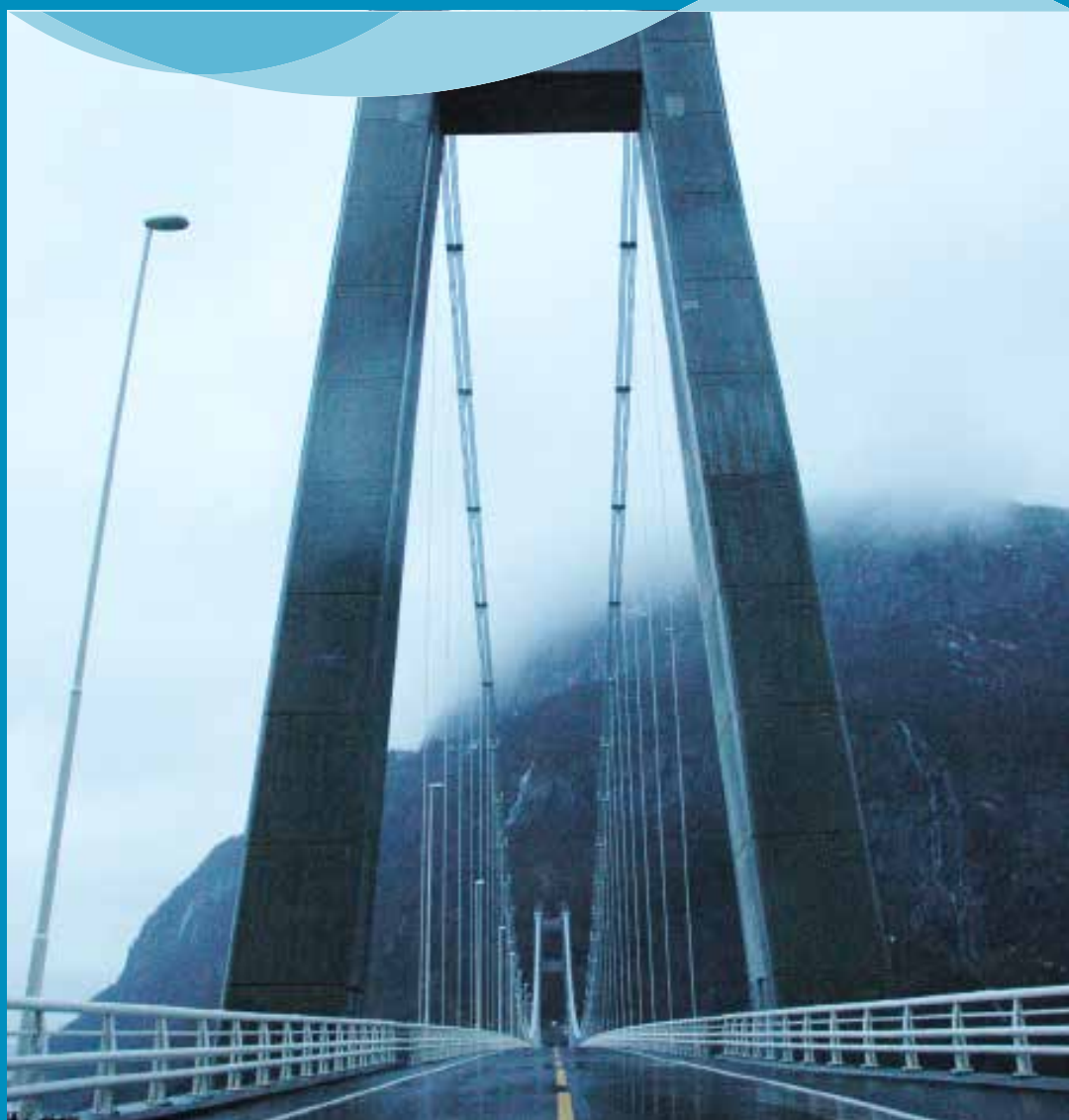




SOGN OG FJORDANE
FYLKESKOMMUNE

Regional transportplan 2014-2023

Handlingsprogram 2014-17 (23)



