare riksvegar frå 1.1.2010):

	2009	2010	2011	2012
Fylkesveglengde, km.	1443	2 577	2 594	2 594
Tal køyretøy i Sogn og Fjordane	102 761	105 618	108 433	111 257
Tal personbilar i Sogn og Fjordane	49 161	50 559	51 689	52 835
Trafikkulukker med personskader, totalt i fylket	129	122	133	82*
Trafikkulukker med personskader, på fylkesveg	15	48	57	39*
Jamtheit på tvers av vegbane (spordjupne), mm.	25,3	19,6	19,5	19,1
Jamtheit i lengderetning av vegbane (IRI-verdi) ²¹ , mm.	5,3	5,1	5,1	5,0
Aksellast: Del av vegnettet tilleten for 10 tonn utanom teletøysinga, i %	73,3	85,8	85,8	86,1
Tunnelar med fri høgde under 4 meter:				
▪ Tal tunnelar	9	17	17	17
▪ Samla lengde, meter	5 826	8 572	8 572	8 572

Tabell 1: Nøkkeltal for fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane pr. 31.12.12. *¹ Då det erfaringsvis blir rapportert inn nokre ulykker inn i påfølgjande år tek vi atterhald om at endeleg tal ulykker blir høgre.

¹⁹ Jf. Forvaltningsreforma trede i kraft 1.1.2010

²⁰ Statens vegvesen årsrapport 2012

²¹ IRI: International Roughness Index. Målt i millimeter pr. meter.

Trafikk

Tabellen under syner lengdefordeling av fylkesvegnettet innanfor ulike ÅDT-intervall:

ÅDT	Lengde pr. intervall	Del av fylkesvegnettet	Gjennomsnittleg ÅDT i intervallet	Lengde pr. alternative intervall
0 – 300	1 482 066	57,6 %	158	2 043 373
301 – 500	561 307	21,8 %	426	
501 – 1000	336 540	13,1 %	736	336 540
1001 – 1500	106 804	4,1 %	1 260	194 472
1501 – 2000	24 721	1,0 %	1 875	
2001 – 3000	51 723	2,0 %	2 467	
> 3000	11 224	0,4 %	4 709	
	2 574 385	100,0 %	420	

Tabell 2: Lengdefordeling av fylkesvegnettet innanfor ulike ÅDT-intervall.

80 pst. av fylkesvegnettet har ein årsdøgertrafikk under 500 kjt/d, 7,5 pst. har årsdøgertrafikk over 1000 kjt/d.

Vegar med ÅDT mindre enn 300 kjt/d vert vurderte til å vera mindre viktige i transportsamheng. Desse skal byggast som einfeltsvegar i høve vegnormalane. Pr. 21.12.2011 utgjorde desse vegane om lag 58 pst. av fylkesvegnettet vårt.

Trafikkutvikling

Trafikkutviklinga i fylket går fram av tabellen under. Tabellen er basert på Statens vegvesen sine faste teljepunkt, og skil ikkje mellom riksvegar og fylkesvegar. Det er grunn til å tru at det er ein del lokale skilnader. Av tabellen ser vi at trafikkveksten har vore mindre dei siste åra enn den var i perioden 2006-2009.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total årleg trafikkutvikling	2,4	3,1	5,4	2,4	2,7	1,6	1,8	1,3

Tabell 3: Trafikkutviklinga i Sogn og Fjordane frå 2005 - 2012.

Trafikkprognose

I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023 er det laga prognosar for trafikkutviklinga for kvart fylke basert på grunnprognosar for person og godstransport. For Sogn og Fjordane er det lagt til grunn slik prognose for trafikkutvikling (% auke pr. år):

2010 - 14	2014 - 18	2018 - 23	2023 - 30	2030 - 43	2043 - 50	2050 - 60
0,6	0,8	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7

Tabell 4: Prognose for trafikkutvikling i Sogn og Fjordane 2010 ->

Ei samanlikning av desse tabellane kan tyde på at den verkelege trafikkutviklinga er noko høgare enn kva prognosen tilseier.

Trafikkutvikling i fylkesvegferjesambanda

Fylkesvegferjesambanda har hatt slik trafikkutvikling frå 2009 -2012:

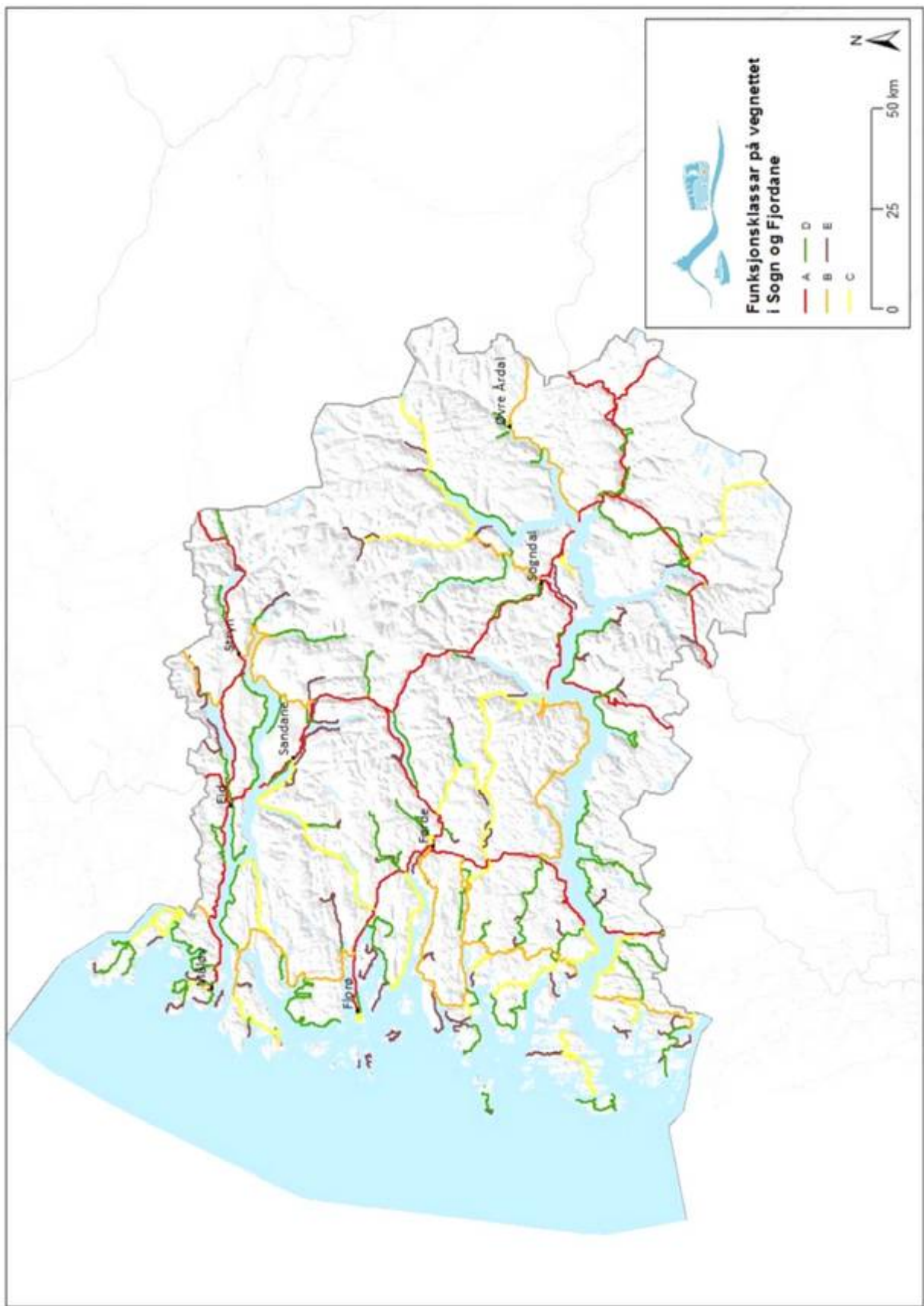
Samband	2009	2010	2011	2012	Auke i tal køyretøy	Auke i %
Krakhella – Rysjedalsvika/Rutledal/Losna	109	105	111	111	2	2 %
Dale – Eikenes	52	60	72	73	21	40 %
Isane – Stårheim	310	316	320	335	25	8 %
Oldeide – Måløy	141	149	144	153	12	9 %
Askvoll – Gjervik/Fure/Værlandet	169	178	189	195	26	15 %
Smørhamn – Kjelkenes	105	111	116	123	18	17 %
Haldorsneset - Daløy	47	49	54	56	9	19 %

Tabell 5: Trafikkutvikling fylkesvegferjer 2009 – 2012.

Det er relativt låg trafikk på fylkesvegferjesambanda våre, slik at små endringar i trafikken gir store prosentvise utslag. På sambandet Daløy – Haldorsneset har det vore prøveprosjekt med gratisferje i perioden 26. mars 2010 til 31. mars 2013.

6.1.1 Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet

RTP legg føringar for investeringar på vegnettet i tida framover. Ei inndeling av dei enkelte fylkesvegstrekingane etter funksjon har som hensikt å sikre ei meir hensiktsmessig og effektiv transportplanlegging. Samstundes vil den vere eit grunnlag for å prioritere midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging.



Figur 4: Funksjonsinndeling av vegnettet i Sogn og Fjordane.

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet er basert på eit sett av kriterier. I utgangspunktet er det nytta objektive kriterium, men også ulike avvegingar er gjort i tillegg.

I arbeidet med funksjonsinndelinga er det lagt til grunn 8 ulike kriterium for å definere funksjonsklassar på vegstrekningar på fylkesvegnettet:

- Reiselengde og transport
Stor del lange reiser (fjerntrafikk) og vegar som er sentrale for regionalt og nasjonalt næringsliv, vil gi høg funksjonsklasse. Der to vegar i utgangspunktet er like, kan trafikkmengda avgjera om dei kjem i same klasse. Veg med stor del lange reiser indikerer viktig transportfunksjon.
- Samband mellom region- og kommunesentre, gjennomgangsvegar
Vegsamband mellom kommunesenter og veg med funksjonsklasse A eller B bør minst ha funksjonsklasse C. Viktige vegar for kryssing av fylkesgrenser bør ha klasse B.
- Befolkningssentrasjonar
Tettstader, bygder og grender skal minst ha eit vegsamband med funksjonsklasse D til veg av høgare funksjonsklasse. Det same gjeld befolkningskonsentrasjonar av ein viss betyding.
- Vegtettheit
I område med mange vegar er det lettare å gradere vegnettet i fleire nivå, dvs. prioritere mellom ein eller fleire parallelle vegstrekningar som vi ønskjer å utvikle til ei god transportåre. I spreiddbygde område er det færre vegar og kvar veg vil ha ei blanding av transport- og tilkomstfunksjon. På grunn av dette kan ein større del av vegane i eit område med høg vegtettheit graderast i lågare funksjonsklasser enn i spreiddbygde område.
- Viktige kollektivknutepunkt
Tilkomst mellom hovudveg og viktige kollektivknutepunkt skal minst ha funksjonsklasse C.
- Vegen sin omgjevnad
Det er tatt omsyn til strekningar med tett busetnad og ulike typar verksemdar. Vegar som er tilførselsveg til område sett av til større næringsområde eller attraksjonar bør minst ha funksjonsklasse D.
- Vegen sin funksjon i det nasjonale vegnettet
Det er tatt omsyn til vegen sin funksjon på andre sida av fylkesgrensa, samt ÅDT.
- Spesielle omsyn som omkøyingsveg for riksveg, del tunge kjøretøy, turisme mv.
Vegar som er definert eller har funksjon som omkøyingsveg for nasjonale hovudvegar skal minst ha funksjonsklasse D. I vurderinga skal det leggjast til grunn om det er alternative vegar og om omkøyingsvegane har godt nok drift- og vedlikehald til å kunne ta imot riksvegtrafikk ved uønska hendingar. Andre spesielle omsyn vil kunne vera turistvegar eller vegar som går i spesielle miljø eller omgjevnader og som gjer at vi ønskjer å ivareta dei på ein spesiell måte. Desse vegane skal minst ha funksjonsklasse D.

Ut frå desse kriteria er det definert fylgjande funksjonsklassar for vegnettet i Sogn og Fjordane:

Funksjonsklasse A – nasjonale hovudvegar

Riksvegane i Sogn og Fjordane; E16, E39, rv. 5, rv. 13, rv. 15, rv. 52, rv. 55.

Funksjonsklasse B - regionale hovudvegar

Vegar med regional funksjon, overordna/regional betyding, relativt mykje trafikk og viktige vegar for næringslivet. I utgangspunktet er dette fylkesvegar med årsdøgertrafikk over 1000 kjt/d og ein stor del lange reiser. Saman med riksvegane utgjer desse eit overordna transportnett. Døme på slike vegar er fv. 60 (Blindheim – Byrkjelo), fv. 57 (Espeland – Knarvik) og fv. 55 (Vadheim – Dragsvik og Sogndal – Lom). Dei viktigaste vegane som kryssar fylkesgrensene høyrer også med i funksjonsklasse B.

Funksjonsklasse C - lokale hovudvegar

Vegar med viktig lokal, men også ein viss regional, funksjon der hovudfunksjonen er viktige sambandsvegar mellom funksjonsklasse A og B og samband til kommunesentra. Også desse vegane har ein del lange reiser, men reiselengda er gjennomgåande kortare enn for klasse B. Hovudvegar/gater i tettstader høyrer også med i funksjonsklasse C. Desse vegane har gjerne trafikk i storleiken 500-1000 kjt/d. Døme på slike vegar er fv. 615 (Sandane – Storebru) og fv. 620 (Åheim – Leikanger i Selje).

Funksjonsklasse D – lokale samleveggar

Vegar som bind saman bygder og grender eller gir hovudtilkomst til bygd eller grend. I funksjonsklasse D vil det vera ei blanding av enkeltveggar og kortare samanhengande ruter. Viktigaste samband til turistmål eller større industriområde eller mellom mindre befolkningskonsentrasjonar. Desse vegane har også ein samlefunksjon for trafikk til eller frå veggar i funksjonsklasse B og C. Samleveggar i tettstader/byar høyrer også med i funksjonsklasse D. Dette er for det meste fylkesveggar med låg trafikk, årsdøgertrafikk under 500 kjt/d. Døme på slike veggar er fv. 724 (Olden – Brikdalsbreen), fv. 331 (Skjolden – Ornes) og fv. 92 (Vikøyri – Arnafjord).

Funksjonsklasse E - lokale tilkomstveggar

Vegane har primært lokale funksjonar. Fungerer som samleveggar og er dominert av tilkomst til bustader og verksemder langs vegane. I denne funksjonsklassen er det nokre fylkesveggar med svært låg trafikk og avgrensa funksjon. Det er også ein funksjonsklasse som passar for mange kommunale veggar. Døme på veggar i denne funksjonsklassen er fv. 214 (Fimreite), fv. 152 (Menes – Ulvestad) og fv. 362 (Askvoll – Follevåg).

Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal gje kunnskap som kan nyttast for ein heilskapleg og behovsbasert utvikling av vegnettet. Funksjonsinndelinga skal leggest til grunn ved vurdering av behov for standard som breidde, kurvatur osv., på ulike vegstrekningar. Dei skal også vere grunnlag for prioriteringar av drifts- og vedlikehaldstiltak og investeringar i handlingsprogrammet. Ved langsiktig planlegging og dimensjonering av innsatsen på fylkesvegnettet skal funksjonsklassane leggest til grunn.

Viktige dokument

- *Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane.*

6.1.2 Drift og vedlikehald

Drift og vedlikehald skal sikre at vegnettet er egna til bruk for trafikantane og at funksjonen på vegen vert oppretthalde. I tillegg skal drift og vedlikehald sikre at den fysiske infrastrukturen blir teken vare på i samsvar med langsiktige mål for bruken av den.

Med drift av vegnettet meiner vi oppgåver og rutinar som er naudsynpte for å halde vegen open og farbar. Dette kan vera tiltak som til dømes brøyting, strøing, reinhald, drift av rasteplassar osv.

Med vedlikehald meiner vi utbetring av vegen til opphavleg standard, og som tek vare på den fysiske infrastrukturen i eit lenger perspektiv. Døme på slike tiltak er dekkelegging, skifte av stikkrenner, skifte utslitte delar i elektriske anlegg, skifte rekkverk, grøfting osv.

6.1.2.1 Status og utfordringar

Driftskontraktar

Drift av vegnettet vert gjort av driftsrentreprenørar gjennom femårige driftskontraktar. Statens vegvesen kontrollerer ved hjelp av stikkprøver om arbeidet som blir gjort følgjer kontraktfesta standard. I Sogn og Fjordane er det til saman 7 kontraktsområde:

Namn	Frå	Til
Nordhordland	1. september 2008	31. august 2013
Indre Sogn	1. september 2009	31. august 2014
Midtre Sogn	1. september 2011	31. august 2016
Nordfjord	1. september 2010	31. august 2015
Ytre Sunnfjord	1. september 2008	31. august 2013
Indre Sunnfjord	1. september 2009	31. august 2014
Hafs	1. september 2012	31. august 2017

Tabell 6: Driftskontraktar

For Sogn og Fjordane inngår Gulen og Høyanger sørside i driftskontrakten for Nordhordland. Før kontraktane vert lyste ut, vert forslag til driftsstandard handsama politisk i hovudutvalet for samferdsle. Statens vegvesen følgjer opp arbeidet til entreprenørane gjennom byggemøte og stikkprøvekontrollar.

Andre kontraktar

I tillegg til driftskontraktane har vi fleirårige kontraktar innan drift av elektrisk anlegg og vedlikehald av bruer og ferjekaier.

Forfall

Vi har over tid gradvis fått eit betydeleg forfall på vegnettet samanlikna med anbefalt standard for drift og vedlikehald. Statens vegvesen har kartlagt kva det vil koste å fjerne forfallet og gjera tilhøyrande naudsynte oppgraderingar på fylkesvegnettet. Forfall på bruer, ferjekaier og tunnelar vart kartlagt i 2010 -2011²². For andre vegobjekt (drens- og avlaupsanlegg, vegoverbygning (vegfundament og vegdekke), samt vegutstyr og miljøtiltak) vart kartlegginga gjort i 2012²³.

Forfallet er resultat av fleire forhold. For det meste skuldast det at omfanget av vedlikehaldstiltak ikkje har vore nok til å halde tilstandsnivået på eit akseptabelt nivå. Det har ikkje vore løyvd nok midlar til vedlikehald i dei årlege budsjetta. Konsekvensane av forfallet er mange og samansette, og avhengig av kva vegobjekt det er knytt til og kvar på vegnettet det er. Forfall kan påverke både trafikktrygging og framkomst. I tillegg er det dårleg økonomi for vegeigaren å la tilstanden bli så dårleg at det krev meir omfattande og dyrare tiltak for å reparere dei. Forfallet kan også ha negative miljømessige konsekvensar. Forfall kan føre til problem med gjennomføring av driftsoppgåver og gi auka driftskostnader.

Kartlegginga av forfall på fylkesvegnettet er eit innspel til Kommunal- og regionaldepartementet sitt arbeid med rammetilskot til fylka, samt til Samferdsledepartementet sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2017(23).

Ved berekning av kostnader for å fjerne forfall er det lagt til grunn følgjande føresetnader/definisjon av forfall:

- Forfall er knytt til vegobjekt som ikkje tilfredsstillar krava gitt i standard for drift og vedlikehald (handbok 111).
- Kostnaden med å fjerne forfallet for eit vegobjekt er kostnaden ved å bringe objektet som ikkje tilfredsstillar krava i handbok 111 frå noverande tilstand til ein tilstand der objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over ei normal levetid.

Dette betyr at det ved vurdering av kostnad med å fjerne forfall vert berekna kostnader ved eit fullverdig vedlikehaldstiltak som gir lågast mogleg totale levetidskostnader, dvs. eit optimalt tiltak.

Det er registrert eit samla behov på om lag 4 mrd. kroner for å fjerne forfall og gjera tilhøyrande naudsynt oppgradering på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Av dette er om lag 2/3, eller 2,6 mrd. kroner knytt til tunnelar, om lag 150 mill. kroner gjeld bruer og om lag 50 mill. kroner gjeld ferjekaier. Det er også betydelige behov knytt til vegoverbygning (om lag 520 mill. kroner), vegutstyr og miljøtiltak (om lag 450 mill. kroner), og drens- og avløpsanlegg (om lag 200 mill. kroner). Det er til dels stor uvisse knytt til kostnadsanslaga. Sist forfall på fylkesvegnettet vart berekna var som del av vegkapitalprosjektet i perioden 2002-2005. Gjort om til dagens fylkesvegnett vart forfallet berekna til å vera 1,8 mrd. 2009-kr. Metodikken som den gong vart nytta var ein annan enn den som er nytta i 2012, slik at tala ikkje er heilt samanliknbare. Den største skilnaden er på vurdering av forfall i tunnelar. I Vegkapitalprosjektet vart det teke utgangspunkt i MOTIV²⁴ og rekna på skilnaden på kva som burde vore løyvd og kva som faktisk var brukt. MOTIV ikkje er representativ for kostnader med tunnelar. Til dømes er ikkje kostnadane med skifte av utstyr etc. i tunnelar ikkje med. Skilnaden i storleik på forfallet skuldast elles prisstigning i perioden, nye reglar for meirverdiavgift i vegsektoren, samt at tiltak etter tunneltryggingforskrifta er teke med.

²² Statens vegvesens rapporter nr. 76

²³ Statens vegvesens rapporter nr. 183

²⁴ MOTIV: Modell for berekning av behov for midlar til drift og vedlikehald av vegar og gater

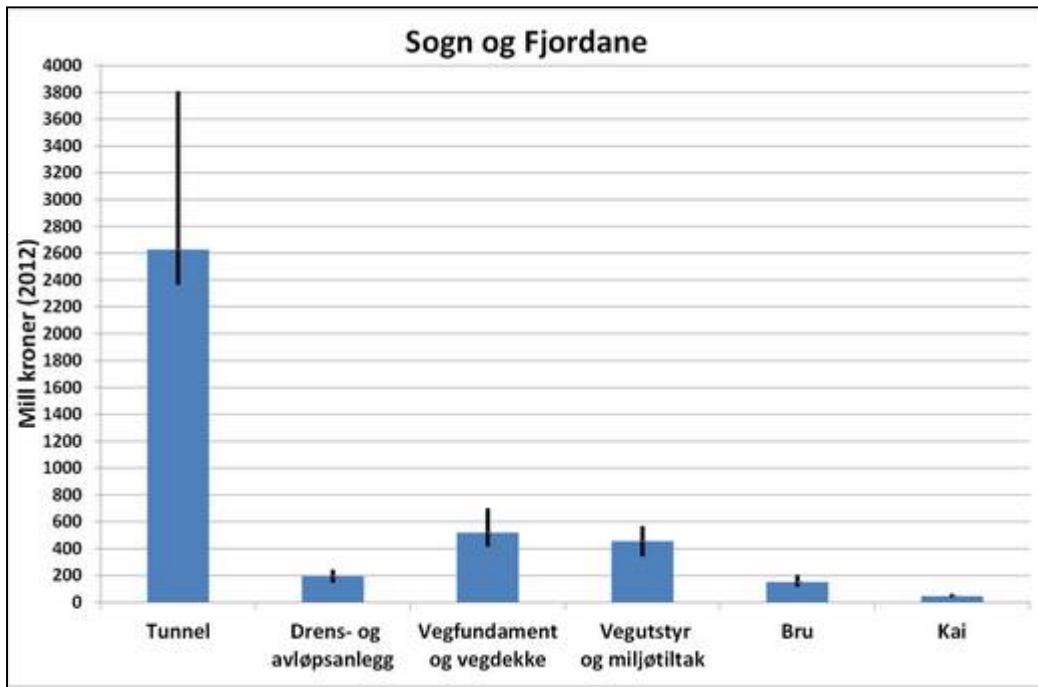


Diagram 2: Oversikt over forfall på ulike vegelement på fylkesvegnettet.

Det er stor usikkerhet i disse kostnadene. Usikkerhet knyttet til estimerte total kostnader pr. vegobjekt er sjablongmessig vurdert å vera i følgjande kostnadsspenn (synt med svart strek i diagram 2):

- Tunnel: -10 % til + 45 %
- Drens og avløpsanlegg: -25 % til +25 %
- Vegfundament og -dekke: -20 % til +35 %
- Vegutstyr og miljøtiltak: -25 % til +25 %
- Bru og ferjekai: -25 % til +35 %

Tiltak for å halde vegnettet oppe skal prioriterast med hovudvekt på utbetring av elektriske anlegg, samt vass- og frostsikring i tunnelar.

Forfallet på fylkesvegnettet skal ikkje auke i perioden. Det er difor nødvendig med løyvingar til drift og vedlikehald som sikrar dette. Behovet for midlar til å stoppe forfallet vert vurdert årleg i samband med budsjettarbeidet.

Viktige dokument

- *Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.*
- *Statens vegvesens rapporter nr. 183 "Kva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet"*
- *"Standard på fylkesvegane i Sogn og Fjordane" Statens vegvesen Region vest 2013*

6.1.3 Gang- og sykkelveg

Både nasjonalt og regionalt er det eit mål å auke tal gåande og syklande. TØI-rapporten "Gang- og sykkelvegnett i norske byer"²⁵ (2002) peikar på fleire grunnar til dette:

- Investeringar i sykkeltiltak er særskild god samfunnsøkonomi. Netto samfunnsøkonomisk nytteverdi ved bygging av samanhengande sykkelvegnett i utvalde norske byar var tre gonger høgare enn kostnadene.
- I byområda og i regionsentra er sykkel rekna som eit transportmiddel på linje med kollektiv og bil. Auka bruk av sykkel og gange reduserer presset på vegnettet og betrar framkoma der.
- Etablering av separate gang- og sykkelveggar er eit trafikksikringstiltak. Kring skular og andre aktivitetsområde for barn og unge, er dette ein god måte å betre tryggleiken.
- Auka gange og sykling er eit godt folkehelsestiltak. 30 min dagleg fysisk aktivitet gjev stor helsegevinst.
- Auka gange og sykling er eit godt klimatiltak. Syklande og gåande reduserer dei samla klimagassutsleppa med 250 gr. CO₂ pr. km i høve til (bensin)bil, og er eit viktig bidrag i høve til å oppnå nasjonale og internasjonale klimaforpliktingar.
- Auka gange og sykling er eit godt miljøtiltak. Syklande og gåande krev lite plass i bymiljøet, dannar ikkje trafikale barrierar og reduserer lokal forureining og støy i høve til biltransport.

Det skal investerast store summar i gang- og sykkelvegprosjekt dei neste åra. I NTP 2010 - 2019 er planramma 2,6 mrd. kr til gang- og sykkelanlegg for 10-årsperioden, og det skal byggjast omlag 300 km gang- og sykkelanlegg. Samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken i byar og tettstadar, skuleveg samt strekningar der mange mindreårige ferdast, skal prioriterast.

6.1.3.1 Status og utfordringar

Gang- og sykkelveganlegg i gjeldande handlingsprogram for fylkesvegnettet for perioden 2010-2013 er anten ferdig bygd eller under bygging. I tillegg vert nokre gang- og sykkelveganlegg planlagt.

Etter 1. januar 2010 (forvaltningsreforma), har vi ulikt driftsregime på gang- og sykkelvegane langs fylkesvegnettet vårt avhengig av om dei ligg langs gamle eller nye fylkesvegar, samt kor tid dei er bygd.

Staten har hatt som praksis at gang- og sykkelveg langs riksveg vert eigd, drifta og vedlikehalden av staten. Tidlegare har dette stort sett vore kommunalt ansvar langs fylkesvegnettet, sjølv om det er endra dei seinare åra der fylkeskommunen har teke driftsansvar for nybygde gang- og sykkelvegar.

Ansvar for gang- og sykkelveg langs øvrige riksvegar som vart omklassifisert til fylkesveg 1. januar 2010, er som hovudregel fylkeskommunalt ansvar dersom det ikkje er inngått avtale mellom staten og andre om at dei kan bygge og eige, drifte og vedlikehalde gang- og sykkelvegen.

Pr. 1. 1.2012 vert 23,1 km gang- og sykkelveg med fylkesvegstatus, drifta av Statens vegvesen gjennom driftskontraktene. Dette gjeld hovudsakleg gang- og sykkelvegar langs vegar som vart fylkesveg 1. januar 2010. Vi har prøvd å kartlegge omfanget av gang- og sykkelvegar drifta av andre. Med atterhald om at vi ikkje har oversikt over alt, utgjer anlegg for gåande og syklande langs fylkesvegnettet som vert drifta av andre, om lag 15,1 km. Av dette er 3,2 km turvegar og 2,2 km fortau.

Dersom fylkeskommunen ynskjer å overta driftsansvaret for anlegg drifta av kommunar (ev. andre), må desse omklassifiserast til fylkesveg i samsvar med veglova § 7. Det vil vera naturleg å stille krav om at dei i så fall skal halde same krav til standard som andre gang- og sykkelvegar. Dette gjeld minimum at vegane skal ha fast dekke og vera breide nok til at dei kan brøytast med traktor, om lag 3 meter, før overtaking. I tillegg må siktsituasjon i kryss og avkøyrslar vera tilfredsstillande i høve fartsnivået på staden.

Kartlegging av behov for gang- og sykkelvegar

Behovet og ynskja for gang- og sykkelvegar i Sogn og Fjordane er forsøkt kartlagt. Dei fleste kommunane i fylket har kome med innspel til dette arbeidet. Til saman er det kome med innspel på om lag 100 delstrekningar med ei lengde på kring 100 km nye gang- og sykkelvegar (ev. sykkelfelt og fortau). I tillegg er det teke med prosjekt frå prioriteringslista i gjeldande handlingsprogram, eller som er nemnde i andre utgreiingar som er laga som grunnlag for RTP.

²⁵ TØI – rapport 567/2002: *Gang- og sykkelvegnett i norske byer - Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk* (2002).

Krava i vegnormalane er at det bør byggast langsgåande gang- og sykkelveg dersom ÅDT overstig 1000 køyretøy pr. døger og potensialet for gåande og syklande er over 50 i døgeret, eller strekninga er skuleveg. I prioriteringa ynskjer vi å fokusere spesielt på situasjonen ved skulane, i tettstadane og på strekningar med tunnel. Det er ei målsetting å auke sykkelaktiviteten, og kommunane vart bedd om å ta med tiltak som støttar opp om dette målet. I tillegg er trafikkmengd heilt klart viktig ved prioritering av tiltak.

Sykelbyar

Nasjonal transportplan 2010-2019 har framlegg om at alle fylka i perioden 2010-2013 skal satse spesielt på å utvikle minst ein sykkelby i perioden 2010-2013. Statens vegvesen skal ta initiativ for å få til forpliktande samarbeid med fylkeskommunar og kommunar om konsentrert innsats for meir sykling i desse byene. Målet er å oppnå synlige resultat på sykkelbruken på kort sikt.

Førde kommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Statens vegvesen underteikna "Sykkelbyavtale for Førde" i 2012. For å sikre framdrift og gjennomføring og at flest muleg aktørar og samarbeidspartnarar bidreg målretta innanfor prioriterte område, er det etablert ei prosjektgruppe. Prosjektgruppa skal arbeide med følgjande område:

- Utarbeide prosjektstyringsplan for sykkelbyen Førde med utgangspunkt i rapporten "Sykkelbyen Førde". Prosjektstyringsplanen skal reviderast årleg.
- Få fram plan for samanhengande hovudnett for sykkel i Førde kommune, forankra i Plan og bygningslova
- Initiere haldningsskapande tiltak og kampanjar
- Ta initiativ til naudsynt samarbeid for å gjennomføre oppgåvene over
- Informasjon

Det er ei forventning til at avtalepartane på sikt også bidreg økonomisk til gjennomføring av fysiske tiltak. Tiltak for å auke sykkelbruken er ein del av trafikplan for Førde som skal vedtakast i løpet av 2013.

Kommunen arbeider med å få på plass ein "Førdepakke" for å finansiere ulike delprosjekt i Førde sentrum, mellom anna med bompengar. Ein del av desse prosjekta er tiltak for gåande og syklande.

Det kan vera aktuelt å gjera tilsvarende avtale med andre kommunar. Både Sogndal og Flora kan vera aktuelle.

Prioriteringsgrunnlag

Dette er dei viktigaste kriteria for prioritering av tiltak:

- Biltrafikk på vegen (ÅDT)
- Plassering ved skule eller i tettstad
- Mindre tiltak som aukar effekten av eksisterande tiltak
- Potensiale for overgang frå bil til sykkel (inkl. sykkelbyavtale)
- Framkomst for mjuke trafikantar utanfor tunnel

Å legge til rette for meir gang- og sykkelveg gir truleg stor samfunnsnytte. Aktiv transport er raskt og praktisk, gir betre helse, bidreg til meir levande by/tettstadsmiljø og mindre forureining. Sykkelaktiviteten skal aukast. Bygging av gang- og sykkelvegar i tilknytning til skular skal prioriterast. Det er inngått sykkelbyavtale med Førde kommune. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil vurdere å inngå nye sykkelbyavtalar i perioden.

Viktige dokument

- *Nasjonal Transportplan 2010 – 2019.*
- *Nasjonal Transportplan 2014– 2023.*

6.1.4 Trafikktryggleik

Trafikkulukker er i dag eit alvorleg samfunnsproblem, som fører til dramatiske konsekvensar for dei involverte. I tillegg fører ulukkene med seg store økonomiske kostnader innan helsesektoren, materielle skader samt tapt verdiskaping.

Etter vegtrafikklova § 40a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken i fylket.

6.1.4.1 Status og utfordringar

Status

I perioden 2007-2011 har det skjedd 789 trafikkulykker med personskade i Sogn og Fjordane. 269 av desse skjedde på fylkesvegnettet. 361 personar vart skada eller drepne i trafikkulykker på fylkesvegnettet. Kvar ulukkene har skjedd er vist på kart (vedlegg).

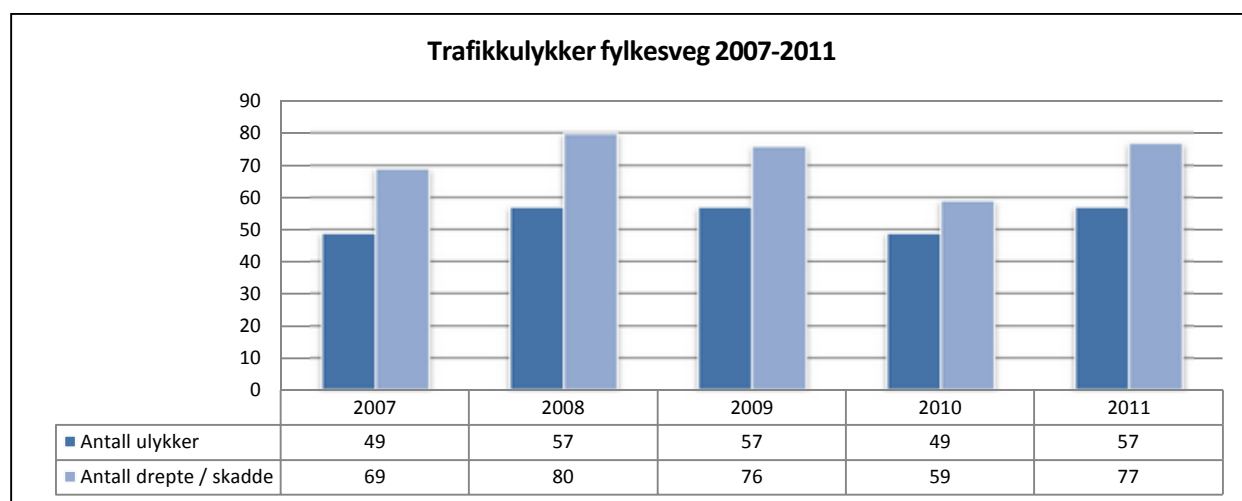


Diagram 3: Trafikkulukker på fylkesveggar 2007 - 2011.

I 46 av ulykkene i denne perioden vart personar drepne eller hardt skada. 13 personar omkom og 4 personar vart svært alvorleg skada.

Det skjer fleire trafikkulykker om sommaren enn resten av året. Dette skuldast hovudsakleg at det er meir trafikk om sommaren.

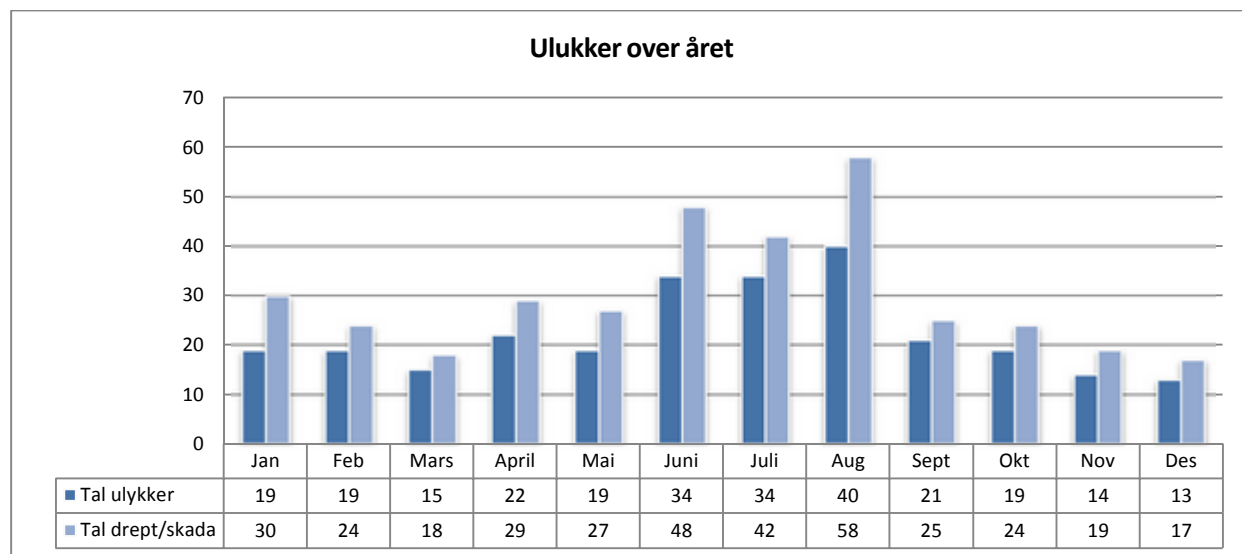


Diagram 4: Trafikkulukker over året.

August, juni og juli er dei månadane med flest ulukker. Fordelt på vekedagar skjer det flest ulukker i tilknytning til helg. Dominerande tidspunkt for ulukker er mellom kl. 13 og kl. 17.

Dominerande uhellstype er utforkøyringsulukker (45 pst. av ulukkene med 42 pst. av dei skada). Møteulukker står for 18 pst. av ulukkene og 22 pst. av dei skadde.

Uluksespunkt: Vegstrekning på inntil 100 meter der det er registrert 4 eller fleire politirapporterte personskadeulykker i løpet av ein 5-årsperiode.

Uluksesstrekning: Strekning på inntil 1000 meter der det er registrert 10 eller fleire politirapporterte personskadeulykker i løpet av en 5-årsperiode.

På fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane er det ikkje registrert ulukkespunkt eller ulukkesstrekningar, men kryss mellom fv. 609 og E39 i Førde er eit ulukkespunkt på riksveg.

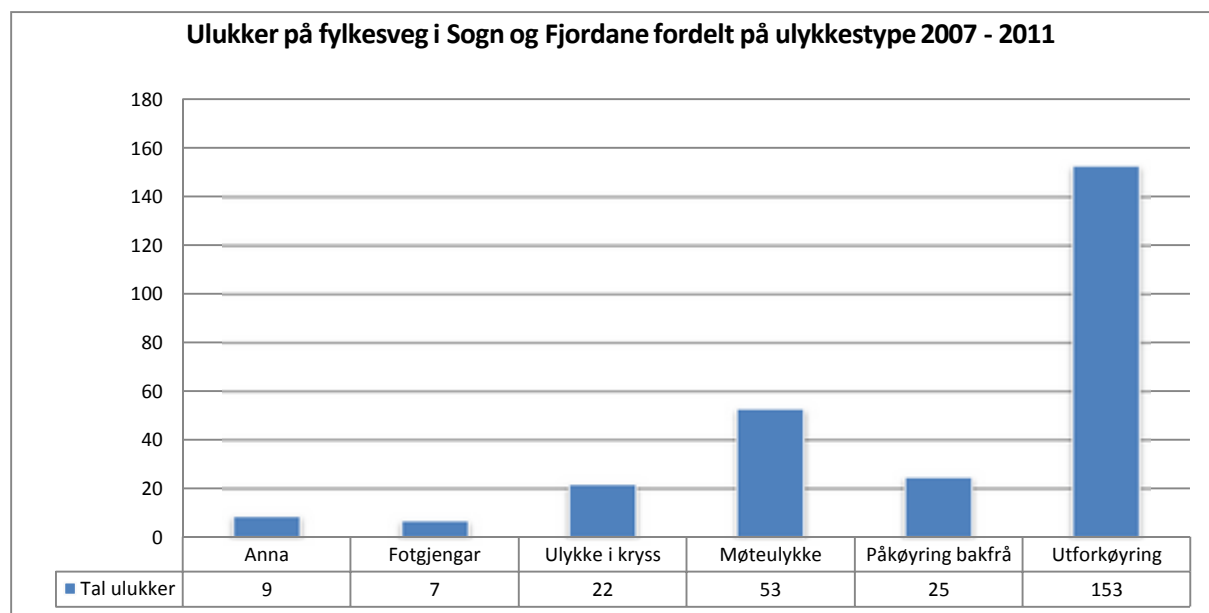


Diagram 5: Ulukker på fylkesveg fordelt på ulykkestype.

Fv. 55 mellom Sognefjellet og Vadheim er fylkesvegen med flest ulukker. 46 av ulukkene på fylkesvegnettet skjedde på denne strekninga. 22 av ulukkene på fv. 55 har skjedd i Luster kommune, der Gaupne og strekninga frå Hafslo mot Sogndal peiker seg ut. I området Kvamshaugen til Stubshøltunnelen har det skjedd 9 ulykker med personskade, også dødsulykker. Dette er eit parti med dårleg kurvatur som er krevjande både sommar og vinter.

På fv. 57 mellom Espeland og Sløvåg var det 22 ulukker i perioden.

På fv. 60 mellom Byrkjelo og Møre grense har det skjedd 32 ulukker i perioden. Ulukkene er fordelt over heile strekninga. Mellom Innvik og Loen har det skjedd 15 ulukker i perioden. To av desse er dødsulukker og i to ulukker har personar vorte alvorleg skada. Det har vore vegarbeid på delar av strekninga, og den eine ulukka hende i vegarbeidsområdet.

På fv. 609 har det skjedd 13 ulukker, ei av desse var dødsulukke som skjedde i 2011.

Trafikantgrupper

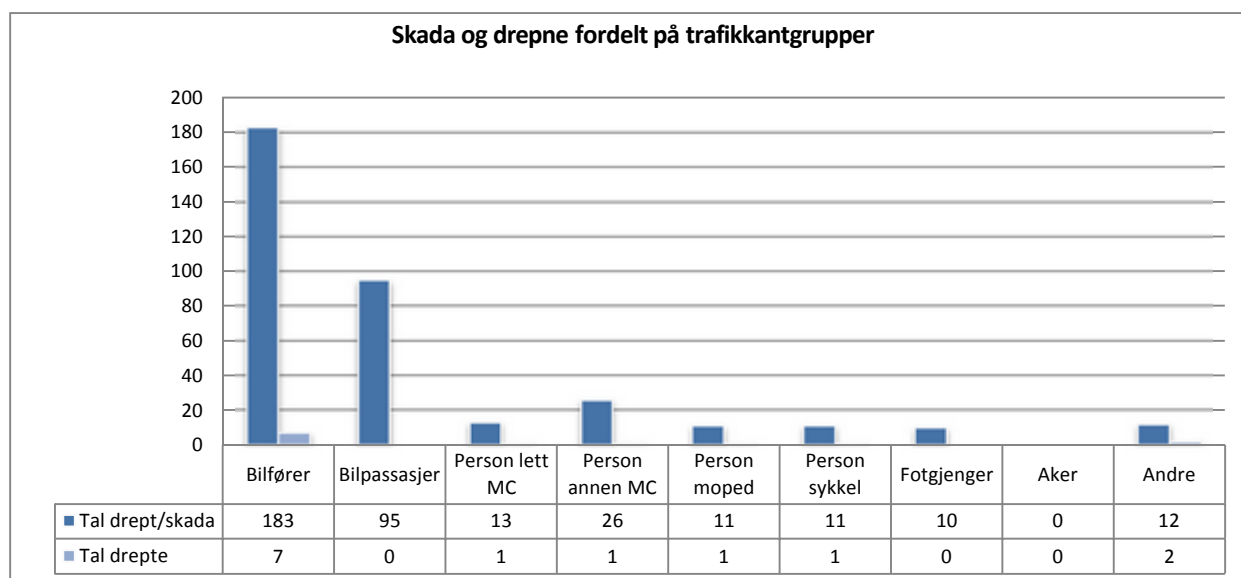


Diagram 6: Skada og drepne fordelt på trafikantgrupper.

10 fotgjengarar er blitt skada i trafikkulykker.

Vi har hatt 45 ulukker med motorsyklar og mopedar i denne perioden. 14 av desse skjedde på fv. 55.

Om vinteren er det ein del utfordringar med framkome for tunge køyretøy, særleg i stigningar. Det er registrert få ulukker med personskaade som følgje av dette, men det kan føre til at vegar må stenge ved bilberging. Nokre køyretøy er for dårleg skodd på vinterføre. Det er registrert 16 personskaadeulykker med tunge køyretøy involvert i perioden 2007-2011. Av desse var det 5 møteulykker og 6 utforkøyringsulykker. 13 av ulykkene skjedde på tørr og berr veg.

Aldersfordeling drepne og skadde

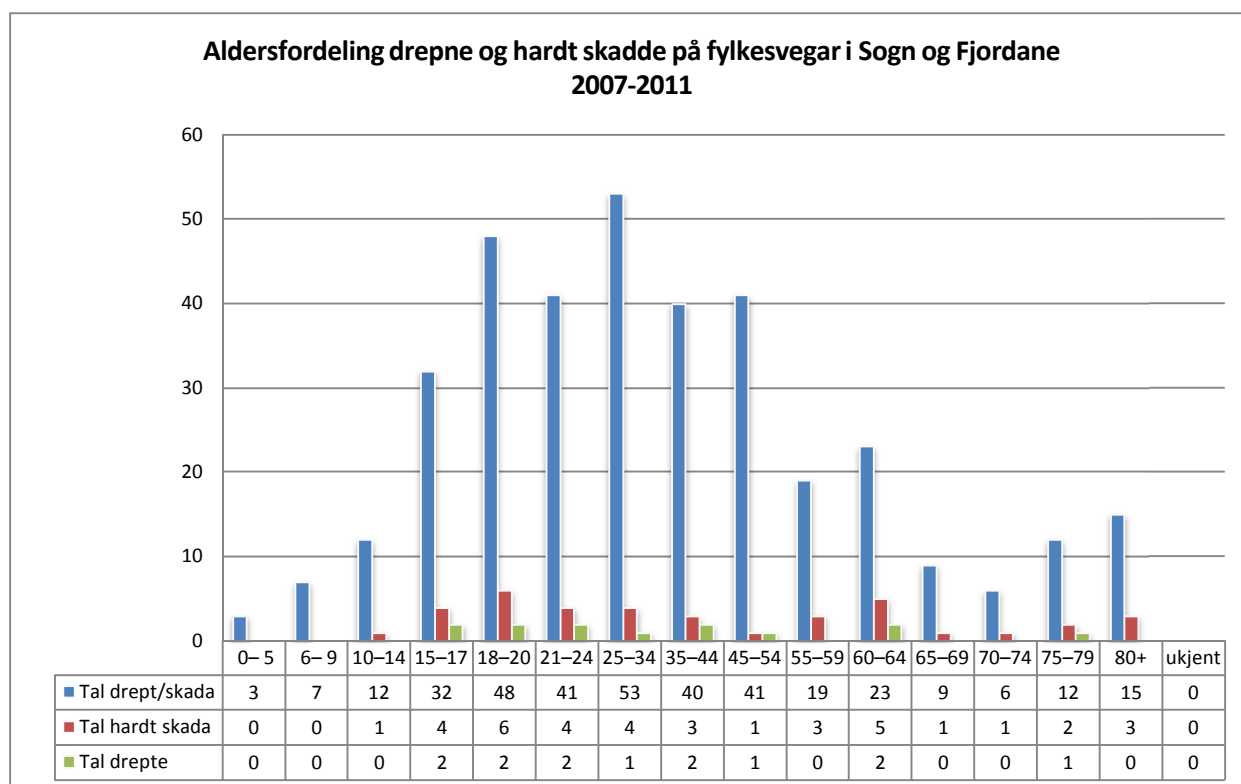


Diagram 7: Aldersfordeling drepne og hardt skadde på fylkesveggar i Sogn og Fjordane.