INNHALD

1. HANDLINGSPROGRAM 2014 – 2023	2
1.1 Oppfølging av handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013.....	2
1.2 Profil/satsingsområde	4
1.3 Politikktutforming	5
1.4 Retningslinjer.....	10
2. PRIORITERINGAR	12
2.1 Budsjett 2014 – Økonomiplan 2014-2017	12
2.2 Marginalliste driftsramme	14
2.3 Investeringsprogram	15
2.4 Marginallister investering.....	18
2.5 Marginalliste kollektiv	22
2.6 Skredsikring	22
2.7 Drift og vedlikehold	23
VEDTAKET I FYLKESTINGET	27
Sak 43/13 Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014 - 2023 Endeleg godkjenning	27
Sak 43/13 Førdepakken - godkjenning av bompengesøknad.....	28
Sak 55/13 Budsjett 2014/ Økonomiplan 2014-17	28

1. HANDLINGSPROGRAM 2014 – 2023

Handlingsprogrammet er ein del av regional transportplan og 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.

1.1 Oppfølging av handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013

Tabellen under syner status for investeringsprogram, marginallister og skredsikring frå *Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-2013*:

Store prosjekt

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 616 Sørdal – Kolset (Bremanger II)	Opna mai 2013.
Fv. 609 Dalsfjordsambandet	Opna desember 2013.
Fv. 4 Fastlandssamband Ytre Gulen (Brandangersundet)	Opna november 2010.
Fv. 60 Olden – Innvik <ul style="list-style-type: none">▪ Holentunnelen▪ Agjeldtunnelen	Opna oktober 2011. Opnar september 2014.
Kabelferje Hisarøy	Opna september 2013.

Tabell 1: Store investeringsprosjekt.

Mindre investeringstiltak

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 609 Askvoll ferjekai	Ferdig.
Fv. 606 Krakhella ferjekai	Ferdig.
Fv. 57 Sløvåg ferjekai	Ferdig.
Losna ferjekai	Ferdig.
Fv. 13 Rørvikfjellet	Ferdig.
Fv. 50 Dråpane – refusjon	Refundert.
Fv. 724 X fv.60 Olden sentrum	Ferdig.

Tabell 2: Mindre investeringstiltak.

Gang- og sykkelveg

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 545 Kinnvegen (inkl. Thor Solbergsveg)	Strekning langs Thor Solbergsveg ferdig. Kinnvegen starter 2013.
Fv. 55 Håland – Austreim	Ferdig.
Fv. 611 Naustdal kai – Sæle	Ferdig.

Tabell 3: Gang og sykkelvegar.

I tillegg til tiltak gitt i handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-13 har Sogn og Fjordane fylkeskommune starta opp følgjande tiltak/prosjekt:

Prosjekt/Tiltak	Status	Merknad
Fv. 60 Agjeldtunnelen	Opnar september 2014	Del av fv. 60 Olden – Innvik.
Fv. 391 Tunnel til Laukeland	Opna juli 2013	Konsekvens av utrasing på fv. 391 i 2010.
Fv. 616 SørDAL – Kolset (Bremanger II)	Opna mai 2013	Utviding av prosjektet med utbetringar på veg i dagen.

Tabell 4: Oppstarta prosjekt i tillegg til tiltak gitt i Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2010-13.

Skredsikring

Prosjekt/Tiltak	Status
Fv. 57 Nishammaren, Fjaler	Opna juni 2013.
Diverse mindre tiltak	
Fv. 53 Midnestunnelen, Årdal	Ferdig august 2010.
Fv. 55 Ulvåna, Høyanger	Ferdig hausten 2012.
Fv. 92 Bjordal – Matre, Høyanger	Arbeidet utført 2012.
Fv. 633 Kleiva, Selje	Utført 2011/12.
Fv. 152 Algøya, Balestrand	Blir gjennomført i 2013/14.
Fv. 337 Buskredene, Luster	Ferdig i 2013.
Fv. 337 Bjødnabakken, Luster	Klart for byggestart i 2014.
Fv. 337 Lindeskreda, Luster	Klart for byggestart i 2014.
Fv. 615 Storesvora, Gloppen	Ferdig 2011.