Møte- og utforkjøringsulykker utgjør ein stor del av dei alvorlege ulykkene i fylket. For å førebygge desse må ein satse på heile spekteret av tiltak, det vil seie trafikantretta, køyretoyretta og fysiske tiltak.

Trafikktryggingarbeidet elles vert følgt opp gjennom fylket sin trafikktryggingplan.

Viktige dokument

- *Nasjonal Transportplan 2014 - 2023*
- *Vegtrafikklova § 40a*
- *Handlingsplan for trafikktrygging 2010-2013*

6.1.5 Tunnelar

6.1.5.1 Status og utfordringar

Det er 136 fylkesvegtunnelar i Sogn og Fjordane, med ei samla lengde på 87 000 meter.

Det er registrert behov på om lag 2,6 mrd. kr for å fjerne forfall og gjera naudsynt oppgradering. Det er berre i 14 av tunnelane det ikkje er registrert behov for tiltak. Dei største kostnadene er knytt til *strukturelle tiltak* i 113 tunnelar (om lag 1,1 mrd. kr). Det er også registrert store behov for tiltak knytt til å oppfylle *tunneltryggingforskrifta* i 51 tunnelar, *elektroforskrifta* i 100 tunnelar og *diverse anna oppgradering* i 120 tunnelar. Dei største kostnadene er knytt til:

- Høyangertunnelen på fv. 55 (om lag 370 mill. kr)
- Berdaltunnelen på fv. 50 (om lag 170 mill. kr)
- Nesbøtunnelen på fv. 50 (om lag 100 mill. kr)
- Finnsåstunnelen på fv. 53 (om lag 100 mill. kr)

Til saman utgjør behova i desse fire tunnelane om lag 25 pst. av dei totale kostnadene for fjerning av forfall og tilhøyrande oppgradering av fylkesvegtunnelar i Sogn og Fjordane.

	Tal tunnelar	Mengd
Fylkesvegtunnelar i Sogn og Fjordane	136	87 034 m
Skilta høgde < 4,2 meter	72	44 205 m
Manglande lys/straum	30	14 497 m
EX-kabel med jordfeil	49	37 345 m
Manglande tryggingstutstyr (t.d. brannapparat og varsling til VTS)	16	16 331 m
Manglande brannsikring av PE-skum	44	47 583 m ³

Tabell 7: Status tunnelar på fylkesvegnettet.

Det generelle miljøet i tunnelar er prega av at utslepp og dekkleslitasjeprodukt har minimale høve til spreing og blir verande i tunnelen. Installasjonane inne i tunnelen blir skitne og korroderer raskare enn tilsvarende installasjonar i dagen. Med forfall i tunnelar er det meir sannsynleg at uføresette hendingar som kan gi auka risiko for trafikantane, samt medføre stenging av tunnelen i kortare eller lengre tid vil skje. Forfall av utstyr i tunnelar kan gi redusert eller bortfall av funksjon for belysning, ventilasjon, pumper og naudutstyr.

Strukturelle tiltak omfattar tiltak for å sikre at tunnelveggar og – tak er stabile og sikra mot nedfall av stein. I tillegg skal dei vera vass- og frostsikra.

Ein del av kostnadene med forfall i tunnel er knytt til å oppfylle krava i tunneltryggingsforskrifta. Det er førebels ikkje avgjort om denne skal gjelde for fylkesveg tunnelar.

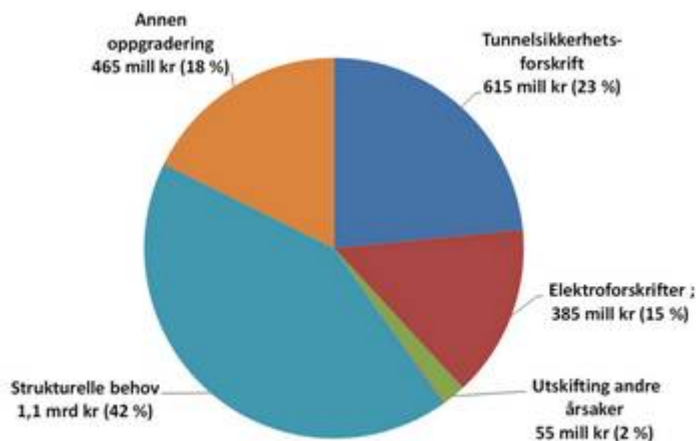


Diagram 8: Fordeling av tunnelkostnader på årsak (kjelde: Statens vegvesens rapporter nr. 183).



Bilete 1 og 2: To døme på manglande portal-, vass- og frostsikring, fv. 53 Jåteli (foto: David Håndlykken).

Statens vegvesen har registrert eit behov på om lag 2,6 mrd. kr for å fjerne forfall og gjera nødvendig oppgradering på tunnelane i Sogn og Fjordane. Dei største kostnadene er knytt til strukturelle tiltak. Det er også registrert store behov for tiltak knytt til å oppfylle tunneltryggingsforskrifta og elektroforskrifta, samt diverse anna oppgradering.

Drift og vedlikehald av tunnelar skal prioriterast ved å redusere forfallet med hovudvekt på utbetring av elektriske anlegg, samt vass- og frostsikring og nødvendig oppgradering.

Viktige dokument

- Statens vegvesens rapporter nr. 183 "Kva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet"

6.1.6 Naudnett

Stortinget har vedteke at det skal byggast ut eit felles landsdekkande digitalt radiosamband for naud- og beredskapsetatane og andre rednings- og beredskapsbrukarar i Fastlands-Noreg. Sambandet skal i første rekke innførast hjå naudetatane – politi, helse og brann – og femnar om både statlege og kommunale verksemdar.

Eit felles landsdekkande naudnett og tilhøyrande brukarutstyr skal gje eit tryggare og mindre sårbart samfunn gjennom sikrere og betre kommunikasjon for naud- og beredskapsetatar.

Det skal etablerast dekning over heile landet. Ved landsdekkande utbygging dekkjer Nødnett sine radiosendarar/-mottakarar om lag 80 pst. av landarealet og 100 pst. av befolkninga. Full utbygging av naudnettet er forventa ferdigstilt innan 2015.

Dei viktigaste krava til dekning i Naudnett er m.a.:

- Dekning langs europavegar, riksvegar og fylkesvegar samt i byar og tettstader
- Forsterka signalstyrke i byar/tettstader for å i best mogleg dekning innandørs

6.1.6.1 Status og utfordringar

Naudnett i tunnelar

Dobbelt så mange tunnelar vil få naudsamband etter naudnettutbygginga enn tidlegare med dei analoge sambanda. I utgangspunktet skal naudnett etablerast i alle tunnelar som allereie har analogt samband, og i tunnelar som er over 500 m lang og med ein årsdøgntrafikk på meir enn 5000. Naudnettdekning i tunnelar som ikkje oppfyller desse kriteria kan etablerast etter avtale med tunneleigar, som også vil vere ansvarlege for finansieringa.

I Nasjonal transportplan 2014 – 23 har Regjeringa sett av ei økonomisk ramme på 530 mill. kr pr. år til ikkje rutefordelte tiltak. Desse midlane omfattar mellom anna naudnett og DAB-radio i tunnelar, men går ikkje til naudnett på fylkesvegtunnelar.

Gjennom forvaltningsreforma, som vart innført i 2010, vart det øvrige riksvegnettet omklassifisert til fylkesveg. Som følgje av dette vart rettar og plikter på dette vegnettet overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. I praksis betyr dette at fleire fylkeskommunar har fått ansvar for å samarbeide med *Direktoratet for Nødkommunikasjon* (DNK) for mellom anna å legge til rette for nytt naudnett i dei tunnelane som vart omklassifisert til fylkesveg i 2010. For desse tunnelane vil eksisterande naudnett slutte å fungere når det nye naudnettet vert etablert.

I Sogn og Fjordane gjeld dette følgjande fire tunnelar:

- Fv. 53 Naustbukttunnelen
- Fv. 617 Skåratunnelen
- Fv. 55 Gullringtunnelen
- Fv 616 Skatestraumtunnelen

Kostnaden med å etablere naudnett i desse tunnelane er rekna til 4 mill. kr og blir finansiert i budsjettet for 2014.

I tillegg til desse 4 tunnelane er det 50 tunnelar i Sogn og Fjordane med lengde over 500 m som ikkje har naudnett i dag. Desse tunnelane har ei samla lengde på 67 km. Kostnaden med å etablere naudnett i alle desse tunnelane er rekna til om lag 300 mill. kr.

Fylkesvegtunnelane Naustbukttunnelen på fv. 53, Skåratunnelen på fv. 617, Gullringtunnelen på fv. 55 og Skatestraumtunnelen på fv. 616 blir bygd ut med naudnett i 2014.

Fylkeskommunen har 50 fylkesvegtunnelar som er lengre enn 500 m med trafikkmengd langt under ein ÅDT på 5000. Ut i frå trafikkmengde tilfredsstillar ikkje desse Direktoratet for nødkommunikasjon sitt krav om naudnett. Ei eventuell utbygging av naudnett i desse tunnelane vert ikkje finansiert av Staten.

Naudetatane har signalisert krav om utbygging av naudnett i alle tunnelar over 500 m då dei mister sambandet med sine einingar i desse tunnelane. Fylkeskommunen har ikkje økonomi til å bygge ut naudnett på alle tunnelar over 500 m, og ber Staten om å finansiere utbygginga også på fylkesvegtunnelar.

6.1.7 Bruer og ferjekaier

6.1.7.1 Status og utfordringar

Registrert kostnad med å fjerne forfall og tilhøyrande oppgradering av bruer og ferjekaier på fylkesveggar i Sogn og Fjordane er om lag 200 mill. kr, der om lag 45 mill. kr gjeld ferjekaier. Det er behov for om lag 25 mill. kr for oppspenning av Osstrupen bru på fv. 542. Dette tiltaket vert utgreidd, og kostnadsoverslaget er relativt usikkert. Det er behov for om lag 10 mill. kr til betongreparasjonar på Dragsvik ferjekai på fv. 55. I tillegg er det behov for mindre utbetringar og reparasjonar på 18 andre ferjekaier i fylket.

Bruer

I Sogn og Fjordane har vi i dag ca. 850 fylkesvegbru, 70 bru i fylling og 13 gang/sykkelveg bru. Desse utgjør ei samla lengde på ca. 14 900 m og eit areal på 96 000 m².

19 av bruene på fylkesvegnettet har bæreevne mindre enn Bk10. 17 av desse er klassifisert til Bk8 og 2 er klassifisert til Bk6.²⁶

Det vi ser er at store delar av brumassen er over 45 år gamal, og prosjektert for trafikklast som tilsvarar dagens brukslast i vegnettet. Kapasiteten på mange bru med tanke på bæreevne er såleis fullt utnytta. Omlag 55 pst. av bruene er bygd før 1975.

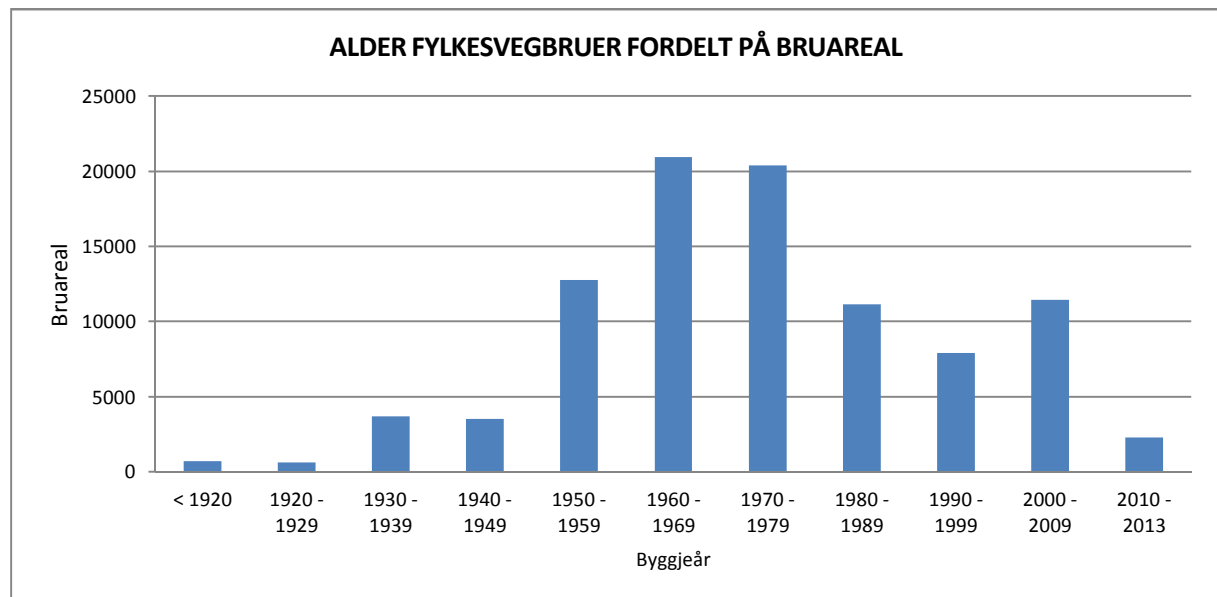


Diagram 9: Alder fylkesvegbru fordelt på bruareal.

Vi kan dele inn bruene i tre kategoriar: Bygd før 1969, frå 1970 til 1989 og etter 1989 og sjå på aldersfordeling i prosent av totalt bruareal.

- Om lag 45 pst. av totalt bruareal er bygd i perioden fram til 1969
- Om lag 35 pst. av totalt bruareal er bygd i perioden 1970-1989
- Om lag 20 pst. av totalt bruareal er bygd i perioden 1990-2013

Ved kysten har vi ein del bru som er særleg utsette for sjøsprøyt og sjødrev som fører med seg salt som vert avsett på brukonstruksjonen. Vi har 40 bru som er registrert å liggje i vêrharde kyststrøk. 19 av desse er bygd før 1989 og har gjerne ikkje tilfredsstillande bestandigheit mot kloridinntrenging. Største problem for betongbru frå før 1989 er at det var for lite betong utanpå armeringa. Mange av desse bruene er i tillegg bygd "slanke".

Etter 1989 er det i prosjektering av nye bru gjort fortløpande tiltak for m.a. å betre bestandigheit mot kloridinntrenging og armeringskorrosjon. Det er vorte gjort med at det er auka overdekking til armeringa.

Dei seinare åra har vi bygd fleire stålkassebru i vêrharde kyststrøk. Desse vil ha behov for overflatebehandling med visse intervall. Frå 2017 vil dei trenge overflatebehandling, med eit intervall på om lag 15 år. Dette gjeld 8 bru med lengde frå

²⁶ Bk10=Bruksklasse 10, dvs. det er tillate med 10 tonn aksellast. Bk8; tillate med maks 8 tonn aksellast. Bk6; tillate med maks 6 tonn aksellast.

57 meter til 317 meter. Kostnaden vil vera om lag 2-8 mill. kr pr. bru. Det er også fleire store stålbjelkebruer som krev denne type behandling.

Ein stor del av bruene har ein standard som ikkje tilfredsstillar kravet til rekkverksutforming og trafikktryggleik. Utforming av bruene gjer det vanskeleg å etablere og oppgradere rekkverk som oppfyller kravet i normalane. Dermed er slike tryggingstiltak svært kostbare.

Utfordringar og oppgåver framover vil være oppgradering av bæreevne, oppgradering av rekkverk, overflatebehandling av stål, betongreparasjon som følgje av armeringskorrosjon, samt utbetring av bruer som er flaskehalsar i vegnettet.

Fleire bruer/kulvertar er plasserte på rasutsette stader. I tillegg er det ofte liten opning under brua. Dette gir store utfordringar med å montere tilfredstillande rekkverk for trafikktryggleik, då ras passerer både under og over byggverket. Tiltak kan vera omlegging/ombygging av veg/byggverk, rasvollar eller liknande.

Nye utfordringar er å førebyggje og vedlikehalde/reparere utvasking av grunnen under bruene, samt å halde opninga under bruene store nok. Årsak til utvasking kan vera stor nedbør og flaumperiodar. Dei seinare åra er det registrert hyppigare tilfelle med erosjon og utvasking ved og under brufundament.

Byggverk i betong: Tunnelportalar, kvelv, skredoverbygg og støttemurar

Vi har 160 byggverk i betong. Desse byggverka utgjer ca. 4 100 m, og om lag 28 000 m².

Her vil vi spesielt nemne rasoverbygga i Honningsvåg (Kleiva 1 og 2) på fv. 633 som krev tiltak innan kort tid.

Ferjeleier

Vi driftar i dag 24 ferjeleier (28 ferjekaiar). Mange av desse er prosjektert for den ferjetypen som vart nytta den gongen dei vart bygd. For ein stor del av kaiane er det ikkje teke omsyn til framtidig auka breidde, lengde og tyngde på ferjer. For om lag halvparten av kaiane er det behov for ombygging og større tilpassingar.

Kaiane har relativt store flater mot sjø og er av den grunn mykje utsett for kloridinntrenging. Dette syner seg i omfattande skader på betongkonstruksjonane.

Dei laupande kostnadene består for det meste i kontroll/service av maskinelt og elektrisk utstyr samt dagleg drift/vedlikehald og reparasjonar. Her er utfordringar i utviding og fornying.

Spesielt Daløy ferjekai er i dårleg forfatning og treng fornying i løpet av kort tid. Kostnader vil truleg vere om lag 13 mill. kr.

Drift og vedlikehald av bruer, kaiar og andre konstruksjonar

Driftskontraktane tek for seg dagleg drift og vedlikehald, samt enkle inspeksjonar.

For spesielle tiltak, som går utover driftskontraktane, vert det laga eigne kontraktar for bruvedlikehald. Behov for spesielle vedlikehaldstiltak vert som oftast avdekka ved rutinemessige inspeksjonar, men òg gjennom det daglege tilsynet på vegane. Hovudinspeksjon for kvart byggverk har tidsintervall på 5 år. Dvs. i gjennomsnitt 230 byggverk vert inspisert kvart år.

Behov for midlar

Tildelte løyvingar avgjer kor mykje som kan setjast i verk av vedlikehaldstiltak. Kva byggverk som vert prioritert, er mellom anna avhengig av type skade og skadeomfang. Vi må også ta høgde for behov for omprioriteringar etter kvart som nye skadar vert kjent.

Spesielle tiltak

Fleire bruer, kaiar og rasoverbygg har behov for særskilt løyving for at tiltak skal kunne gjennomførast. Dette er grunngeve i gamle byggverk, stor slitasje medført svekka styrke, "flaskehalsar", oppgradering i forhold til trafikktryggleik og maksimalt utnytta bæreevne på ein del bruer.

Fleire parsellar har byggverk som er kostbare å oppgradere. Nokon gonger er det fleire byggverk av same kvalitet og tilstand på ei strekning. Tiltak for strekninga bør då vurderast i ein større samanheng. Vi bør vurdere å legge om veglinja der vi har byggverk som vert skada årleg pga. flaum og ras. Dette for få til varige løysingar.

Registrert kostnad med å fjerne forfall og tilhøyrande oppgradering av bruer og ferjekaier på fylkesveggar i Sogn og Fjordane er om lag 200 mill. kr. Ein stor del av bruene er over 45 år og har ein standard som ikkje tilfredsstiller krava i vegnormalane.

Prioritere å utbetre ferjekaier, bruer og rasoverbygg som er i kritisk dårleg stand og gjera førebyggjande tiltak for å unngå store reparasjonar etter uvêr.

Viktige dokument:

- *Statens vegvesens rapporter nr. 183 "Kva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet"*

6.1.8 Ferjedrift

6.1.8.1 Status og utfordringar

Status

Sogn og Fjordane har 6 fylkesvegferjesamband frå 2014. Ferjesambanda Dale – Eikenes og Smørhamn – Kjelkenes blir nedlagt i 2013 grunna vegavløysing. Kabelferjesambandet Mjånes – Hisarøy startar opp i 2013. I hending til *Yrkestransportlova og Lov om offentlig anskaffelser* har ferjesambanda vore ute på anbod. Drift av alle ferjesambanda er under kontrakt pr. i dag. Tabellen under viser kva ferjesambanda fylke har, med status og standard for sambanda pr. 2013.

Samband	Kontraksperiode	Tal ferjer	Opningstid			Avg. pr. døgn kvardag
			Kvardag	Laurdag	Søndag	
Isane – Stårheim	1.1.2009 – 31.12.2016	1	6:40 – 22:35	6:40 – 22:35	7:30 – 22:35	20
Måløy – Husevåg - Oldeide	1.1.2009 – 31.12.2016	1	5:45 – 21:40	6:55 – 21:40	8:40 – 21:40	12
Askvoll – Gjervik/Fure/Værlandet	1.1.2010 – 31.12.2014					
- Askvoll – Gjervik - Fure		1	6:00 – 22:15	6:45 – 22:15	6:45 – 22:15	21
- Askvoll – Fure - Værlandet		1	6:30 – 19:15 ¹	7:00 – 17:00	8:00 – 22:05	7/8
Rysjedalsvika – Rutledal – Losna - Krakhella	1.1.2010 – 31.12.2017	1	5:30 – 22:15	5:30 – 20:00	8:00 – 22:15	9
Haldorsneset - Døløy	1.1.2010 – 31.12.2017	1	6:50 – 20:40 ²	7:00 – 20:40	10:35 – 20:40	16
Mjånes – Hisarøy*	1.9.2013 – 30.4.2023	1	5:50 – 19:25	7:10 – 16:10	7:10 – 19:45	8

Tabell 8: * Gulen kommune er med å betaler for dette rutetilbodet. ¹ kl. 21:30 onsdag og fredag. ² kl. 22:50 fredag.

Kontraksperiodane for ferjesambanda går ut om ca. 2-4 år. Som følgje av dette er fylkeskommunen i ferd med å førebu ny utlysing av ferjesambanda i løpet av 2013. Unnateke er kabelferjesambandet Mjånes – Hisarøy, som vert sett i drift i 2013.

Utfordringar

Det er sett i gang eit arbeid i samarbeid med Statens vegvesen om nytt anbudsgrunnlag for ferjedrifta. I dette arbeidet vert det sett på anbudskrav til mellom anna drift, ferjemateriell og regularitet. Fylkestinget handsamar framtidige anbudskrav i juni 2013. Sogn og Fjordane fylkeskommune deltek i arbeidet med å utforme ein felles nasjonal anbudsmaal for ferjedrift.

Dei 5 ferjesambanda vart i føregående utlysingsrunde lyst ut og oppfylte den gangens krav til NTP-standard (NTP 2006 – 2015).

Nedanfor viser krav som ligg i NTP 2010 – 2019:

Samband	ÅDT/PBE 2012	Tal ferjer	NTP standard 2010 – 2019 fylkesveg			
			Frekvens	Opningstid		Servicenivå
				Kvardag	Laur/Søn	
Riksvegferjesamband under 2500 ÅDT/PBE			36	24 t	19 t	98 %
Isane – Stårheim	519	1	25	18 t	16 t	98 %
Måløy – Husevåg - Oldeide	229	1	15	16 t	14 t	98 %
Askvoll – Gjervik/Fure/Værlandet	247					98 %
- Askvoll – Gjervik - Fure	187	1	21	16 t	15 t	98 %
- Askvoll – Fure - Værlandet	60	1	8	16 t	-	98 %
Rysjedalsvika – Rutledal – Losna - Krakhella	149	1	8		-	98 %
Haldorsneset - Døløy	67	1	Ingen krav. Vert gjort etter egne vurderingar.			
Mjånes – Hisarøy	-	1	Ingen krav. Vert gjort etter egne vurderingar.			

Tabell 9: Krav til ferje i NTP 2010 - 2019.

Krav som er stilt til NTP 2010 – 2019 for riksvegferjesamband er merka og utheva. Fylkesvegferjesamband som ikkje oppfyller NTP 2010 – 2019 fylkesveg er utheva.

I NTP 2014-2023 er det ikkje definert standard for ferjesamband.

Erfaringar frå nyare ferjeand i andre fylke er at kostnadane aukar i høve tidlegare and.

Kontraktperiode for ferjesambanda går ut om ca. 2-4 år. Fylkeskommunen har starta opp prosessen med å lyse ut ferjesambanda. Ved framtidig anbodsutlysing av drift av fylkesvegferjene skal ny statleg anbodsmal leggest til grunn.

6.1.9 Vegdekke

Vegdekket skal redusere nedbrytinga av vegkroppen som kjem av trafikk og klima-/ v rforhold. Ujamn og slitt vegdekke er kanskje det som påverkar trafikantane mest direkte.

6.1.8.1 Status og utfordringar

Utviklinga i dekketilstand vert målt  rleg. Spor- og jamnheitsm lingar som registrerer kor jamn vegen er på tvers og på langs, gir grunnlaget for prioritering av kvar vi skal legge nytt dekke. Registreringane dei siste par  ra syner ein positiv utvikling i dekketilstanden i Sogn og Fjordane.

- Spor/jamnheit på tvers: Mål på kor jamn/ujamn asfalten er på tvers av vegen.
- IRI/jamnheit på langs: Mål på kor jamn/ujamn asfalten er på langs av vegen.

For spor og jamnheit opererer vi med 90 % -verdi. 90 % -sporverdi på ei strekning betyr at 90 pst. av målingane på strekninga er lik eller betre enn denne verdien. Korleis dekketilstanden utviklar seg, og kor ofte det er behov for reasfaltering er avhengig av kvaliteten på veggrunnen og vegen si overbygning, kor mykje trafikk det er (ÅDT), tungbildeel og piggdekkbruk. På fylkesvegane i Sogn og Fjordane varierer dekkleggingssyklusen fr  ca. 5 til 30 år ut frå faktorane over.

Det er ynskjeleg å samordne behovet for å forsterke vegoverbygninga, vedlikehalde grøfter og stikkrenner, samt oppsetting av rekkverk med dekkelegginga.

God vegmerking er viktig for trafikktryggleiken. Omfanget av vegmerking er avhengig av kor mykje nytt vegdekke som blir lagt.

I tillegg til å legge nytt dekke på strekningar vert det nytta metodar som fresing og lapping av vegdekket for å auke levetida og reparere lokale problem. Ved å frese gammalt vegdekke f r vi eit jamnare (og billigare) resultat enn ved å legge to lag asfalt (opprettingslag og slitelag). Vi freser også for å unngå å redusere høgde i tunnelar og hindre at vegen vert for høg (til dømes i forhold til kantstein og rekkverk). Dersom asfalten ikkje vert fresa vil denne vera med å forsterka vegen.

Lapping vert nytta til å reparere til dømes slaghol og lokale problem. Dette vert som regel gjort dersom resten av vegdekket på strekninga har brukbar tilstand.



Bilete 3: Skadd vegdekke på den l gtrafikkerte fv. 700 n r Sandane (foto: Statens vegvesen).

Dekketilstanden på fylkesvegnettet har hatt ei positiv utvikling dei siste åra. Det er ynskjeleg å samordne behovet for å forsterke vegoverbygninga, vedlikehalde grøfter og stikkrenner samt oppsetting av rekkverk med dekkelegginga.

Ved vurdering av behovet for dekkelegging skal andre metodar som fresing og lapping av vegdekke vurderast for å auke levetida og reparere lokale problem.

6.1.10 Høgfjell

Fjellovergangar er ein del av det samla vegnettet i Sogn og Fjordane og stenging av desse gir ulemper for trafikantane.

6.1.10.1 Status og utfordringar

Det er seks høgfjellsstrekningar på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Fire av desse er vinterstengde. Driftsstandarden for høgfjellsøvergangan blir fastlagt ut frå omsyn til tryggleik for trafikantar og brøytemannskap, samt trafikkmengde og vêrprognosar. Fleire av fjellovergangane går over til andre fylke, og det er samarbeid om drifta på desse strekningane. Tabellen under gir oversikt over høgfjellsstrekningane:

	Merknad
Fv. 50 Hol - Aurland	Mellom Buskerud og Sogn og Fjordane.
Fv. 53 Årdal - Tyin	Mellom Sogn og Fjordane og Oppland.
Fv. 13 Gaularfjellet	Vinterstengt. Nasjonal turistveg.
Fv. 55 Sognefjellet	Vinterstengt. Nasjonal turistveg. Mellom Oppland og Sogn og Fjordane.
Fv. 92 Bjordal - Matre	Vinterstengt. Mellom Hordaland og Sogn og Fjordane.
Fv. 243 Aurland - Lærdal	Vinterstengt. Nasjonal turistveg.

Tabell 10: Oversikt over fjellovergangar på fylkesvegnettet.

Opningstidspunkt etter vinterstenging blir fastlagt gjennom driftskontraktene. Figurane under syner kor mykje stenging og kolonnekøyring det har vore på fv. 50 Hol – Aurland og fv. 53 Årdal – Tyin dei siste fem vintrane.

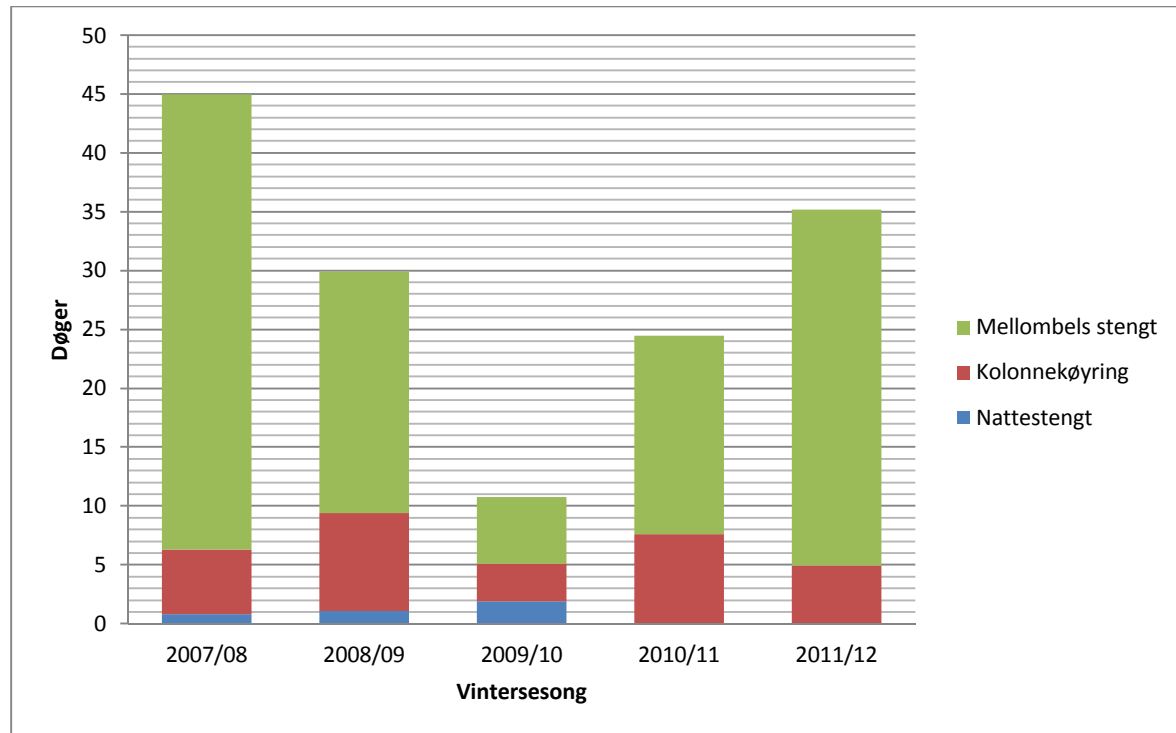


Diagram 10: Oversikt over stenging og kolonnekøyring på fv. 50 Hol – Aurland.

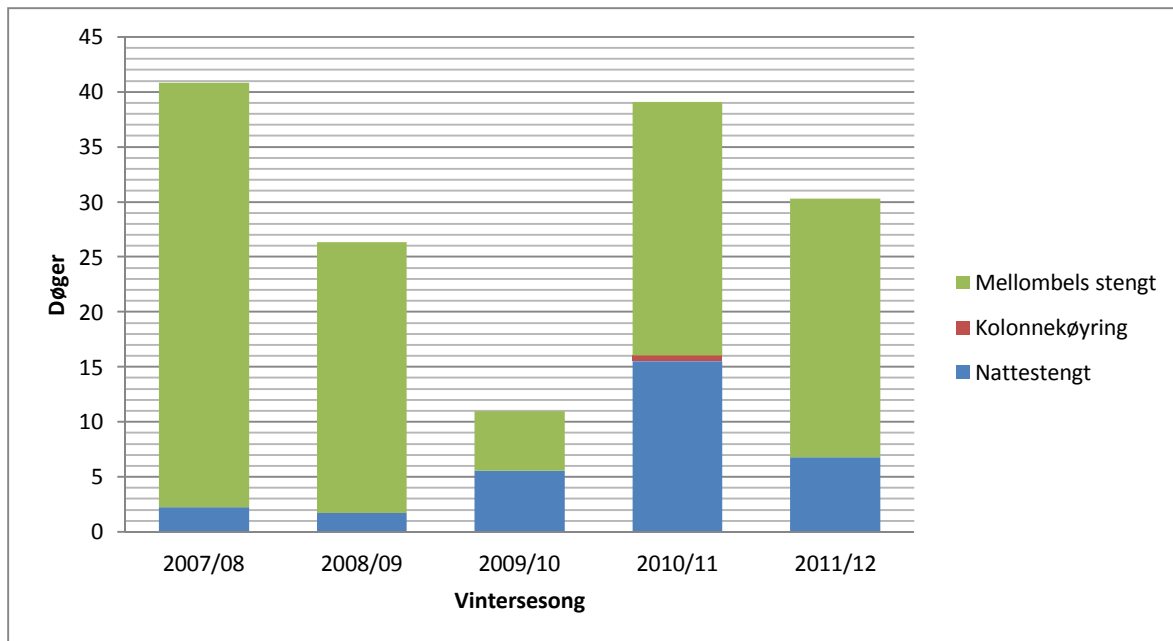


Diagram 11: Oversikt over stenging og kolonnekøyring på fv. 53 Årdal – Tyin.

Stenging av fjellovergane gir ulemper for trafikantane. Tryggleik for trafikantar og brøytemannskap blir lagt til grunn når vegar blir stengde, og det vert fokusert på å opne dei att så snart det er forsvarleg og vegen er rydda.

Høgfjellsstrekningane fv. 13 Gaularfjellet, fv. 55 Sognefjellet, fv. 92 Bjordal – Matre og fv. 243 Aurland – Lærdal skal vere vinterstengde. Eventuell endring for stenging og opning av desse høgfjellsstrekningane skal vurderast i samband med nye driftskontraktar.

Stenging og opning av fv. 50 Hol – Aurland og fv. 53 Årdal – Tyin skal vurderast utifrå tryggleiken til trafikantane og brøytemannskap.

6.2 Riksveg

Riksvegane er hovudpulsåra i det overordna nasjonale vegtransportsystemet. Dei bind saman landsdelar og regionar, og knyter Noreg til utlandet.

6.2.1 Status og utfordringar

Status

I Sogn og Fjordane er det 714 km riksvegar, fordelt på følgjande riksvegruter:

Riksvegrute	Vegnr.		Veglengder (km)	Veglengde pr. riksvegrute (km)
4a	E39	Hordaland grense – Møre og Romsdal grense	200	200
4c	Rv. 13	Vikafjellet – Vangsnes	48	85
	Rv. 55	Hella – Sogndal	37	
5b	Rv. 52	Hemsedalsfjellet - Borlaug	17	17
5c	E16	Filefjell – Hordaland grense	107	266
	Rv. 5	Lærdal – Skei – Førde - Florø	159	
6c	Rv. 15	Strynefjellet – Måløy	146	146
Sum				714

Tabell 11: Riksvegar med veglengder.

I samband med Nasjonal transportplan 2014-2017(23) er det laga rutevise utgreiingar som omtalar mulegheitene for langsiktig utvikling av riksvegrutene²⁷.

Trafikkmengder

Tabellen under syner trafikkfordelinga på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Det er ein gjennomsnittleg ÅDT på 2000. Om lag ¾ av riksvegnettet har ein gjennomsnittleg ÅDT mellom 1000 og 3000.

Den høgaste trafikken på riksvegnettet har vi i sentrum av Førde, Sogndal og Florø. Mellom Storehagen bru og Langebruvegen i Førde er ÅDT målt til 13 500.

ÅDT	Lengde pr. intervall	Del av riksvegnettet	Gjennomsnittleg ÅDT i intervallet
0 – 300	8 317	1 %	168
301 – 500	25 306	4 %	428
501 – 1000	64 827	9 %	796
1001 – 1500	167 968	24 %	1 285
1501 – 2000	173 488	24 %	1 823
2001 – 3000	195 183	27 %	2 384
> 3000	79 037	11 %	4 677
	714 126	100,0 %	2 004

Tabell 12: Lengdefordeling av riksvegnettet innanfor ulike ÅDT-intervall.

²⁷ Stamnettutgreiingar for NTP 2014-2023. http://www.ntp.dep.no/2014-2023/arb dok_prosjrapp.html

Riksvegferjesamband

Vi har følgjande ferjesamband på riksvegnettet i Sogn og Fjordane:

Rute	Ferjesamband	Ferjer (tal/pbe)	ÅDT (pbe)	Frekvens		Tidsrom Stiv frekvens	Opningstid kvardagar (timar)	Servicenivå (%)
				Avgangar (tal)	Intervall (min)			
4a	E39 Lavik - Oppedal	1x 115 + 1x 112	2 581	36	30	14	27	98 %
	E39 Anda – Lote	1x 120	2 088	37	30	17	24	98 %
4c	Rv. 13/55 Vangsnes – Hella - Dragsvik	1x 77+ 1x 72	1 162	23	30 – 65	-	19	97 %
5c	Rv. 5 Mannheller - Fodnes	1x 98 + 1x 81	2 697	54	20	14	24	98 %

Tabell 13: Status for riksvegferjetilbodet i Sogn og Fjordane (pbe=personbileiningar).

E39

Dei viktigaste utfordringane på E39 er knytt til redusert framkomst på grunn av lange parti med dårlig vegstandard og lange strekning med redusert fart på grunn av dårlig standard kombinert med busetnad langs vegen. Det er dårlig framkomst for gjennomgangstrafikken og tungtrafikk i byområda. Ferjesambanda gir redusert framkomst og høge avstandskostnader.

For nokre av dei dårlegaste strekningane på E39 gjennom Sogn og Fjordane er det gjeve startløyving til utbetring av vegen, eller det blir utført planarbeid:

- Drægebø – Grytås: Startløyving 2013
- Birkeland – Sande nord: Startløyving 2013
- Oppedal ferjekai: Anleggsart reservekai 2013
- Lavik ferjekai: Anleggstart ny ferjekai med tilkomst og oppstillingsareal 2013
- Klokkargarden – Hjelle: Anleggstart ny gang- og sykkelveg 2013
- Bjørset – Skei: Reguleringsplan ferdig 2013
- Bogstunnen – Vadheim: Kommunedelplan 2013

For strekninga nord for Skei er det laga konseptvalutgreiing (KVU) og gjennomført kvalitetssikring i tidleg fase (KS1). Det er venta at konklusjonen på denne kjem i løpet av 2013.

Drift av ferjesambandet Oppedal – Lavik har vore lyst ut. Her vert det sett inn ei tredje ferje frå 2015.

Ferjefri E39

Statens vegvesen har fått i oppdrag å sette i gang eit prosjekt som skal greie ut kva for potensial ein ferjefri kyststamveg vil ha for næringsliv og tilhøyrande bu- og arbeidsregionar. Det skal gjerast ei vurdering av teknologiske løysingar for fjordkryssingar. I tillegg til desse to delprosjekta skal det vurderast korleis tekniske anlegg for fjordkryssingane kan nyttast til å utvinne kraft frå fjordstraumar, bølger og vind. Og det skal vurderast kva type gjennomføringsstrategiar og kontraktsformer som er best eigna for eit prosjekt av så stort omfang.

Prosjektet gjeld for E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Det er lagt fram fleire delrapportar for dette arbeidet, og hovudrapporten vart lagt fram i desember 2012. Delrapportane byggjer opp under konklusjonen om redusert reisetid, noko som kan gi trafikantane reduserte køyrekostnader på 4-6 mrd. kr i året. Delrapport om samfunnsverknader peiker på at i tillegg til å spare trafikantane for tid og pengar, kan ferjefri E39 bidra til å skape større bu- og arbeidsområde og forsterke klynger av bedrifter som utfordrar og utfyller kvarandre. Det er teknisk mogleg å krysse alle fjordar på strekninga med bruer. Dette vil krevje at vi tek i bruk kunnskap frå offshoreverksemd for å vidareutvikle dagens bruteknologi. Det kan vera mogleg for å produsere kraft frå fjordstraumar og bølger i tilknytning til bruene. Når det gjeld gjennomføringsstrategi og kontraktar, vert det peika på at det kan vera mogleg å gjennomføre eit slikt prosjekt på 20 år dersom det vert gjort samla,²⁸ men at det i så fall krev forenkling av planleggingsystem, ekstern kvalitetssikring (KS2) og kontrahering av entreprenørar.

²⁸ Meir om dette prosjektet kan du finne på <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39>

Rv. 13/rv. 55

Utfordringane på rv. 13/rv. 55 er knytt til strekningar med smal veg utan gul midtstripe, skredfare, høgfjell og dårleg ferjetilbod.

Det er særleg Vik kommune som har utfordringar med redusert høve til transport. Vikafjellet er i periodar om vinteren stengt på grunn av uver og ras/fare for ras. Ferja mellom Vangsnes og Hella har dårlegare standard enn kravet i NTP 2010-2014(19), og det er ikkje nattferje i sambandet. I tillegg er vegen mellom Vik og Vangsnes smal og med rasfarlege parti. Også mellom Hella og Leikanger er det smal veg med dårleg kurvatur.

Rv. 52

Utfordringa på denne ruta er knytt til stigning og kurvatur frå Borlaug og opp på Hemsedalsfjellet, i tillegg til vinterdrift i høgfjellet. Fjellstrekninga er strekt påverka av vind og drivsnø, noko som medfører stenging nokre gonger i året og ofte til kolonnekøyning. Når Hemsedalsfjellet er stengt er det som regel råd å køyre Filefjell. Det er planlagt tiltak for å gjera regulariteten og tryggleiken over fjellet betre. Dette gjeld tiltak som uvørs-/kolonnelys, fresegrøfter, kjettingplass og rømmingshus for kolonne.

E16/rv. 5

Denne ruta er ei av fleire hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. Fjellovergangen over Filefjell er den som har færrest vinterstengde timar og minst kolonnekøyning ved uvør.

Dei viktigaste utfordringane på ruta er knytt til:

- Trafikktrygging
- Framkome
- Vinterregularitet
- Konflikt med villrein på Filefjell
- Tunnelstandard

Utbetring av vegen over Filefjell er godt i gang. Strekninga Borlaug – Smedalsosen skal stå ferdig i 2014 og det er venta at det vert gjeve startløyving til vidare utbygging over fjellet, strekninga Varpe bru – Smedalsosen i 2014²⁹.

Strekningane Gudvangen – Oppheim i Nærøydalen og i Kjøsnestjorden er utsette for skred, og tiltak mot dette er under planlegging. Det er fleire tunnelar med behov for utbetring på ruta.

Rv. 15

Saman med E6 er dette hovudtransportåra mellom Nordfjord og Søre Sunnmøre mot Austlandet og Trøndelag. Denne funksjonen vart endå viktigare med opning av Kvivsvegen i 2012. Ruta har stor del tungtransport, om lag 24 pst. over Strynefjellet. Det er også ei viktig turistrute, med sommardøgntrafikk på mellom 1 500 - 2 000.

Utfordringane på ruta er framkomst for tungtrafikken på grunn av lange strekningar med smal og svingete veg, lange og bratte stigningar og nedsett fart på grunn av randbebygging. Om vinteren er det dårlig framkomst over Strynefjellet, i stigningar og på strekningar utsett for skred. Pr. 2014 vil det stå att utbetring av vel 20 kjente skredpunkter med høg og middels prioritet. I tillegg er dei tre Strynefjellstunnelane ein flaskehals for tungtransporten på grunn av 4 m høgdebegrensing og breidde litt under 6 meter. Andre utfordringar er knytt til mange møte- og utforkøyringsulykker, manglande tilrettelegging for gåande og syklende, tunneltryggleik og teknisk forfall i forhold til bæreevne og på tunnel og bruer.

Det er laga konseptvalutgreiing (KVU) for Strynefjellet og gjennomført kvalitetssikring (KS1) av denne. Det er venta på avklaring på kva tiltak og ambisjonsnivå som skal verte lagt til grunn for utbetring og rassikring av denne strekninga våren 2013.

Utfordringar

Ein del av utfordringane på riksvegnettet er knytt til:

- Mange smale og svingete vegar. Framleis manglar lange strekningar gul midtlinje.
- Ferjesamband, høgfjellsstrekningar og strekningar med risiko for skred gir auka tidskostnader for næringstransporten.
- Lange og bratte stigningar, høgdebegrensingar (t.d. for låge tunnelar) og redusert fart påverkar også framkomst og gir auka tidskostnader.

²⁹ Jf. Proposisjon til Stortinget - Prop.1 S (2012-2013) s 110.

- Å gjera kollektivtransport, gange og sykkel meir attraktivt.
- Trafikkulykker.
- Behov for utbetring av tunnelar, både for å tilfredsstillе krava i tunneltryggingforskrifta, utskifting av utstyr og utbetring av teknisk forfall.
- Døgnkvileplassar for tungtransporten.
- Universell utforming, særleg av kollektivknutepunkt og ferjeleier.

Riksvegsambanda er hovudvegnettet i Sogn og Fjordane. Desse sambanda er viktige for å sikre ein god og sikker kommunikasjon internt og eksternt. Riksvegsambanda må difor tilfredsstillе krava til standard i vegnormalane. Viktige riksvegsamband som sikrar intern kommunikasjon i fylket (E39 og rv.5) må sikrast mot stengingar p.g.a. skred/fare for skred. Det er stort forfall på riksveg tunnelane som må utbetrast for å tilfredsstillе krava i mellom anna tunneltryggleiksforskrifta. Riksveggerjesambanda må ha 20 minuttss frekvens.

Sogn og Fjordane fylkeskommune vil nytte eit kvart høve til å peike på dei utfordringane vi ser på riksvegsambanda i Sogn og Fjordane. Fylkeskommunen skal mellom anna gi fråsegner til Nasjonal transportplan, NTP handlingsprogram og riksvegbudsjett.

Viktige dokument

- *Stamnettutgreiingar for NTP 2014-2023*
- *Nasjonalt transportplan 2014 – 2023*
- *Riksvegbudsjett*

6.3 Skredsikring

Alle typar skred representerer i større eller mindre grad ein risiko for menneske og vegnett. Dei fleste skredhendingsane her i fylket kan skrivast til naturtilhøva- berggrunn, lausmassefordeling, topografiske tilhøve, gradient og temperatur- og nedbørvekslingar.

6.3.1 Status og utfordringar

Status

I 2012 la Statens vegvesen fram rapporten "Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest". Dette er ei fagleg tilråding og eit grunnlagsdokument for utarbeiding av handlingsprogram for riks- og fylkesvegar. Føremålet med rapporten har vore:

- Å få fram ein samla oversikt over skredutfordringane.
- Å få fram eit fagleg grunnlag til hjelp ved prioritering av skredpunkta.
- Å få fram ein samla oversikt over behova for skredsikring.

Ved utgangen av 2011 var det registrert 683 skredpunkt på riks- og fylkesvegnettet i region vest. Av desse er det 49 skredpunkt på riksvegane og 274 skredpunkt på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane.

Sogn og Fjordane				
	Riksveg		Fylkesveg	
Kategori	Tal skredpunkt	Kostnad mill. 2011-kr	Tal skredpunkt	Kostnad mill. 2011-kr
▪ Høg	20	3 730 ¹	90	1 535 ²
▪ Middels	22	8 ¹	81	17 ²
▪ Låg	7	----- ¹	103	5 ²
Sum	49	3 746¹	274	557²

Tabell 14: Skredpunkt i Sogn og Fjordane.

¹⁾ Manglar kostnad for 8 høgt prioriterte punkt, 19 middels prioriterte punkt og alle lågt prioriterte punkt.

²⁾ Manglar kostnad for 56 høgt prioriterte punkt, og så godt som alle middels og lågt prioriterte punkt.

I møte den 8.12.09, sak 72/09 vedtok fylkestinget prioriteringane av rassikring på fylkesvegnettet for perioden 2010 – 2013 (tabell 1 syner status på desse prosjekta pr. 12.2012).

Eit skredutsett punkt er å forstå som eit punkt på strekninga der det er nødvendig med tiltak for å få ein tryggingseffekt. Ei skredutsett vegstrekning er ei strekning der det har vore minst tre stengingar som følgje av ras, eller minst tre hendingar/nedfall pr. km på strekninga dei siste 20-åra. Nedfall frå vegskjeringar vert ikkje rekna som nedfall. Langs ein skredutsett vegstrekning kan det vere fleire skredløp og/eller område kor nedfall er registrert.

Prioritet	Anlegg	Merknader	Kostnad	Status
1.	Fv. 57 Nishammaren, Fjaler	Utbetring av Nishammaren er ein del av Dalsfjordprosjektet. Tre gamle tunnelar med låg høgde og det rasutsette partia mellom desse, vert erstatta av ein ca. 1,8 km lang tunnel mellom Dale og Setenes.	117 mill. kr	Ferdig sommaren 2013
2.	Diverse mindre tiltak			
2.1	Fv. 53 Rassikringstiltak ved Midnestunnelen, Årdal	I samband med at det var naudsynt å sprenga ned ei steinblokk ved Midnestunnelen måtte fv. 53 mellom Årdalstangen og Øvre Årdal stengast. I denne stengingsperioden måtte ein etablere båtskyss for personar på Årdalsvatnet.	7,5 mill. kr	Ferdig august 2010
2.2	Fv. 55 Ulvåna, Høyanger	Ulvåna er eit elvefar med stort nedslagsfelt. Når elva har stor vassføring tar den med seg store steinar. Fanggjerde skal hindre at desse blir slengt ut i vegbana.	3 mill. kr	Ferdig hausten 2012
2.3	Fv. 55 Lånefjorden, Balestrand	Prosjektering av rasvoll ved Renninganeset i Lånefjorden i 2012/2013.		
2.4	Fv. 92 Bjordal – Matre, Høyanger	Prosjektet omfattar bergreinsk av eit større parti i Stordalen. Dette for å hindra at fleire lause blokker i å ramla ned på vegen.	2 mill. kr	Arbeidet utført 2012.
2.5	Fv. 633 Kleiva, Selje	Fjellrensk og sikring.		Utført 2011/12.
3.	Fv. 152 Algøya, Balestrand	Prosjektet er finansiert.		Blir gjennomført i 2013/14.
4.	Fv. 337 Buskredene, Luster	Arbeidet er i gang.		Ferdig i 2013.
5.	Fv. 337 Bjødnabakken, Luster	Reguleringsplan utarbeidd og godkjent. Klar for anbudsutlysing.		Klart for byggestart i 2014.
6.	Fv. 337 Lindeskreda, Luster	Reguleringsplan utarbeidd.		Klart for byggestart i 2014.
7.	Fv. 664 Svagrova, Eid	Vidare planarbeid må behandlast politisk i fylkestinget i april 2013. Ein må her avklara kor omfattande løysinga ein skal ha utreda. Det er mellom anna lengde på tunnel som må avklarast.		
8.	Fv. 615 Storesvora, Gloppen	Seljesvora og Storesvora rassikra samtidig.		Ferdig 2011.
9.	Fv. 152 Alstokka, Balestrand	I forbindelse med vurdering av rassikring av Algøya har SVV vurdert ei løysing for Alstokka. Ein aktuell løysing kan vera terrengtiltak, sjølv om dette ikkje vil gje full sikring.	Om lag 8 mill. kr.	
10.	Fv. 53 Jåteli, Årdal	Startar arbeid med reguleringsplan i 2013. Dette arbeidet skal avsluttast i 2014.		
11.	Fv. 55 Kjenes, Balestrand	Det er ikkje løyvd midlar til å starte reguleringsplanarbeid i 2013.		

Tabell 15: Prioriterte skredsikringstiltak 2010 – 2013.

Utfordringar

Det fylkeskommunale aktivitetsnivået innan skredsikring skal tilpassast dei statlege tilskota til føremålet. Innanfor dei planrammene som ligg til grunn for regional transportplan er det ikkje rom for å bruke ordinære fylkeskommunale midlar til investering i rassikring.

Rammene til skredsikring til det enkelte fylket vil bli fordelt etter Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i region vest. Innanfor tildelt ramme til skredsikring kan fylkeskommunen sjølv prioritere kva tiltak som skal gjennomførast i planperioden.

I 2011 vart det utarbeida eit framlegg til ny prioriteringsmodell for rassikring (VD rapport nr 4 – 2011). Modellen tek ikkje omsyn til kost/nyttevurderingar. Det er tilrådd at slike vurderingar vert gjort for prosjekta med høgast prioritet i rapporten "Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i Region vest".

Vurdering av dyre skredsikringsprosjekt i område med lite busetjing og trafikk i høve til prosjekt der det er større busetjing og mykje trafikk, vil bli den største utfordringa i høve til prioritering av nye skredsikringstiltak. Folketal må vektleggast når fylket skal gjere sine prioriteringar innan rassikring. Dette er viktig både av omsyn til fylkeskommunen sitt omdøme, men og for å sikre legitimiteten til ordninga med ei eiga statleg løyving til skredsikring. Dei store utfordringane Sogn og Fjordane har i høve skred og skredsikring gjer at det er nødvendig å ha ein god prosess i høve prioriteringsdiskusjonane.

Behovsvurderinga er ein del av grunnlagsarbeidet med ny Nasjonal Transportplan for perioden 2014-2023. Fylkestinget skal etter planen kome med innspel til prioriteringar av rassikringstiltak.

Vurdering av tiltak

I behovsvurderinga av skredsikringstiltak for fylkesvegane i Sogn og Fjordane er det 90 tiltak med høg prioritet.

Gjennomføring av skredsikringstiltak vert finansiert gjennom øyremerkte tilskot til skredsikring frå Staten. Det har ikkje vore aktuelt å bruke fylkeskommunale midlar til dette. I 2013 er det sett av 1 mrd. kr. Dette er fordelt med om lag 500 mill. kr til riksveg og tilsvarande til fylkesveg. Midlane til fylkesveg vert truleg fordelte på dei enkelte fylka med utgangspunkt Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesveggar. Rammene til det enkelte fylke vil derfor vere for små sett i høve til dei behova som er registrerte. Gjennom den fylkeskommunale prioriteringa av skredsikringstiltak vil det vere viktig å legge vekt på skredsikring av område med eit folketal av noko storleik. I område som Navelsaker og Otterdal må det vurderast andre avbøtande tiltak i periodar der vegen er stengd på grunn av ras eller fare for ras.

Dokumentasjonen av skredfaren på vegnettet i Sogn og Fjordane er god nok. Rammene til rassikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane som Sogn og Fjordane har på rassikring.

I tillegg til kriteria i Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehov, skal tal innbyggjarar, trafikkmengde og skuleskyssbehov leggast vekt på i våre prioriteringar av rassikringstiltak.

Viktige dokument

- *Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i Region vest*
- *Oversikt over aktuelle skredsikringstiltak på fylkesveggar i Sogn og Fjordane*

6.4 Kollektivtransport

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket. Staten har ansvaret for fly og jernbane. Fleire kommunar i Sogn og Fjordane bidreg med midlar til kommunale båttruter. Kommunane betalar i tillegg billettakst for grunnskuleelevar.

Drosje er ikkje definert som kollektivtransport med mindre det er ei tingingsrute. Drosjenæringa spelar likevel ei viktig rolle i det samla kollektivtilbodet i fylket og vil vere med i vurderinga.

6.4.1 Ruteproduksjon

Det fylkeskommunale rutetilbodet med buss og båt har mange funksjonar. Skuleruter, arbeidsruter, lokalruter, regionale og fylkeskryssande ruter. Rutene tener ofte fleire funksjonar på ein gong og dei ulike rutene vert gjerne utført med dei same vognene og sjåførane. Den lovpålagde skuleskyssen utgjer grunnstammen i rutesystema og er dimensjonerande for ressursinnsatsen i form av vogner, tal tilsette og kostnader. I tillegg har vi ein annan grunnstammeproduksjon som er dei fylkeskryssande ekspressbussane og båtane. Det fylkeskommunale rutetilbodet samordnar ulike rutefunksjonar i dei same rutene. Ruteløpa er organiserte slik at vogner og mannskap vert nytta best mogleg i eit heilskapleg rutesystem.

Skuleskyss

Grunnskule

Fylkeskommunen har ansvar for å skyse elevar med rett på skuleskyss. Det er definert ulike avstandar for dei ulike aldersklassane som gjev rett til skuleskyss. I tillegg har elevar med særskilde reisebehov rett på tilrettelagd skuleskyss. Grunnskulerutene går oftast internt i ein kommune. Dei fleste skulerutene er kunngjorde og er opne for andre reisande. Slike ruter fungerer både som skuleruter og som lokalruter til og frå kommunesentra.

Vidaregåande skule

Fylkeskommunen har og til oppgåve å organisere skyss til elevar i vidaregåande skule. Regelverket her er noko rundare kva angår korleis skyssen skal organiserast. På strekningar med få elevar kan fylkeskommunen gi tilbod om godtgjerse for privatskyss i staden for å sette opp rute.

Skulerutene til vidaregåande skule går frå bygdene rundt eit skulesenter til skulesenteret. Normalt dekker slike ruter 1 til 1,5 times reisetid utifrå regionsenteret. Rutene er kunngjorde og opne for andre reisande. Desse rutene fungerer både som skuleruter til vidaregåande skule og som regionale ruter til regionsenter.

Skuleruteproduksjonen til både grunnskule og vidaregåande har ei markant spissbelastning morgon og ettermiddag. Det er mykje ledig kapasitet i form av vogner og mannskap utanom skuleskyssstidene. For å jamne ut spissbelastninga noko er skuletidene mange stadar justerte for å passe til skulerutene. På denne måten kan same bussen først køyre elevar på vidaregåande skule for sidan å køyre grunnskuleelevar. Mange grunnskuleruter er samordna slik at bussen først leverar elevar til ein grendaskule for sidan å fortsette til ungdomsskulen.

Langruter

Sogn og Fjordane fylkeskommune har mange langruter til nabofylka våre og et er daglege samband med opptil fleire avgangar. Det er ein miks av fylkeskommunale ruter og kommersielle ruter.

Sogn og Fjordane skil seg ut i landssamanheng på reisevaneundersøkingar med å ha ein høg del kollektivreiser på lange reiser. Både dei kommersielle langrutene og dei fylkeskommunale langrutene er godt integrert med lokalruteproduksjonen.

Utfyllande ruter

Ledig kapasitet, i hovudsak frå skuleruteproduksjonen, vert nytta til å binde saman og utfylle dei to grunnstammene skuleskyss og langruter. På denne måten får ein på ein rimeleg måte etablert arbeidsruter, lokale ruter og tilførselsruter til ekspressrutene.

Det er i noko grad sett opp eige materiell skreddarsydd annan funksjon enn skule og langruter, til dømes bybuss i Førde. Sjølv denne har skulerutefunksjon delar av dagen. Det er svært få vognløp som ikkje er involvert i langrute eller skuleskyss.

6.4.1.1 Status og utfordringar

Skuleskyss er tilpassa skulane sine behov og reisetider. Stadig nye reformer i skuleverket kva angår timetal for dei ulike alderstrinna, skaper utfordringar med å organisere skuleskyssen på ein god måte.

Behov for bussar og sjåførar på lokalruteplan er i stor grad bestemt utifrå skuleskyss. Samdrift av skuleruter og lokalruter er avhengig av skuleskyssbehovet.

Eit tett og godt samarbeid med kommunar og skular er avgjerande for kor godt heilskapleg rutesystem det er mogleg å setje saman med knappe ressursar.

Fylkeskryssande langruter

Langrutene i fylket er godt spreidde utover. På strekningar der det er kommersielt drivverdig, driv rutebilselskap kommersielt. Rutestrukturen i Sogn og Fjordane er utvikla og tilpassa over mange år. Ein ny generasjon bussar med betra komfort saman med nye vegar og tildels betre vegstandard, har opna for fleire langruter med buss. Dei store stamvegane gjennom fylket er med å auke passasjergrunnlaget gjennom eit grisgrendt fylke som Sogn og Fjordane.

Fylkeskryssande langruter – fylkeskommunal produksjon

Rutebilselskapa var tidleg ute og såg potensialet i å kople lokalruter på kvar side av fylkesgrensene. På denne måten vart det frå slutten av 1980 talet og framover kopla mykje lokalruteproduksjon til fylkeskryssande langruter. Mange av dei fylkeskommunale lokalrutene som vart kopla og gjort fylkeskryssande heldt fram som fylkeskommunal ruteproduksjon. På denne måten fekk fleire fylkeskommunar ruteproduksjon inn i kvarandre sine fylker. I grove trekk har det vore nokolunde balanse i mellom grannefylka på engasjementet i kvarandre sine område. Det har likevel mangla eit avtaleverk mellom fylkeskommunane som regulerer desse interessene.

Dei fylkeskryssande rutene som inngår i den fylkeskommunale produksjonen er:

- Valdresekspressen: Oslo – Fagernes – Årdalstangen
- Øst-VestXpressen: Lillehammer – Fagernes – Håbakken – Bergen
- Sognebussen: Sogndal – Lærdal – Bergen
- Fjordekspressen: Førde – Ålesund
- Fjordekspressen: Stryn – Ålesund
- Kvivsruta: Stryn – Volda
- Kombiruta: Stad – Ålesund
- Sommarrute: Sogndal – Lom
- Sommarrute: Flåm – Aurlandsdalen – Ål
- Vangsnes – Vik – Voss

Lokalruter og fylkeskryssande ruter fungerer som tilførselsruter inn mot kvarandre. I sum utgjer dei kollektivtilbodet med buss her i fylket.

Utfordringa med dagens kjøp av fylkeskryssande langruter er at ansvaret og eigarskapen vert oppdelt og perifer. T.d. kjøper Sogn og Fjordane fylkeskommune ruteavgangar mellom Sogn og Fjordane og Oppland mot at Oppland fylkeskommune gjer det same på andre avgangar som går inn i vårt fylke. Begge fylka er på denne måten involverte i ruteproduksjon i eit anna fylke som ein manglar tilstrekkeleg kunnskap og interesse for å drive i. Det er vidare for tilfeldig kva avgjerder som vert fatta som påverkar produksjonen i eit anna fylke. I 2011 vedtok Hordaland fylkeskommune å kutte sine avgangar mellom Sogn og Bergen. Det vart då ståande vakant fleire avgangar med lokalruteproduksjon i vårt fylke midt i ein ruteperiode. I tillegg vart ruteheftet feil, noko som kunne svekka tilliten til rutesystemet generelt. Sogn og Fjordane fylkeskommune valde å gjere avbøtande tiltak, samstundes som vi sat igjen med ein stor produksjon i Hordaland.

Fylkeskommunane har behov for eit tettare og meir formalisert samarbeid for å sikre at felles interesser på fylkeskryssande ruter vert ivareteke på ein god måte. Det vil vere naturleg med felles anbod på definerte fylkeskryssande rutestrekningar der alle avgangane i ruta er med. I botnen for anboda må det ligge samarbeidsavtalar som regulerer fylkeskommunane sine rettar og plikter. Staten bør utfordrast til å vere med i eit spleiselag då desse rutene utgjer nasjonale strukturar på lik linje med t.d. NSB sine ruter, hurtigruta og flyrutene på kortbanenettet.

Fylkeskryssande langruter - kommersielle

Rutebilselskapa har opparbeidd fleire ekspressbussruter som går utan offentleg støtte. Nokre av desse rutene har starta som fylkeskommunal produksjon og har blitt trekt ut etter kvart som dei var kommersielt drivverdige.

Følgjande ruter går i dag som kommersielle ruter utan fylkeskommunalt tilskot:

- Nettbuss Express: Førde – Sogndal – Gol – Oslo
- Fjordekspresen: Bergen – Førde
- Fjordekspresen: Bergen – Eid – (Ålesund)
- Fjordekspresen: Bergen – Trondheim
- Nettbuss Express: Måløy – Stryn – Oslo

Dei kommersielle langrutene har samarbeidd med det fylkeskommunale rutesystemet både på takst, rutetrasé, korrespondansar, billettssystem og annonsering. For den reisande har det ikkje vore skilnad på rutene.

Lange reiser er hovudfokus for desse rutene, men grunna eit grisgrendt område er lokalrutefunksjon viktig for å sikre tilstrekkeleg kundegrnlag.

Det er i dag ei utvikling innan den kommersielle bussmarknaden der operatørar utviklar eigne merkevarer uavhengig av andre system. Den gamle modellen med Nor-Way Bussekspress som paraplyorganisasjon og lokale rutebilselskap som operatørar med ekspressruter som var godt integrert med lokalrutenettet, er på vikande front. Felles takstsystem, stoppmønster, overgangsbillettering osv. er ikkje lenger sjølvstgt.

Grunna strengare regelverk og EU tilpassingar vil det i framtida gå i retning av eit skarpere skilje mellom kommersielle og offentlege ruter. Fylkeskommunane vil truleg ha høve til å stimulere kommersielle ruter på dei strekningar dei ynskjer. Men det vil vere krav til openheit, likeverdig behandling og etterrettelege prosessar. Fleire fylkeskommunar kjøper i dag lokalrutefunksjonar av kommersielle aktørar.

Som offentleg aktør er det viktig å ivareta prinsippa om likeverdig behandling for ulike kommersielle aktørar. Det er vidare viktig å ivareta samfunnet sine interesser om eit velfungerande rutetilbod. Fylkeskommunen må difor ha eit bevist forhold til korleis ein skal forhalde seg til kommersielle ruter. Det må vurderast stimuleringsordningar for å sikre eit heilskapleg og velfungerande rutetilbod for innbyggjarane i fylket.

6.4.2 Snøggbåt

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv 4 snøggbåtruter mellom fylket og Bergen. To ruter på kysten og to ruter innover Sognefjorden. Rutene er meint både som bindeledd mellom fylket og Bergen og som lokalruter internt i fylket. Snøggbåtane kostar over 100 mill. kr i året, men har høge trafikkinntekter slik at netto tilskotsbehov er om lag 23 mill. kr i 2013.

Fylkestinget har i FT SAK 57/12, bedt om ei vurdering av snøggbåttilbodet. Fordi snøggbåtane saman med bussruter og lokalbåtruter utgjer kollektivtilbodet i fylket, er det viktig å sjå alle rutesystema i ein samanheng. Lokalbåtruter og bussruter er omtalt i kapittel 6.4.1.

6.4.2.1 Status og utfordringar

Selje – Bergen (Hovudruta)

Hovudruta mellom Selje og Bergen startar i Selje om morgonen. Ruta har mykje trafikk både lokalt i fylket og til/frå Bergen. Ruta har inntekter på nivå med kostnadane og er om lag sjølvfinansierende. Langs kysten går der fleire lokalbåtar. Desse lokalrutene utfyller funksjonen til Snøggbåten lokalt. Ruta har ikkje overlappande lokalbåt eller bussruter. Der det går lokalbåt på deler av traséen er dette til andre tider. På andre strekker går der ikkje lokalbåt i det heile. T.d. går det ikkje lokalbåt mellom Askvoll og Florø. Alternativ reiseveg over land gir lange omvegar.

Bergen – Selje (Spegelvendten)

Spegelvendten går frå Bergen om morgonen og til Selje. Denne ruta vert utført med ein mindre båt enn hovudruta. Passasjertalet er under det halve av hovudruta. Låge trafikkinntekter gjer at ruta har behov for om lag halvparten av tilskotet som vert gitt til dei fire snøggbåtane. Ruta har i tillegg til langreiser mykje lokal trafikk. Ruta har korrespondanse med Sognebåten på Rysjedalsvika og bind saman indre/midtre Sogn med kysten nord for Sognefjorden. Ruta har ikkje overlappande bussruter eller lokalbåtar. Alternativ reiseveg over land gjev lange omvegar.

Bergen – Flåm (sommarruta)

Sommarruta mellom Bergen og Flåm startar i Bergen og går til Flåm dagleg i sommarhalvåret. Ruta er innretta mot turistmarknaden, men er organisert slik at den fungerer som ein rutebåt til og frå Bergen og lokalt i fylket. Ruta er ein viktig del av turisttilbodet i Sogn. Ruta er utført med stor båt på nær 300 sete. Det er mange reisande med båten og inntektene er på nivå med kostnadane slik at ruta er om lag sjølvfinansierande. Ruta har få alternativ med buss, spesielt på reiser innan fylket. Alternative reiseveggar over land gjev omvegar, men ikkje i same grad som på kysten.

Sogndal – Bergen (Sognebåten)

Sognebåten startar i Sogndal og går til Bergen. Ruta har i hovudsak langreisande til Bergen og lokalreisande langs Sognefjorden og kysten. Ruta er og brukt av turistar. Det vert nytta ein mindre båt på 190 sete. Passasjergrunnlaget er mindre enn hovudruta på kysten, men noko over Spegelvendten. Ruta står for om lag halvparten av tilskotsbehovet. Ruta har korrespondanse med Spegelvendten. Frå Sogndal til Bergen er det gode alternativ med buss. Lokale reiser langs Sognefjorden og kysten har få aktuelle alternativ med buss. Alternative reiseveggar over land gjev omvegar, men ikkje i same grad som på kysten.

Fylkeskommunale langruter med buss

Fylkeskommunen kjøper langruter med buss ut av fylket til blant anna Ålesund, Lillehammer, Oslo og Bergen. Dei fylkeskommunale langrutene har ofte bakgrunn som lokalruter i to nabofylke som vart kopla som gjennomgåande langruter på 1990-talet. På denne måten har vi ruteproduksjon i nabofylke, samstundes som nabofylka har produksjon i Sogn og Fjordane. Dette er omtalt under kapittel for fylkeskommunale langruter.

Fylkeskryssande ruteproduksjon utgjer over 10 pst. av det fylkeskommunale rutekjøpet i kilometer. Mange reisande og gode inntekter gjer at det fylkeskommunale tilskotet avgrensar seg til om lag 13 mill. kr, noko som tilsvarar om lag 5 pst. av den fylkeskommunale kostnaden. I tillegg har fleire av rutene motproduksjon i vårt fylke betalt av nabofylka. Stor kilometerproduksjon kombinert med høg billettandel gjer fylkeskommunen sårbar i forhold til trafikkutvikling. Dersom rutene tapar marknadsposisjon vil det resultere i eit stort behov for tilskot. Nokre fylkeskommunar betalar meir enn andre. Det manglar eit formalisert samarbeid med nabofylka våre om desse rutene.

Kommersielle langruter med buss

I tillegg til fylkeskommunale langruter er det fleire kommersielle ekspressruter mellom fylket og nabofylka. Det er eit stort pluss for fylket at der er aktørar som på kommersielt grunnlag utfører ein stor og viktig ruteproduksjon i fylket. Fram til i dag har desse rutene vore godt integrerte med det øvrige rutenettet vårt. Utviklinga i ekspressbussmarknaden går i retning av reindyrking av rutekonsept. Dette kan utløyse behov for tiltak frå fylkeskommunen.

Inntekter

Felles for alle langruter på båt og buss er at dei har gode trafikktil samanlikna med lokalruter. Dei fleste ruter er tilnærma sjølvfinansierande. Dette er bra for fylket, kollektivandelen på lange reiser er høg i Sogn og Fjordane ifølgje reisevaneundersøkingar.

Dersom marknaden snur og rutene tapar trafikkinntekter, sit fylkeskommunen med den økonomiske risikoen. For snøggbåtane er operatør inntektsansvarleg ut kontraktperioden, men fylket sit med utfordringa ved neste utlysing. For å sikre inntekter er det viktig med eit godt marknadsarbeid. Samarbeid med ulike aktørar, spesielt innan turistnæringa er viktig. Kommunane i Sogn har engasjert seg for å bidra til å styrke inntektsgrunnlaget på dei to rutene på Sognefjorden. Dei har etablert eit samarbeidsforum saman med ulike aktørar i turistnæringa.

Langsiktig planhorisont er viktig i marknadsarbeidet. Kortsiktige og brå manøvrar kan skape usikkerheit og skade inntekspotensialet. Kutt i ei rute kan gi negative ringverknader på andre ruter. Rutetilbodet må derfor sjåast i samanheng.

Samla langrutetilbod

Langrutene i fylket er godt spreidd utover. På strekningar der det er kommersielt drivverdig, driv rutebilselskap kommersielt. Fylkeskommunen syter for at alle delar av fylket har eit tenleg langrutetilbod med buss og båt. Langrutene er godt integrert med lokalrutene og utfører ein vesentleg lokalruteproduksjon internt i fylket. Meir om desse rutene og utfordringane er omtalt i kap. 6.4.1.

Dei høge billettinntektene gjer det økonomisk mogleg for fylkeskommunen å halde oppe ein stor produksjon. Det er likevel strekningar med høg frekvens i forhold til tal reisande. Dette gjeld spesielt indre Sogn til Bergen. Det er naturleg å vurdere det fylkeskommunale engasjementet på dei ulike bussrutene fortløpande.

Justering av rutetilbod

Dersom det er behov for justeringar av rutetilbodet vil både snøggbåtar til Bergen og langruter med buss bli vurderte. Desse rutene har få eller ingen lovpålagde skulerutefunksjonar. Av snøggbåtane er det Sognebåten og Spegelvendten som først vil måtte vurderast. Dette fordi den har det største tilskotet og har dei beste alternative reisevegane av dei fire rutene.

Snøggbåtane har store investeringskostnader. Vidare er det den høge billettandelen som er berebnelken i rutene. Det er difor viktig med langsiktig arbeid. Større grep som å legge ned ei rute bør ideelt sett vurderast i samanheng med utlysing av ny avtale. Dagens avtale går til 2022. For å ta høgde for eventuelle nybygg bør avtale vere inngått nokre år i førevegen. Slik vurdering bør difor startast opp alt i 2018. Fram til den tid er det viktig å arbeide aktivt for å halde inntektstala oppe.

Oppsummering

Rutetilbodet i Sogn og Fjordane er godt samordna. Fylket er engasjert i fleire fylkeskryssande langruter med buss og båt til dei store byane i nabofylka. Langrutene er jamt fordelte slik at det er gode kommunikasjonar for alle i fylket både internt og fylkeskryssande. Rutetilbodet er til stor nytte for lokalsamfunna i fylket, og er også ein viktig aktør i turistnæringa.

Det er få overlappende system. Sognebåten og Sognebussen overlappar kvarandre i Sogndal. Begge rutene har kvar sine funksjonar og rutetrasséar utanom Sogndal. Overlappinga er difor avgrensa. Det går korresponderande bussruter over Vikafjellet. Desse kan og seiast å overlappe Sognebåten noko, men rutene har annan trase og funksjon. I tillegg er dei avhengige av ein ustabil vinterveg over Vikafjellet.

Inntektssida er stor på langrutene og godt marknadsarbeid er avgjerande for omfanget av dette tilbodet. Det er positivt at kommunar og lokale aktørar engasjerer seg for å styrke marknaden.

Det fylkeskommunale langrutetilbodet på buss og båt må sjåast i samanheng. Alle dei fylkeskommunale langrutene med buss skal ut på anbod dei kommande åra. Førebuing til nytt snøggbåtanbod startar opp om lag 2018. I denne samanheng må tenestnivå og økonomisk engasjement vurderast.

Det må etablerast eit formalisert samarbeid med nabofylka om langrutene med buss. Staten bør utfordrast til å delta på fylkesoverskridande strukturar på line med lokale flyruter, jernbane og Hurtigruta. Tilsvarende bør det søkast eit samarbeid med Hordaland fylkeskommune når det gjeld Snøggbåtane til Bergen. Desse rutene er viktige også for Hordaland kva angår turistar og reisande mellom Hordaland og Sogn og Fjordane.

Fylket sitt totale engasjement i fylkeskryssande ruter på båt og buss må sjåast i ein samanheng. I dagens rutestruktur er det lite overlapping. Dei fleste rutene utfyller kvarandre og gir gode forbindelsar både internt i fylket og ut av fylket.

Det må arbeidast for å få etablert eit formalisert samarbeid med nabofylka om fylkeskryssande langruter med buss og båt. Staten bør også utfordrast til å bidra på fylkeskryssande strukturar på linje med lokale fly, hurtigrute og jernbane.

Snøggbåtrutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen bør gå som i dag ut avtaleperioden. Mindre tiltak og justeringar skal vurderast løypande som ein del av drifta av rutene.

Marknadsarbeid er viktig og må arbeidast med i eit langsiktig perspektiv. Etablering av eit arbeidsforum bestående av lokale aktørar og kommunane langs Sognefjorden er positivt for marknadsarbeidet.

Større strukturelle endringar på snøggbåtane til Bergen bør ikkje gjerast før i samband med re-utlysing av rutene. Sognebåten og Spegelvendten er dei to rutene som i hovudsak har behov for tilskot. Større strukturelle grep her vil kunne påverke reiseaktiviteten og innteninga på andre ruter. Det er difor viktig med ei heilskapleg tilnærming dersom slike grep skal gjennomførast.

Viktige dokument

- FT SAK 57/12

6.4.3 Pendling

For at eit samband skal vere eigna til dagleg pendling bør det ha god frekvens minst i tidsromma kl. 06.00 – 09.00 og kl. 15.00 til 18.00.

6.4.3.1 Status og utfordringar

Pendling er aktuelt innafor definerte bu-, arbeid- og serviceområde. Dei fleste kommunane som har vidaregåande skular har etablert arbeidsruter og skuleruter til vidaregåande og grunnskule. Område som har skuleruter og arbeidsruter til kommune og regionsenter har eit minimumstilbod som gjev grunnlag for pendling for nokre reisande.

Pendlarar har ulike arbeidstider og det må difor vere fleire alternative ruteavgangar for at rutene skal kunne gi eit tilbod til større grupper. Dei fleste pendlarar har behov for noko fleksibilitet både i forhold til arbeid, men og knytt til andre ærend. Spesielt på ettermiddag er det behov for nokre fleire avgangar for at pendling skal vere aktuelt.

I samband med årlege rutekjøp vert dei rutene som ikkje er lovpålagd og dei rutene med lågast inntening vurdert kutta. Dette er ofte ruter som kompletterer eit godt pendlartilbod, t.d. ei kveldsrute. Det er viktig med eit stabilt rutetilbod.

Det vil ikkje vere mogleg å etablere eit pendlartilbod for alle uavhengig av kvar i fylket ein bur. Bu- og arbeidsområde som har tilstrekkeleg befolkningsgrunnlag (BAS) må definerast og prioriterast når det gjeld å legge til rette for pendling med buss. Det å endre folk sine reisevanar krev mykje langsiktig arbeid og ressursinnsats. Avklaring av kva nivå rutestrukturen skal ha og stabile økonomiske rammes er viktig.

6.4.4 Alternativ kollektivtransport

Fylkeskommunen har etablert fleire ordningar med meir fleksible skyssløysingar for bestemte målgrupper. «Trygt heim for ein 50-lapp», Lokale transporttilbod for ungdom, Serviceskyss og tingingsruter er nokre av desse.

6.4.4.1 Status og utfordringar

“Trygt heim for ein 50-lapp”

Tilbodet om “Trygt heim for ein 50 lapp” er eit trafikktryggingstiltak for å redusere ungdomsulykker med bil. Kvar natt til søndag gjennom skuleåret vert det sett opp større drosjebilar frå ulike tettstadar i fylket. Prosjektet starta opp i 2002, og har sidan vore eit tilbod for ungdommane i Sogn og Fjordane. Det går ruter frå desse tettstadane: Florø, Førde, Høyanger, Eid, Sandane, Sogndal, Stryn og delvis i Øvre Årdal. Turane har fast avreise stad og tid, og har ein definert rutestrekning der dei gjer mindre avstikkarar slik at dei reisande vert køyrt nær der dei skal. Målgruppa er mellom 16-24 år der ungdommar under 30 år betalar 50 kr og dei som er over 30 år betalar 100 kr.

Tilbodet har vorte brukt jamt av ungdommar sidan det starta opp i 2002. Tal brukarar ligg på rundt 7 500- 8 000. Det var ein stor nedgang frå 2011 til 2012 med 1 300 brukarar. Dialog med brukargruppene og marknadsføring av tilbodet er viktig. Den biltypen som vert mest nytta til desse oppdraga har dårleg lønsemd, og er lite attraktive for drosjenæringa. Dette kan på sikt gi utfordringar.

Lokale Transporttilbod for Ungdom (LTU)

LTU er ei ordning som gjev tilskot til fleksible skyssløysingar på ettermiddag- eller kveldstid. Ordninga er styrt av ungdommane, med hjelp frå kommunen. Tilbodet vert utført med drosje, minibuss eller buss og går dit ungdommane vil – når dei vil. Tilbodet er til ungdommar mellom 13-19 år. Midlane vert brukt opp kvart år og det er mellom 16-19 kommunar som søker kvart år.

Serviceskyss

Ordninga vart oppretta i 2009, der 4 kommunar fekk eit tilbod. Kvar kommune har i samarbeid med fylkeskommunen arbeidd fram ruteopplegg i sin kommune. Rutene er opne for alle, men oppretta primært med tanke på eldre brukarar. Rutene går til bygdesentra i kommunane, der folk kan få gjera ærend sine.

Frivilligsentralane i kommunane er viktige for desse rutene. Dei legg til rette ulike aktivitetar der brukarane møtest, til dømes kafé.

I dag er det 14 kommunar som har tilbod om serviceskyss. Det er Leikanger, Balestrand, Fjaler, Gaular, Askvoll, Hyllestad, Naustdal, Gulen, Luster, Gloppen, Vågsøy, Flora, Solund og Sogndal. Tilbodet om serviceskyss i desse kommunane har ein kostnad på 2,8 mill. kr. Målet til fylkeskommunen er at alle 26 kommunane skal ha tilbod om serviceskyss.

Sjukehusbuss

Fylkeskommunen drifrar to sjukehusbussar saman med lokalt helseføretak. Desse sjukehusbussane køyrer frå Sogn og Nordfjord til sentralsjukehuset i Førde. Rutene er innom lokalsjukehusa på veggen.

Rutene er opne for vanleg reisande og for pasientar som skal til sjukehusa. Bussane har med hjelpemann og yter ekstra service til dei reisande. Tiltaket har synt seg å vere veldig populært. Begge bussane har fullt belegg.

Eldre menneske utgjer ein stadig større del av befolkninga. Mange eldre har ein terskel for å nytte kollektive transportmiddel. Det er difor viktig å legge til rette for at alle skal kunne vere med på rutene. Det vert arbeidd med å opprette tilførselsruter med drosje inn til sjukehusbussane. Dette for å gjere det lettare for reisande som har vanskar med å kome seg til nærmaste busstopp.

Sogn og Fjordane er for gravgrendt til å ha eit rutetilbod med høg frekvens alle stadar. For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbodet for ulike brukargrupper vere viktig.

Ved å samarbeide lokalt med skular, kommunar og helseføretak kan ein lage gode tilbod som treff målgruppene.

Viktige dokument

- LOV 1999-07-16 nr. 69: Lov om offentlige anskaffelser.

6.4.5 Infrastruktur

Kollektivterminalar

Fylkeskommunen skal syte for eit minstetilbod med terminalar på dei største knutepunkta i fylket. Dette gjeld Nordfjordeid, Stryn, Sandane, Skei, Florø, Førde og Sogndal. Også andre knutepunkt skal vurderast. Rutebilstasjonane skal i utgangspunktet ha eit passasjeretilbod som i dag. Som eit minimum skal passasjerane ha tilgang til venterom og toalett på dei nemnde stadane. Bagasjeoppbevaring og parkering for reisande er ynskjeleg. Det må vere tilstrekkeleg med perrongar og oppstillingsplassar for buss.

6.4.5.1 Status og utfordringar

Kollektivterminalar

Sogn og Fjordane har fleire terminalar lokalisert sentralt i ulike tettstadar/byar rundt om i fylket. Dagens terminalar er opparbeidde og eigde av rutebilselskapa i fylket.

Fylkeskommunen må sikre seg disposisjonsretten til rutebilstasjonane for å ivareta like konkurransevilkår i bussanboda. Dette kan gjerast anten ved kjøp eller leige. Rutebilselskapa i Sogn og Fjordane har signalisert interesse for å leige ut anlegga framfor å selje. Det er inngått leigeavtale i Stryn og på Nordfjordeid.

Rutebilstasjonen er ein viktig del av infrastrukturen i ein tettstad. Ein rutebilstasjon er plasskrevjande og må tilpassast det lokalmiljøet som den skal tene i. På same måte må lokalmiljøet rundt ein rutebilstasjon tilpassast med tilførsleveggar dimensjonert for både vogntype og trafikkmengd. Gang og sykkelveggar er òg viktig for å få eit velfungerande knutepunkt. Det må arbeidast fram langsiktige løysingar saman med kvar enkelt kommune med eit langsiktig perspektiv.

Det vil vere særskild ressurskrevjande å flytte denne type anlegg innan eit sentrumsområde. Dersom slike anlegg må flyttast vert det gjerne ut av sentrum.

Utvikling av tenlege kollektivterminalar er eit langsiktig arbeid som må gjerast i samarbeid med den aktuelle kommunen.

Det er strategisk viktig for fylkeskommunen å sikre seg disposisjonsrett til terminalar, enten gjennom leige eller kjøp.

Kaier

Dei fylkeskommunale båtutene trafikkerer dei fleste kaier i fylket der fast busetnad soknar til.

Det er variabel standard på kaianlegga. Kommunar, kommunale hamner, Statens vegvesen og private aktørar eig kai-anlegga. Fylkeskommunen betalar for å nytte anlegga enten gjennom direkte tilskot eller indirekte gjennom operatør som har avtale på rutedrift. Det er ofte fleire brukargrupper som nyttar kai-anlegga til ulike formål.

Bruken av kaier endrar seg saman med utviklinga av lokalsamfunna. Båtane, krava frå passasjerane, lovverk, godstype og befolkningsstruktur endrar seg med tida. Krav til universell utforming av anlegg vil framover krevje andre løysingar mange stadar.

Det er viktig at fylkeskommunen saman med kommunane sikrar at aktuelle kaianlegg til ei kvar tid er funksjonelle og hensiktsmessige til offentleg rutebruk. Dette er eit langsiktig arbeid som vil krevje oversikt, planlegging og samarbeid med kommunane.

6.4.6 Universell utforming

Det har vore arbeidd mykje med universell utforming av reisekjeder siste åra. Lovverket er betydeleg skjerpa. Fortsatt står her mykje att.

6.4.6.1 Status og utfordringar

Universell tilrettelegging handlar om at alle skal kunne ferdast på ein god måte på oversiktlege og lett forstålege reisesystem. Dette betyr at både fysisk utforming i tillegg til andre tiltak som t.d. ruteopplysning og informasjon må ivaretakast.

Det er krav til universell utforming på alle nybygg, enten det er ein rutebilstasjon eller buss. Det er fortsatt unntak på eldre bygg og transportmiddel.

Største utfordringa vi har her i fylket er på båtsida. Her er fortsatt mange eldre båtar som ikkje er universelt utforma. Den klassiske rutebåten her i fylket er ein 50 fots båt med enkelt skrog og trapp ned i salong. For å oppnå universell utforming etter dagens krav til nybygg, må passasjersalong og toalett vere på hovudplan, eller det må lagast heis mellom plana. Dei fleste båtane som blir bygd i dag med universell utforming er større farty gjerne med 2 skrog.

Ei utskifting til nye og større båtar vil vere ressurskrevjande og kan utfordre dagens rutestruktur i forhold til tal farty.

Universell utforming av reisesystema er viktig i dagens samfunn. Arbeid med å betre universell utforming er ein naturleg del av utviklinga av kollektivtilbodet.

6.4.7 Minimums rutetilbod

Det er definert eit minimums rutetilbod med båt for bebuarar i veglause grender. Minstetilbodet garanterer eit tal avgangar med båt kvar veke for innbyggjarar som ikkje har veg. Desse innbyggjarane har ikkje same moglegheita til å ordne seg transport privat som innbyggjarar med vegsamband.

Det er ikkje definert eit minstetilbod for andre innbyggjarar. Skulerutene dekkjer dei fleste stadar i fylket, men skulerutene går berre skuledagane. Det er difor mange grender som står utan tilbod delar av året. Det vil vere lite hensiktsmessig å etablere eit minimumstilbod over heile fylket. På stadar med private alternativ må rutetilbodet vere på eit attraktivt nivå for at det vert nytta.

Alternativ skreddarsydd transport, t.d. Serviceskyss, vil vere eit godt alternativ for dei innbyggjarane som ikkje har høve til å nytte privatbil.

Det er viktig med eit definert minstetilbod for innbyggjarar utan veg.

På stadar med vegsamband må det søkast å etablere alternative kollektivordningar (t.d. Serviceskyss) for dei som ikkje har eit tenleg rutetilbod og heller ikkje kan nytte privatbil.

6.4.8 Drosjer

Drosje er ikkje definert som kollektivtransport med mindre det er ei tingingsrute. Drosjenæringa spelar likevel ei viktig rolle i det samla kollektivtilbodet i fylket.

6.4.8.1 Status og utfordringar

Fylkeskommunen er løyvemynd og tildeler drosjeløyve til aktuelle drivarar. Det å ha eit drosjeløyve gjev innehavaren eit monopol på å utføre persontransporttenester med ein definert bilkategori. Løyvehavaren kjem også inn under ordningar der delar av bilavgiftene vert refundert. Som motyting tek utøvaren på seg ei forplikting om å køyre ved behov heile døgnet alle dagar i veka. Ordninga med løyve er meint å sikre at folk har eit drosjetilbod der dei bur når dei har behov for det.

Det er i dag litt over 160 drosjeløyve i fylket vårt med over 70 stasjoningsstadar. Vel 50 av drosjeløyva har krav om universell utforming med høve til å ta med rullestol.

Drosjenæringa har vore gjennom store omleggingar siste åra. Det er mellom anna blitt skjerpa krav til taksameter, rekneskapsføring, universell utforming og køyre og kviletid for maxitaxi. Det vart i 2010 innført ny modell for prisberekning av taksametertakst. Det har vore anbudsutsetting av pasientreiser som er den største kjøparen av drosjetenester. Omleggingane har ført med seg heilt nye rutinar og effektivitetskrav.

Det å drive eit drosjeløyve i eit grisgrendt fylke som Sogn og Fjordane set krav til utøvaren. Tradisjonelt har løyvehavarane hatt relativt stabile driftsvilkår med førsterett til offentleg transport utført med personbilstørrelse. Dette gjeld t.d. pasientreiser og skuleskyss. Løyvehavarane har nytta det same bilmateriellet til å køyre privatpersonar. Utanom dei større tettstadane er privatmarknaden svært avgrensa i forhold til dei offentlege kjøpa.

Anbodssystem som baserar seg på fri konkurranse høver dårleg saman med eit monopolsystem som ligg til grunn for ordninga med drosjeløyve. Dersom ein løyvehavar misser ei av dei store avtalane med det offentlege (skuleskyss eller pasientreiser) vil grunnlaget for løyvet falle vekk dei fleste stadar. Unnateke er dei store sentra som t.d. Førde og Sogndal, som har tilstrekkeleg med privat køyring.

Skjerpa krav til drift av drosjeløyve (taksameter, rekneskapsføring m.a.) aukar driftskostnaden. Kravet til inntening aukar tilsvarande.

Det er i dag krevjande å få på plass nye drosjeløyvehavarar når løyve vert ledige. Spesielt litt større bilar med universell utforming er krevjande å finne drivarar til.

Det har her i fylket vore arbeid aktivt for å sikre eit drosjetilbod med rett biltype der folk bur. Fylkeskommunen har ein tett dialog med næringa og med enkeltaktørar. Det blir stilt særkrav om universell utforming på hovudløyve nr 2. Drosjenæringa sjølv har vore aktive med kurs, og har eit godt støtteapparat gjennom TTS (Taxi Transportservice). Helse Førde nyttar mykje dei litt større drosjene og legg i anboda opp til ein desentralisert struktur med mange stasjoningsstadar. Helse Førde har og vore aktive med informasjon og opplæring i deira pasientreisesystem.

Drosjenæringa er i utvikling med skjerpa krav, anbod og krevjande økonomi. Næringa har så langt vore konkurransedyktige i anbod. Fortsatt har vi drosjer der folk bur og vi har ein høg del universelt utforma bilar.

Retningslinene knytt til utøving av løyvemynd må reviderast jamleg opp mot utviklinga i fylket.

Samarbeid med næringa og andre offentlege aktørar for å stimulere kompetanseheving, samarbeid og rekruttering i næringa vil vere viktige tiltak.

6.5 Luftfart

Luftfarten spelar ei vesentleg rolle for transporttilbodet i Sogn og Fjordane. Fylket har 4 lokale lufthamner; Sogndal, Førde, Florø og Sandane. I tillegg er det ein lokal flyplass i Ørsta/Volda, som er viktig for Sogn og Fjordane. Desse har ein viktig regional funksjon, særskilt for næringslivet i fylket. Det er viktig at kapasitet og rutetilbod speglar behovet. Samstundes er det utfordrande å møte auka etterspurnad etter flyreiser og vedtekne mål knytt til utsleppsreduksjon av klimagassar.

6.5.1 Lufthamner

Avinor driv i dag 46 lufthamner med Oslo Lufthamn Gardermoen som eit knutepunkt. Andre lufthamner er gruppert inn som store, nasjonale, regionale og lokale lufthamner. Lufthamnene i Sogn og Fjordane er definert som lokale lufthamner med eit avgrensa geografisk nedslagsfelt, rutetilbod og passasjergrunnlag. Dei lokale lufthamnene er viktige for lokalsamfunnet (busettingsmønster, luftambulansetilbod, nærings-utvikling og lokal beredskap). Dei fleste lokale lufthamnene har korte rullebaner og er betjent av FOT-ruter^{30,31}.

6.5.1.1 Status og utfordringar

Flytypar og rullebanelengder

Flytypen DASH 8/100 har ei avgrensa levetid og må fasast ut rundt år 2030. Det er ei utfordring å få avklara kva flytypar som kan nyttast på lufthamner utan utbyggingsmoglegheiter, og om desse vil gje eit tilfredsstillande flytilbod. Det er eit avgrensa utval flytypar som kan utføre heil-årsoperasjonar på dei kortaste rullebanene i Noreg.

Mange lufthamner har operative avgrensingar sjølv om det er fysisk mogleg å forlenge rullebanene. Slike operative avgrensingar knytter seg til komplisert topografi rundt flyplassen, spesielle terrengtilhøve og krav til vinteroperasjonar.

Lufthamner med 800 – 900 m rullebane kan delast inn i følgjande hovudgrupper:

1. Lufthamner som ikkje kan utvidast av fysiske årsaker: gjeld m.a. Sandane.
2. Lufthamner som kan utvidast, men der utviding i praksis gir ingen operativ effekt på flystorleik/lastekapasitet: gjeld m.a. Ørsta/Volda
3. Lufthamner som kan utvidast og der utviding i praksis gir ein avgrensa operativ effekt på flystorleik/lastekapasitet (50 seters fly med avgrensingar): gjeld m.a. Førde og Sogndal.
4. Lufthamner der det er mogleg å forlenge rullebana, men der det p.g.a. låge passasjertal ikkje er trong for større fly.
5. Lufthamner der det er mogleg å forlenge til 1199 m og samstundes oppnå akseptabel marknadsmessig og operativ vinst av utvidinga.

I tillegg kjem Florø lufthamn som ei av to lufthamner med 1199 m rullebane.

På dei lufthamnene som ikkje kan utvidast, vil det i praksis vere fly med inntil 20 sete som kan operere lufthamna. På lufthamner med 1199 m rullebane kan 50 seters fly nyttast. Ingen av dei lokale lufthamnene kan forlenge rullebanen ut over 1200 m utan at det anten vert bygd ny rullebane på lufthamna eller at det vert etablert ny lufthamn til erstatning for eksisterande.

Dimensjonering og utforming av lufthamner

Krav til dimensjonering og utforming av lufthamner følgjer "Forskrift for utforming av store lufthamner (BSL E 3-2)". Forskrifta vil bli erstatta av nytt felles europeisk regelverk utarbeidd av EASA³² i 2014.

Instrumenterte lufthamner blir delt inn i to hovudgrupper avhengig av lengda på rullebana. Lufthamner med rullebanelengde på opp til 1199 m og lufthamner på 1200 m og meir. Den viktigaste skilnaden mellom desse to hovudgruppene er storleiken på tryggleiksområda rundt rullebana.

Myndigheitskrav og nye felles europeiske føresegner

EASA arbeider med nye felles europeiske føresegner for luftfarten. Gjennom EØS-avtalen er Norge automatisk medlem av EASA. Norge kan ikkje fastsette eige regelverk på luftfartsområda der EASA utgir regelverk.

³⁰ Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen.

³¹ FOT: Forpliktande offentleg tenestekjøp.

³² European Aviation Safety Agency (EASA) er EUs byrå for flytryggleik. Føremålet med EASA er å sikre eit høgt og einsarta nivå på flytryggleiken i Europa.

EASA sine nye føresegner vil få marginale konsekvensar for utforminga av dei aller fleste lufthamnene i landet. Eit mogleg krav om ekstra tryggleiksområde framfor dagens tryggleiksområde og terskel vil vere det kravet som kan få størst økonomisk konsekvens for lufthamnene i Norge. I gjeldande BSL E 3-2 er kravet til lengda på tryggleiksområde framfor terskel kunn 60 m for alle lufthamner. EASA føreslår å legge opp til ytterlegare minimum 90 meter lengde for eit slikt ekstra tryggleiksområde. For dei minste lufthamnene vil eit slikt krav kunne påverke dagens operasjonar med Dash 8/100.

I løpet av dei neste 4-5 åra skal alle lufthamnene gjennom ei re-sertifisering etter EASA sitt regelverk. Denne sertifiseringa kjem som ei erstatning for dagens ordning med teknisk-operative godkjenningar som vert fornya kvart 5. år. Sertifiseringa skal vere fullført innan 1.1.2018.

Framtidig lufthamnstruktur

For å kunne nytte fly med 50 sete, må rullebanane forlengast til 1199 m. Der rullebanene ikkje kan forlengast, er alternativet å nytte mindre fly (19 sete).

I samband med Nasjonal transportplan 2014 – 23 har Avinor gjennomført områdevis analysar av framtidig lufthamnstruktur. Det er teke utgangspunkt i to alternative utviklingsretningar:

- Ekspansjon: Rullebaneforlenging/ny lufthamn utan nedlegging av lufthamner
- Omstrukturering: Etablering av 2-3 nye regionale lufthamner og nedlegging av nærliggande mindre lufthamner

Avinor har sett på følgjande alternative forlengingar av rullebanar i Sogn og Fjordane og Nord-Vestlandet:

Lufthamn	Ekspansjon	Omstrukturering
Florø lufthamn	1199 m	2000 m
Førde lufthamn, Bringeland	1199 m	Legge ned
Sandane lufthamn, Anda	800 m	800 m**
Sogndal lufthamn, Haukåsen	1199+ m*	1000 m

Tabell 16: Alternative forlengingar av rullebaner i Sogn og Fjordane og Nord-Vestlandet.

* Behov for ekstra banelengde p.g.a. høgda over havet

** Ei nedlegging av Sandane vil ikkje påverke dei samfunnsøkonomiske analysane i vesentleg grad

Ekspansjonsalternativet inneber forlenging av Sogndal til 1199 meter som einaste flyoperative realistiske endring. Avinor føreset at 50-seters fly kan nyttast der. Sandane må i denne modellen kombinerast med Førde og Ørsta/Volda i staden for Sogndal. I dette kan same selskap betene Florø og Sogndal til Oslo med overskot.

Omstruktureringsalternativet inneber at Florø vert forlenga til 2000 m og Førde vert lagt ned. Sandane vart også vurdert, men reisetida til Florø på 1 1/2 time er vurdert som for lang for ei nedlegging. Dei andre lufthamnene vert behalde som i dag.

Det er ikkje gjort operative vurderingar av ei mogleg ny rullebane på 2000 m på Florø lufthamn. Reint anleggsteknisk er det mogleg å etablere ei ny rullebane, men det er ikkje gjort ei flyoperativ vurdering av kva moglegheiter som opnar seg for bruk av ulike flytypar med ei rullebane på 2000 m.

Anleggsteknisk er det mogleg å forlengje rullebanane på lufthamnene i Førde og Sogndal. Begge lufthamnene har store operative utfordringar. Det er knytt stor usikkerheit til storleiken på vinsten med ei baneforlenging til 1199 m på Førde lufthamn og 1350 m på Sogndal lufthamn. Avgrensingane er truleg størst på Førde lufthamn på grunn av utfordrande terreng- og hinderforhold rundt flyplassen. Ein kan ikkje sjå bort frå at 50-seters fly i praksis ikkje er eigna for operasjonar på plassen sjølv med ei forlenga rullebane.

For Sogndal lufthamn vil det truleg vere mogleg å operere 50-seters fly med enkelte operative restriksjonar. Rullebana på Sogndal ligg på 500 m.o.h. og krev dermed lengre rullebane enn ei rullebane ved havnivå. For Sogndal lufthamn vil det bli stilt krav om 1350 meter rullebane. Ei slik forlenging til 1350 m vil truleg ikkje kunne godkjennast av nytt EASA regelverk på grunn av den geometriske utforminga av dagens lufthamn (krav om større tryggleiksområde i begge endar av banen og på sidene). Dette medfører truleg store vektrestriksjonar på eit 50-seters fly med 1199 m rullebanelengde. Utviding av rullebana til 1199 m på Sogndal er kalkulert til 145 mill. kr. Ei eventuell utviding av Florø lufthamn til 2000 m er kalkulert til 1,3 mrd. kr.

Avinor konkluderer med at det mest gunstige alternativet er om det kan settast inn 50-seters fly på Sogndal lufthamn. Det er likevel knytt enkelte tekniske og operative avgrensingar til dette. Løysinga gir ein positiv samfunnsøkonomisk nytte og

FOT-tilskotet kan reduserast med 26 mill. kr pr. år. Forlenging av rullebanen i Florø og nedlegging av Førde gir ein viss trafikanntnytte, men denne vinsten er ikkje nok til å vege opp for dei store investeringskostnadane.

Avinor tilrår ingen endringar i lufthamnstrukturen i Sogn og Fjordane og på Nord-Vestlandet. Alle rutene har direkteruter til Oslo. Det er vidare tilrådd å vente med forlenging av rullebanen på Sogndal lufthamn til konsekvensane av nytt EASA reglement.

Trafikkutvikling

Veksten i trafikken har vore tilnærma like sterk på lokale lufthamner som på store og regionale. Trafikken på lokale lufthamner ser i tillegg ut til å vere mindre følsam for konjunktursvingingar. Den årlege veksten i perioden 2000 – 2010 har i snitt vore 1,5 pst. Langsiktige prognosar viser ein tilsvarande vekst framover.

Lokale lufthamner i Sør-Noreg har opplevd sterkest trafikkvekst i perioden 2000 – 2010. Dette gjeld særleg Ørsta – Volda (227 pst.), Førde (39 pst.) og Sogndal (36 pst.). Til tross for vekst har lokale lufthamner stor lekkasje til næraste regionallufthamn grunna betra vegar og auka konkurranse.

Ruteopplegg, trafikkgrunnlag og ruteøkonomi

I Sogn og Fjordane er det fire lokale lufthamner; Sogndal, Førde, Florø og Sandane. I tillegg er det ei lokal lufthamn i Ørsta/Volda. Widerøe opererer alle lufthamnene. Me har fylgjande rutestruktur i Sogn og Fjordane:

Lufthamn Kode	Førde FDE	Florø FRO	Ørsta/Volda HOV	Sandane SDN	Sogndal SOG
Oslo - OSL	5	5	5	4	5
Bergen - BGO	2	5	2	2	2

Tabell 17: Tal frekvensar til Bergen og Oslo frå lokale lufthamner i Sogn og Fjordane og Nord-Vestlandet.

Florø har 5 daglege rundturar til Oslo og 5 til Bergen. Førde har 5 daglege rundturar til Oslo og 2 til Bergen. Ørsta/Volda har 5 daglege avgangar til Oslo utan mellomlanding. Til Bergen har Ørsta/Volda 2 daglege avgangar måndag – fredag, både direkte og med mellomlanding i Sogndal. Sogndal har 5 daglege avgangar til Oslo der 3 er utan mellomlanding. Dei andre rutene har mellomlanding i Førde eller Sandane. Det er 2 daglege avgangar til Bergen. Sandane har fire daglege avgangar til Oslo, 2 er utan mellomlanding. Dei andre rutene har mellomlanding i Sogndal eller Førde. Reisande mellom Sandane og Bergen må bytte fly i Sogndal. Det er to daglege moglegheiter for reise kvar veg.

I 2011 var flytrafikken (komne/reist) 122 000 på Florø, 83 000 på Førde, 48 000 på Sogndal, 36 000 på Sandane og 99 000 på Ørsta/Volda. Frå Førde og Sogndal er det ein viss lekkasje til Bergen (om lag 20 pst.).

57 pst. av flypassasjerane frå dei lokale lufthamnene i Sogn og Fjordane og Nord-Vestlandet skal til/frå Oslo eller utlandet og 33 pst. til Sør-Norge elles. Florø har eit høgt innslag av oljerelatert trafikk. Olje- og gassutviklinga utanfor Florø vil vere viktig for behovet for flytransport framover. Florø har helikopterbase og eit stort kontaktbehov til oljemiljøa i Stavanger og Bergen. Florø har stor helikoptertrafikk ut til sokkelen (44 000 passasjerar i 2011). Passasjerane kjem i hovudsak til/frå Florø med fly. DAT³³ har flyruter frå Stavanger til Florø om morgonen med ruter om ettermiddagen. DAT vil i løpet av 2013 sette opp flyruter også mellom Florø og Molde. Widerøe planlegg etablering av ei kommersiell rute mellom Florø og Kristiansund.

Trafikken på Førde og Florø samla sett er i dag på om lag 200 000 passasjerar. Det er forventa at dette vil auke til 240 000 i 2025. 63 pst. av desse skal til Oslo (152 000 passasjerar). I følgje Avinor vil det vere vanskeleg å tenkje seg ei vesentlege investeringar i lengre rullebanar utan at FOT-tilskotet fell bort. Det betyr at nye ruter må kunne gå i balanse med lågare billettprisar og noko høgare trafikk enn i dag.

³³ Danish Air Transport

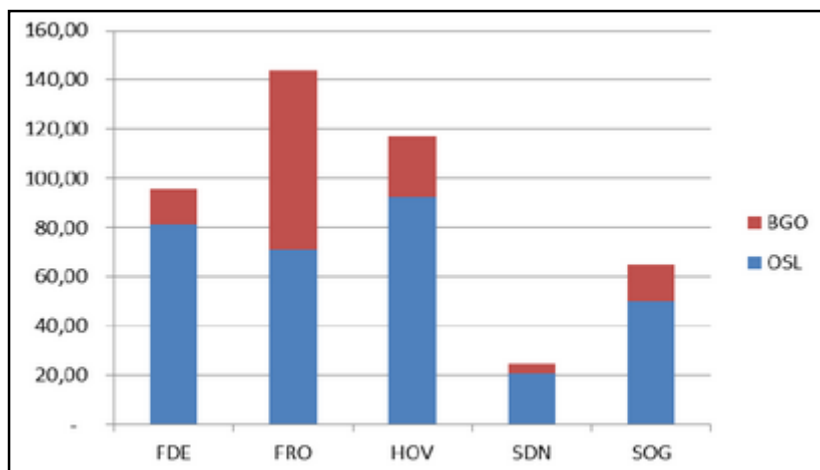


Diagram 12: Framskrivning tal passasjerar (1000) i 2025 fordelt mellom ruter til Oslo og Bergen. Kjelde: Avinor.

Dersom det vert sett inn større fly, vil dette redusere frekvensen på flyrutene. Føremålet med større fly må difor vere at setene kan produserast rimelegare med lægre prisar og utan FOT-tilskot. Det er ein fordel å kunne kombinere to ruter med ulik lengde på same lufthamn.

Dagens lufthamnstruktur med fire lokale lufthamner i Sogn og Fjordane skal oppretthaldast. Ei eventuell utviding av rullebana på Sogndal lufthamn må sjåast i samanheng med nytt EASA reglement. Rutetilbodet mellom lufthamnene i Sogn og Fjordane og Bergen må utvidast med ein avgang frå Bergen på ettermiddag.

Sogn og Fjordane fylkeskommune må ha jamleg kontakt med Avinor og Samferdsledepartementet for å drøfte flyrutetilbod og framtidig lufthamnstruktur.

Viktige dokument

- Sektorplan for Avinor. Perspektiver mot 2040. Avinor, 2011.
- Nasjonal transportplan 2014-2023: Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen.

6.6 Sjøtransport

Systemet av farleier, hamner og hamneterminalar spelar ei viktig rolle i det norske transportsystemet. Desse vert nytta både til innanriks og utanriks godstransport og passasjertransport. Mykje av næringslivet og busettinga langs kysten er avhengig av sjøtransporten. Sjøtransport er ein nødvendig føresetnad for å oppretthalde mange samfunn langs kysten. Sjøtransporten har sin særlege styrke i transport av store godsmengder over lange avstandar og er i tillegg ei miljøvenleg transportform.

Det er eit regionalt, nasjonalt og europeisk mål å overføre lange godstransportar frå bil til sjø og bane. For overføring frå bil til sjø er det behov for effektive hamneterminalar og eit avgiftssystem som ikkje diskriminerer sjøtransport i høve biltransport. Det er Kystverket og Fiskeri- og kystdepartementet som er ansvarleg styresmakst for sjøtransport.

Marknadsdelane i godstransportarbeidet i 2011 var om lag 42 pst. på sjø, 50 pst. på veg og 7 pst. på jernbane. Det omfattande vegnettet gir stor fleksibilitet. For sjø og jernbane må transporten ofte kombinerast med vegtransport i startpunkt, endepunkt eller begge. Dette fører til omlastingskostnader og auka tidsbruk. Sjø og bane har kostnadsfortrinn ved transport av store godsmengder over lange avstandar. Kombinerte transportar kan vere eit kommersielt alternativ dersom transporten er lang nok. Ved kortare avstandar (under 50 km) går nesten all transport med lastebil. Når transportavstanden aukar, aukar også skip og tog sin del av transporten. Lastebil har likevel den største delen av transporten målt i transporterte tonn fram til om lag 500 km.

Konkurranselatene for godstrafikk blir klarlagt av typen gods som skal transporterast og transportavstand. For små sendingar og relativt korte avstandar er det ikkje noko reelt alternativ til vegtransport. For store sendingar over lengre avstandar har sjø og banetransport eit konkurransefortrinn og det kan vere konkurranseflater mellom dei ulike transportmidla. Forskjellar mellom transporttid og leveringstryggleik påverkar også konkurransen. Sjøtransport er særskilt eigna til å frakte store godsmengder over lange avstandar der tidsfaktoren ikkje er kritisk.

6.6.1 Hamner

Målsetjinga om meir gods frå veg til bane og båt krev effektive hamneløysingar. Marin sektor er ei viktig næring for Sogn og Fjordane og er avgjerande for distriktsutviklinga langs kysten.

Staten ynskjer å legge til rette for å styrke nærskipfarten. Nærskipfarten omfattar sjøtransport mellom hamner i Noreg, og mellom norske hamner og øvrige hamner i Europa. Flåten i nærskipfarten utfører transport av alle typar gods, og består av tørrlasteskip, gasstankarar, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, ro/ro-skip og kjøle- og fryserskip.

6.6.1.1 Status og utfordringar

Status

Hamnestrukturen i Noreg består av utpeika hamner, stamnetthamner og andre hamner. Med denne strukturen er det trekt eit skilje mellom hamner som har ein særleg funksjon i det overordna transportnettverket og andre hamner. Fiskeri- og kystdepartementet har peika ut fem hamner (Oslo havn KF, Kristiansand havn, Stavangerregionen havn IKS, Bergen og omland havnevesen og Tromsø havn KF) som blir sett på som særleg viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personar og gods. Dei utpeika hamnene inngår også i gruppa av totalt 32 stamnetthamner.

Kriteria for å bli peika ut er knytt til omfang av aktiviteten på hamna og dei hamne- og transporttenestene som vert tilbydd, inkludert godsvolum, organisering og samarbeid med andre hamner, og hamna si samfunnsmessige rolle.

Stamnetthamner

I Sogn og Fjordane er Flora hamn og Nordfjord hamn i Måløy stamnetthamner. Kystverket omtalar hamnene slik³⁴:

Flora hamn

Hamna har ikkje banetilknyping. Utanom dette kjenner ikkje Kystverket til spesielle problem eller flaskehalsar for denne hamna.

Nordfjord hamn

³⁴ Stamnettutredning 2011. *Kystverket tar ansvar for sjøveien. Kystverket, 2011.*

Nordfjord hamn vart stamnetthamn under regjeringa og Stortinget si handsaming av gjeldande NTP. Farleia gjennom Måløysundet vil bli utbetra i perioden 2010 – 13. Hamna har ikkje banetilknytning. Farleia gjennom Måløysundet vil ha begrensingar i høve seglingshøgda under Måløybrua. Utanom dette kjenner ikkje Kystverket til spesielle problem eller flaskehalsar for denne hamna etter gjennomføring av farleiltak i denne planperioden.

Fiskerihamner

Kystverket har starta eit arbeid med kartlegging av aktiviteten i fiskerihamnene langs heile kysten. Føremålet er å identifisera dei hamnene som er aktive som fiskerihamn, og eventuelt avhende dei som ikkje har slik aktivitet. Fiskerihamnene er viktige for å sikre ein god infrastruktur både for fiskerinæringa og maritim transport i distrikta. Utbygging av fiskerihamner medverkar til å oppretthalde ei sterk og bærekraftig fiskerinæring. Mange fiskerihamner på mindre plassar har også funksjon som lokal trafikkhamn. Tilpassing av fiskerihamner til stadig større båtar sikrar gode arbeidsplassar for fiskarar og ei effektiv fiskerinæring. På lengre sikt vil truleg behovet for etablering av nye fiskerihamner bli redusert. Det kan likevel bli eit større behov for hamneutbetringar.

Naudhamner

Det finst 30 naudhamner i Sogn og Fjordane som inngår i Kystverkets beredskapsplan. Naudhamnene vert vurderte som dei mest aktuelle stadene å ta farty inn for å unngå eller avgrense akutt forureining, og skal vere en del av Kystverket sin beredskapsplan mot akutt forureining. I den enkelte situasjon er likevel alle hamner ei mogleg nødhamn.

Naudhamner vert skilt i to kategoriar:

- Kategori 1: Naudhamner særskilt eigna for dei største fartya. Naudhamner i kategori 1 vil det i første rekkje vere behov for i tilknytning til ytre farlei der tankskip seglar, samt farleier inn til oljeterminalar og andre hamner der det går tankskip og produkttankarar. Det er 6 naudhamner i kategori 1 i Sogn og Fjordane.
- Kategori 2: Naudhamner for den forventa trafikken i området. I første rekkje farty over 5.000 BT. Det er 24 naudhamner i kategori 2 i Sogn og Fjordane.

Utfordringar

Hamnene gjennomfører ei effektivisering der samarbeid og samanslåing til større einingar vert meir aktuelt. Langsiktige trendar med hovudvekt på auka godsmengder tilseier at effektiviseringa må fortsette. Staten reknar med at det på sikt blir nødvendig med endringar i hamnestrukturen for å ivareta og utvikle hamnene si rolle som knutepunkt i godstransportssystemet.

I Noreg er det fleire transportkorridorar med fragmenterte godsstraumar og låg regularitet. Det er mange små hamner som ikkje maktar å bygge seg opp som effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkt. Resultatet er at infrastrukturen og drifta blir kostbar, og at kvar einskilt hamn ikkje klarar å trekke til seg gods. Mykje tyder på at hamnene i for stor grad konkurrerer om godset i staden for å finne fram til rasjonelle og effektive samarbeidsløysingar. For å motverke desse tendensane må det leggst til rette for at hamnene finn fram til rasjonelle samarbeidsløysingar. I første omgang vil det være aktuelt å bidra til at godsstraumane vert konsentrert innafor ulike regionar, og at det gjennom eit slikt regionalt samarbeid kan byggast opp konkurransedyktige logistikknutepunkt. Ei slik regionalisering vil kunne gi sterke hamner som spesialiserer sitt tilbod mot type gods og hamnefunksjon innafor ein region. Føresetnaden er at hamnene vert spesialiserte mot ulike typar gods.

For å lykkast i å overføre gods frå veg til sjø er det viktig at godset kan transporterast så saumlaust som muleg til endestasjonen. Effektive koplingar mellom hamnene og vegnettet vil gi ei betre transportløyning. For å oppnå dette er det behov for å utbetre kortare vegstrekningar som koplur hamna betre til vegnettet. Staten har peika på at desse vegane bør klassifiserast som riksvegar. Staten vil framleis ha ansvaret for infrastrukturen som knyter stamnetthamnene til riksvegnettet. Det same gjeld for farleiene til stamnetthamnene.

6.6.2 Farleier

I samband med innspel til NTP, har Kystverket utarbeidd ei stamnettutgreiing. Denne utgreiinga omhandlar i hovudsak hovudleier og bi-leier fram til stamnetthamnene. Stamnettkorridor 4 går frå Stavanger til Trondheim³⁵.

6.6.2.1 Status og utfordringar

Farleier må haldast ved like og tilpassast utviklinga på same måte som vegnettet, og nye farleier må vurderast i eit slikt perspektiv. Stamnetthamnene og innseglingane til desse inngår i stamnettkorridor 4, og er staten sitt ansvar.

Hovudleia langs kysten går for det meste i lukka farvatn med fleire passeringar av tronge sund. Leia er prega av variert og samansett trafikk med godstrafikk og passasjertransport. Det er stor trafikk til og frå petroleumsinstallasjonar i Nordsjøen og Norskehavet. Denne trafikken går ofte på tvers av hovudleia. Større farty og farty med farleg last fylgjer som hovudregel trafikkseparasjonssystemet som gjer at dei held god avstand til land. Inn- og utsegling frå terminalane og hamnene skjer ofte i tronge farvatn som må ha høg tryggleiksstandard. Leia langs kysten er tidvis svingete og fartya vert stadig større, som krev større djupne i ei større bredde enn før for at fartya skal kunne manøvrere sikkert i tronge farvatn.

I framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 2023 finn vi fylgjande omtale av farleiproblematikk i Sogn og Fjordane:

Innsegling til Svelgen i Bremanger

Innseglinga er for grunn og skal utdjupast. Større farty som skal inn til Svelgen må i dag vente på tidevatn ved inn- og utsegling.

Innsegling til Florø

Innseglinga er for grunn og skal utdjupast. Dette vil gjere det muleg med innsegling av større riggar inn Florevika.

Ytre Steinsund Krakhellesund og Tollesundet i Solund

Det er behov for auka tryggleik og framkome i hovudleia. Ei utdjuping i Ytre Steinsund vil opne leia for ytterlegare skipstrafikk og redusert seglingstid.

Ulvesundet i Vågsøy

Innseglinga til Ulvesundet ligg like sør for Stadhavet og er eit ureint farvatn med krevjande bølgeforhold. Tryggleiken i eit svært utsatt farvatn med mykje trafikk skal betrast, som vil redusere risikoen forulukker. Regulariteten skal betrast og ventetida skal reduserast.

Florø Øst for Nekkøya i Flora

Tryggleiken i hovudleia sørvest for Florø skal betrast. Grunne på - 8,5 m ligg tett opp til farleia og gjer seglinga vanskeleg.

Innsegling i Bremanger til Måløy

Utdjuping av Bremagrunnen til – 12 m. Dei største fartya viker i dag utanom denne grunna og nedsprengeing vil gi betre rom for passering for nordgåande og sørgåande trafikk. Tiltaket vil auke tryggleiken i eit vanskeleg farvatn.

Flåm, Aurland i Sogn og Fjordane

Cruisearty med anløp i Flåm nyttar særleg to ankringsområde (ytte og indre). Fretheimsgrunna jernstang som ligg mellom ankringsområda, står på ei -3 meters grunne og avgrensar ankringsmulegheitene vesentleg. Det er planlagt å sprengje Fretheimsgrunna ned til -14 meter for å gi betre ankringsforhold.

Stad skipstunnel

Stad skipstunnel er eit viktig prosjekt på Vestlandskysten. Utgreiingar viser at Stad skipstunnel vil ha ein verdi for den kystgåande delen av skipsfarten og for næringslivet regionalt. Stad skipstunnel vil også kunne redusere ulukkerisikoen forbi Stadhavet.

I NTP 2014 -2023 er det sett av 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel i andre del av planperioden. Prosjektet vil med dette kunne startast opp i siste seksårsperiode, dvs. 2018 – 23.

³⁵ Stamnettkorridor 4: Stavanger - Trondheim, og innseglingane til stamnetthamnene Karmsund, Kårstø, Bergen, Sture, Mongstad, Flora, Måløy, Ålesund, Molde, Kristiansund, Aure og Trondheim.

Hamner og farleier er eit statleg ansvar. Sogn og Fjordane fylkeskommune meiner det er viktig å stimulere til å få fram rasjonelle og effektive samarbeidsløysingar mellom hamnene. Det må leggjast til rette for at gods kan transporterast så saumlaus som muleg for å få overført gods frå veg til sjø. For å få til dette treng vi effektive koplingar mellom hamner og vegnett.

Hovudleia langs kysten er prega av variert og samansett trafikk. Stor trafikk frå Nordsjøen og Norskehavet går ofte på tvers av hovudleia. Inn- og utsegling frå terminalar og hamner må ha ein høg tryggleiksstandard og tilstrekkeleg djupne for at fartya skal manøvrere sikkert i tronge farvatn.

Viktige dokument

- *Stamnettutredning 2011. Kystverket tar ansvar for sjøveien. Kystverket, 2011.*
- *Nasjonal transportplan 2014 – 2023.*

6.7 Jernbane

Flåmsbana er den einaste jernbanestrekninga (20 km) i Sogn og Fjordane. Denne er viktig for vanleg persontransport, men i hovudsak er den viktig for reiselivet i fylket. Flåmsbana går frå høgfjellsstasjonen Myrdal til Flåm stasjon innerst i Aurlandsfjorden. På Myrdal stasjon kan ein kople seg på Bergensbana, der både person- og godstransport kan gå vidare mot Bergen eller Oslo.

6.7.1 Status og utfordringar

Jernbanelaget prioriterer nødvendig drift og vedlikehald av sin infrastruktur og slutføring av pågåande investeringsprosjekt. Jernbane er ein marginal transportinfrastruktur for Sogn og Fjordane. Når vi ser bort frå Flåmsbana, som er viktig i høve til reiseliv, har ikkje fylket jernbanetilbod i det heile. Planlagt utbygging i inter-cityområdet på Austlandet og andre regionale jernbanestrekningar vil ikkje medføre betra kollektivtrafikk eller infrastruktur her i fylket. Det er viktig med ei satsing på jernbaneutbygging i dei områda av landet der det ligg til rette for dette, men staten bør då auke innsatsen på anna infrastruktur i fylke der jernbane ikkje er viktig for gods- og persontransport.

Jernbanelaget si perspektivutgreiing³⁶, "En jernbane for framtiden" er eit viktig underlagsdokument for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 23. Rapporten peikar på dei viktigaste utfordringane og tiltak som vil vere aktuelle og bør bli prioritert. Tog er eit viktig transportmiddel for fritidsreiser. For turisttrafikken er Flåmsbana både eit framkomstmiddel og ein del av sjølve reiseopplevinga. Med i overkant av 635 000 reisande i 2012 er Flåmsbana eit godt eksempel på ein attraktiv del av eit reisetilbod med store ringverknader for regionen. I Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020, kap. 4.4.2, er det definert fylgjande strategiar:

1. *Prioritering av nokre område/bedriftsklynger i distrikta som med føresetnad i heilårsdrift og attraksjonskraft i marknaden/etterspurnad skal prioriterast for utvikling av lønsame reiselivsbedrifter.*
2. *Forsterka marknadsarbeid med større fokus på konvertering av gjestar/sal som resultat av velfungerande profilering.*
3. *Systematisert kunnskap som grunnlag for strategiske val.*

Det er nyleg forhandla fram ei ny avtale mellom NSB og Flåm Utvikling AS for drift av Flåmsbana fram til 2027. I avtalen er det lagt opp til auka satsing på utvikling og marknadsføring av bana gjennom dette samarbeidet. Det er også lagt opp til satsing på auka heilårstrafikk.

Jernbanelaget si satsing på drift- og vedlikehald av jernbanenettet og investering i nye jernbanetraserar er marginalt viktig for Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane vil ikkje ha direkte nytte av dei store investeringane det er lagt opp til på ny jernbaneinfrastruktur. Rammene til anna infrastrukturutbygging i Sogn og Fjordane må difor aukast tilsvarande meir.

Viktige dokument

- *En jernbane for framtiden. Perspektiver mot 2040. Jernbanelaget, 2011 / TØI-1125/2011*

³⁶ En jernbane for framtiden. Perspektiver mot 2040. Jernbanelaget, 2011 / TØI-1125/2011.

6.8 Breiband

Breiband kan vere like nødvendig som eit påliteleg transporttilbod for å sikre tilgang til tenester og moglegheit for full samfunnsdeltaking over heile landet. God dekning og raskt breiband er difor særskild viktig for å sikre likeverdige levekår i heile landet.

Internett er eit fleksibelt, raskt og kostnadseffektivt system for å frakte digitalt innhald og tenester. Tenester på internett har erstatta fysiske tenester som posttenester og andre tenester som før kravde personleg framkomme. I tillegg har internett lagt til rette for ei rekkje nye og meir avanserte tenester og effektiv arbeidstid. Eit godt utbygd breiband, telefoni og annan digital infrastruktur er sentrale føresetnader for å sikre tilgang til tenester og moglegheit for full samfunnsdeltaking og bulyst i heile landet.

6.8.1 Status og utfordringar

Status

Undersøkingar frå Statistisk sentralbyrå syner at 86 prosent av befolkninga i Noreg bruker internett kvar dag eller nesten kvar dag. Alder er den viktigaste forklaringsvariabelen for digital deltaking. Medan 99 pst. av befolkninga mellom 16 og 54 år har brukt internett dei siste tre månadene, har 47 pst. av befolkninga mellom 75 og 79 år gjort det same. Det er små geografiske skilnader i bruken. Dei skilnadene me ser, kan i tillegg til alderssamansetnaden i hovudsak forklarast med yrkesdeltaking og utdanningsnivå. Internett blir brukt både oftare og til fleire føremål enn tidlegare, og denne utviklinga vil halde fram i åra som kjem sjølv om det finst hindringar. Den største veksten i etterspurnaden etter kapasitet kjem truleg i mobilnettet, men òg i breiband. Alt tyder på at me kan forvente oss ein auke i etterspurnaden. Det er videotenester, auka opplasting og arbeid i nettsky³⁷ som er årsakene til den største auken i etterspurnaden etter kapasitet.

Utfordringar

Verksemder både i privat og offentleg sektor vil trenge høgare kapasitet for å kunne ta i bruk videomøte og andre former for stadiuavhengig kommunikasjon. Kravet om eit robust og stabilt nett med høg kvalitet er òg ein viktig faktor i andre samanhengar. Dette gjeld for tenester som krev kontinuerleg samband, som til dømes fjernstyring og overvaking av anlegg, nye e-helsetenester og oppgåver knytte til beredskap og tryggleik. Også det at stadig fleire samfunnsstenester føreset nettbruk, og at stadig fleire nyttar internett, aukar behovet for stabile og sikre nett som er oppe heile tida.

Sjølv om breibanddekninga har blitt betre, er det nødvendig å sikre ei god utbygging av breiband i Sogn og Fjordane. Det er viktig at alle får tilgang til tilstrekkeleg kapasitet og at me unngår for store geografiske skilnader. I tida framover treng også næringslivet tilgang til ein digital infrastruktur med stadig større kapasitet. Breiband er ein type infrastruktur som ofte vil vere like nødvendig som veg, telefoni og straum.

Tilbodet av breiband har vore i sterk vekst dei siste åra. Kapasiteten har dobla seg kvart anna år, men det er stor skilnad i kapasitet og talet på tilbydarar mellom dei største og dei minste arbeidsmarknadene. Det har vist seg vanskeligare å realisere breibandprosjekt i distrikta enn i sentrale strøk med større konkurranse og marknad.

Ei viktig utfordring i tida framover ligg i å betre dekningsgraden for dei minste arbeidsmarknadene. I somme område vil det krevje så høge investeringar i infrastruktur at kommersielle aktørar ikkje finn det lønsamt å byggje ut breiband. Dette svekker grunnlaget for næringsverksemd og busetnad i dei områda.

I tråd med EU sin digitale agenda skal alle innbyggjarar i Sogn og Fjordane ha tilbod på breiband. Kravet er min. 30 Mbit/sek nedlasting og 10 Mbit/sek opplasting for private hushald og 100 Mbit/sek opp- og nedlasting for næringslivet og offentleg sektor innan 2020.

Utbygging av breiband skal skje i tråd med vedteken breibandstrategi for Sogn og Fjordane.

Viktige dokument

- *Breibandstrategi Sogn og Fjordane.*

³⁷ Datalagring og arbeid på internett mot eksterne servere.

7. UTFORDRINGAR OG HANDLINGSROM FRAMOVER

7.1 Utfordringar

Vi ser utfordringar i høve til den generelle kostnadsutviklinga innan samferdslesektoren. Dersom kostnadsutviklinga over tid er større enn det staten legg til grunn for lønns- og prisjustering av rammeoverføringane gjennom kommunal deflator, vil dette isolert sett krevje reduksjon i tilbod og aktivitet.

7.1.1 Fylkesveg

Det er registrert eit samla behov på om lag 4 mrd. kr. for å fjerne forfall og gjere nødvendig oppgradering på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. Redusert satsing på vegvedlikehald vil føre til auka forfall på fylkesvegnettet og framtidige auka kostnader.

Gjennom arbeidet med RTP har me registrert fleire behov for nye store vegprosjekt som er viktige for regional utvikling. Det er også uttrykt vilje til brukarfinansiering i kommunane. Med dei økonomiske rammene me ser i dag og det store behovet for forfallsreduksjon, vil ikkje fylkeskommunen ha høve til å starte opp nye store investeringsprosjekt. Utreiingane frå Statens vegvesen og flaskehalskartlegginga syner at det er muleg å gjennomføre mindre utbetringstiltak på vegnettet som gir god effekt for framkome og trafikktryggleik.

I 4-årsperioden vil det vere behov for einskilte strakstiltak på fylkesvegnettet. Daløy ferjekai i Solund, Osstrupen bru på fv. 542 i Flora og rasoverbygga Kleiva I og II på fv. 633 i Selje er døme på slike strakstiltak. Fylkeskommunen har vidare gjennom FT-SAK 6/11 forplikta seg til å løyve midlar (55 mill. kr) til utbetring av fv. 611 Sæle – Engebø om det vert oppstart av gruvedrift på Engebø i Naustdal kommune.

7.1.2 Kollektivtransport

Den største utfordringa innanfor kollektivsektoren er dei store kostnadsdrivarane.

Det er den lovpålagde skuleskyssen som er dimensjonerande for tal og storleik på bussar. Skuleskyssen dimensjonerer òg mannskapskostnadene. Det er ein trend innafor skuleskyss at klassetrinna får meir ulike skystider. Difor vert aktivt samarbeid med skular og kommunar viktig for å halde skuleskyssen rasjonell.

På lokalbåt er det utfordring med mykje gammalt materiell. Krav til universell utforming vil truleg krevje andre typar båtar med høgare driftskostnad i neste anbodsrunder. I Florabassenget går det i dag kombikatamaranar som tilfredsstillar krava til universell utforming. Båtane tek og gods og bilar og er ein godt tilpassa båttype i sine samband. Få slike båtar på landsbasis gjer at det er få tilbydarar i dette marknadssegmentet. Dette fører truleg til høgare prisar enn om det vert nytta meir standardisert materiell. Dette vil verte ei utfordring som må drøftast i neste anbodsrunder.

Erfaringa frå nyare ferjeanbod i andre fylke er at kostnadene aukar i høve tidlegare anbod. Noko av auken kjem fordi det har vore ein generell prisauke og at løyvesøklarane har tilpassa seg ein ny marknad. Dette er faktorar som kan føre til at kostnadene ved eit anbod aukar sjølv om anbodet vert lyst ut med tilsvarande krav som i dag. Kostnadsauken i nyare anbod andre stadar kan og skuldast faktorar som ikkje treng å påverke anbodet vårt. Då erfaringsbasen er liten, er det vanskeleg å seie kor mykje det må påreknast at kostnadene vil auke ved neste utlysning. Det er stor usikkerheit rundt kostnaden av ferjedrifta framover. Innskjerpa krav til miljøutslepp og universell utforming vil gi auka kostnader som følgje av eventuell ombygging av eksisterande fartøy eller nybygg.

7.2 Handlingsrom

7.2.1 Fylkesveg

Dei siste åra har fordelinga mellom drift og vedlikehald vore på om lag 50 pst. I 2012 vart det brukt 344 mill.kr. netto til drift og vedlikehald på fylkesvegnettet.

Driftskontraktar

Drift av fylkesvegnettet vert gjort av driftsentreprenørar gjennom femårige driftskontraktar. I Sogn og Fjordane er det til saman 7 kontraktsonråde, samt felles kontrakt for drift av elektriske anlegg. Det er i samband med at driftskontraktane vert lyst ut på anbod at fylkeskommunen har høve til å justere driftsstandarden og kostnadsnivået. Det er lite rom for justeringar etter at kontraktane er inngått.

Vedlikehald

Innafor vedlikehaldstiltak er det lite bindingar og soleis eit stort handlingsrom for å justere rammene. Vedlikehald omfattar utbetring av vegen til opphavleg standard, og tek vare på den fysiske infrastrukturen i eit lenger perspektiv. Døme på slike tiltak er dekkelegging, skifte av stikkrenner, skifte utslitte delar i elektriske anlegg, skifte rekkverk, grøfting osv. Reduserte rammer til vedlikehald vil føre til auka forfall. Krav til utbetring av tunnel som følgje av tunnelinspeksjonar og at tunneltryggleiksforskrifta vil bli gjort gjeldande for fylkesveggtunnelar over 500 m vil medføre auka behov for vedlikehaldstiltak i tunnel.

7.2.2 Kollektivtransport

Buss

Ruteproduksjonen i Sogn og Fjordane er delt opp i 3 anbodspakkar; Nordfjord, Sunnfjord og Sogn. Kontrakten for Nordfjord er tildelt. Anbodspakke for Sunnfjord skal ut på anbod i 2014 med drift frå juni 2016. Sogn skal ut på anbod hausten 2015 med drift frå juni 2017.

Ressursbruken innanfor kollektivområdet er i hovudsak bunde opp mot skuleskyss. Det vil vere mogleg å justere ned kostnadsnivået med om lag 5 mill. kr. Større reduksjonar vil tvinge fram strukturelle endringar. Då rutene har ei vesentlege inntektsside må alle strukturelle endringar greiast ut grundig og tiltaka som vert sett i gang må vere langsiktige.

Lokalbuss

Det vert kjøpt lokalruter for om lag 300 mill. kr. i året. Reel kostnad vert noko over 220 mill. kr. når ein trekker frå inntektene som er på nærare 80 mill. kr. Dagens kontraktar og dei nye anbodsavtalane gjev rom for justeringar i produksjonen. Lokalruter utanom skuleskyss nyttar for det meste ledig materiell og sjåførar frå skuleruteproduksjonen. Marginalkostnaden er difor ofte avgrensa til drivstoff og sjåførtimar.

Det er mogleg med mindre justeringar på lokalruter utanom skuleskyss. Denne innsparinga vil vere marginal, samtidig som vi mister trafikkinntekter. Ruter med dårleg inntening har jamleg blitt tekne bort. Reise og busetnadsmønster endrar seg og det er naturleg å kutte ruter som vert lite nytta.

Dersom det skal gjerast større grep må dette grundig greiast ut og planleggast over tid. Kortsiktige grep kan skade inntekspotensialet på det øvrige lokalrutenettet og på langrutenettet.

Fylkeskommunale fylkeskryssande langruter

Den fylkeskommunale produksjonen knytt til fylkeskryssande ruter er omfattande. Av ein fylkeskommunal ruteproduksjon på omlag 11 mill. km, utgjer dei fylkeskryssande rutene 1,4 mill. km. Det betyr at over 10 % av den fylkeskommunale kilometerproduksjonen er langruter. Desse rutene vert mykje nytta og tek inn om lag 20 mill. kr. i inntekter. Inntektene finansierer dermed om lag to tredjedelar av kostnadane. Fylkeskommunen brukar i 2013 om lag 13,5 mill. kr. på desse rutene. Nokre ruter har høgare frekvens enn andre ruter. Spesielt i indre Sogn mot Bergen er der i dag ein høg frekvens i forhold til tal reisande. Frekvens på alle ruter må vurderast, særskilt på Sognebussen. Framtidig auka frekvens på togruter mellom Bergen og Voss gjer at vi bør vurdere om Sognebussen skal ha endestopp på Voss i korrespondanse med toget.

På nokre ruter har Sogn og Fjordane ein for høg del av kostnadane i forhold til transportarbeidet som vert gjort for vårt fylke opp mot kva våre nabofylke får ut av rutene. Det vert arbeid med å få på plass eit avtaleverk som varetek fylkeskommunane sine interesser. Det er venta at Sogn og Fjordane fylkeskommune kan redusere kostnadane noko.

Totalt sett kan det sparast om lag 5 mill. kr utan å gjere større strukturelle grep. Inntektssida på denne ruteproduksjonen er svært høg. Det betyr at fylket er eksponert for høg risiko dersom bortfall av billettinntekter. Godt arbeid med ei langsiktig tilnærming er difor særskilt viktig.

Båt

Båtrutedrifta (lokalbåtruter og snøggbåtruter) er anbudsutsett og kontraktar tildelt og sett i drift. Kontraktane har eit visst handlingsrom for å justere ned produksjonen.

Lokalbåt

Fylkeskommunen brukar om lag 90 mill. kr på lokalbåtruter. I tillegg er kommunane inne og bidrar med over 5 mill. kr for å styrke rutetilbodet. Dei fleste lokalbåtrutene var ute på anbod med oppstart frå 1. mai 2012. Kontraktane har reguleringsklausular som gjer at det er mogleg å justere ruteproduksjonen med inntil 30 pst. frå 4. avtaleår. Desse avtalane går til 2020 med opsjon på 2 år.

Lokalbåtproduksjonen er i hovudsak dimensjonert etter skuleskyssbehovet. Fylkestinget har vedteke eit minstetilbod til grender utan fastlands samband. Dette minstetilbodet ligg til grunn for ruteoppsettet. Fleire kommunar betalar for kommunale ruter utover det fylkeskommunale minstetilbodet. Det vil vere mogleg å redusere det fylkeskommunale minstetilbodet noko. Då størstedelen av kostnadane er bunde i faste kostnader knytt til skuleskyss, er det relativt lite pengar å hente ut av systemet.

Skuleskyssbehovet og innbyggartal endrar seg stadig. Alle båtrutene må årleg reviderast og justerast. Det må samarbeidast aktivt med kommunane.

Snøggbåtane til Bergen

Snøggbåtane til Bergen har ikkje skuleskyss som hovudfunksjon og er difor ikkje lovpålagde. I 2013 kostar snøggbåtane om lag 23 mill. kr. Sognebåten og Spegelvendten står for det meste av tilskotsbehovet. Sognebåten er vedteken vidareført fram til 2016. Dagens snøggbåttavtale går til 2022 og kan justerast ned med inntil 35 pst. av kilometerproduksjonen frå 1. mai 2014.

Dersom fylkeskommunen vil redusere engasjementet på båt vil begge desse rutene kunne takast ut. Det kan og vere aktuelt å vurdere mindre endringar. Konsekvensane for lokalsamfunna som soknar til desse rutene vil vere store.

Ferje

Frå 2014 har vi 6 ferjesamband med eit kostnadsnivå på om lag 90 mill. kr. Dagens struktur er optimalisert der farty og mannskap har god utnyttingsgrad. Auke i tenestenivå kan føre til vesentlege ekstrakostnadar. Mindre reduksjonar i tenestenivå vil ikkje realisere tilsvarande store innsparingar. Det er forventningar og krav knytt til framtidig nivå på ferjetenestene, til dømes auka fart, betre materiell, auka frekvens og opningstid.

Konkurransesgrunnlagsmalen gjev rom for ruteendringar på +/- 15 pst. i høve til den ruteplanen som er i utlysinga. Dette vil gjere det mogeleg å etterkome framtidige behov for eventuell endra ruteproduksjon.

Alternativ kollektivtransport

Sogn og Fjordane fylkeskommune har etablert fleire ordningar med meir fleksible skyssløysingar for bestemte målgrupper. Dette er ordningar som det ikkje er knytt bindingar til og kan justerast eller leggjast ned. Ordningane dette gjeld er til dømes "Trygt heim for ein 50-lapp", Lokale transporttilbod for ungdom, serviceskyss, tilrettelagt transport og ungdomskort. Kostnadane for dette i 2013 er om lag 19 mill. kr.

8. VEDLEGG

1. RTP analyse 1: Tal personar innafor 45 minutt med bil frå utvalde regionsenter i Sogn og Fjordane.
2. RTP analyse 2: Pendlingsomland frå utvalde regionsenter på 45 min og 60 min.
3. RTP analyse 3: Tal personar som bur innafor ein radius på 500 m frå busshaldeplass.
4. RTP analyse 4: Tal personar som bur innafor ein radius på 500 m, 4 km og 10 km frå ein ekspressbusstrasé.
5. Utgreiing: Snøggbåtane mellom Sogn og Fjordane og Bergen – Ein viktig del av kollektivtilbodet i fylket.
6. Rapport frå arbeidsgruppe Sognebåten.