Tabell 5: Skredsikringsprosjekt.

1.2 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. Innafor 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 fylket er fordelt etter Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar 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
- Sluttføring 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 tiltak følgjande tiltak:

- Mindre utbetringstiltak/ fjerning av flaskehalsar
- Mindre gang- og sykkelvegprosjekt
- Trafikktryggingstiltak
- Kollektivtiltak (t.d. busslommer, leskur – utbetring og universell utforming)

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 Regional transportplan 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 Regional transportplan gir ikkje rom til å starte opp nye større investeringsprosjekt i perioden. Store investeringsprosjekt vert rekna som investeringsprosjekt med kostnadsramme over 50 mill. kr.

1.3 Politikkutforming

Gjennom analysedokumentet til RTP har vi definert ulike strategiar for utvikling av samferdsla i fylket, samt gitt ei politikkutforming innan ulike område/tema. Desse er vist her i handlingsprogrammet og lagt til grunn for utarbeidinga av dette.

Fylkesveg

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet

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.

Drift og vedlikehald

Tiltak for å halde vegnettet ope 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.

Gang- og sykkelveg

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.
Sykkellaktiviteten 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.

Trafikktryggleik

Møte- og utforkjøringsulykker utgjer 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, køyretøyretta og fysiske tiltak.
Trafikktryggingsarbeidet elles vert følgt opp gjennom fylket sin trafikktryggingsplan.

Tunnelar

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.

Naudnett

Fylkesveggtunnelane 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 fylkesveggtunnelar som er lengre enn 500 m med trafikkmengd langt under ein ÅDT på 5000. Ut i frå trafikkmengde tilfredsstiller 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 fylkesveggtunnelar.

Bruer og ferjekaier

Registrert kostnad med å fjerne forfall og tilhøyrande oppgradering av bruer og ferjekaier på fylkesvegar i Sogn og Fjordane er om lag 200 mill. kroner. 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.

Ferjedrift

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

Vegdekke

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.

Høgfjell

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 – Tyn skal vurderast utifrå tryggleiken til trafikantane og brøytemannskap.

Riksveg

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 tilfredsstillende 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 riksvegtunnelane som må utbetrast for å tilfredsstillende krava i mellom anna tunneltryggleiksforskrifta. Riksvegferjesambanda 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.

Skredsikring

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 leggest vekt på i våre prioriteringar av rassikringstiltak.

Kollektivtransport

Ruteproduksjon

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.

Fylkeskommunane har behov for eit tettare og meir formalisert samarbeid for å sikre at felles interesser på fylkeskryssande ruter vert ivaretekne 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.

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.

Snøggbåt

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.

Pendling

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 rammer er viktig.

Alternativ kollektivtransport

Sogn og Fjordane er for grisgrendt 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.

Infrastruktur

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.

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.

Universell utforming

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

Minimums rutetilbod

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.

Drosjer

Retningslinene knytt til utøving av løyveymynde 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.

Luftfart

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 og fleire direkte ruter mellom Oslo og Sogn og Fjordane, morgon og kveld.

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

Sjøtransport

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 leggast 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.

Jernbane

Jernbaneverket 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 infrastrukturbygging i Sogn og Fjordane må difor aukast tilsvarande meir.

Breiband

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.

1.4 Retningslinjer

Under planarbeidet har planutvalet, som politisk styringsgruppe, gitt føringar og retningslinjer for vidare arbeid og prioriteringar i regional transportplan. Desse er omtala under.

Funksjonsklasseinndeling av fylkesvegnettet

Regional transportplan legg føringar for investeringar på fylkesvegnettet. Ei inndeling av dei enkelte fylkesvegstrekingane etter funksjon vil sikre ei meir hensiktsmessig og effektiv transportplanlegging. Samstundes vil den vere eit grunnlag for å prioritere midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging.

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

Det er lagt til grunn 8 ulike kriterium for å definere funksjonsklassar på vegstrekingar på fylkesvegnettet:

- Reiselengde og transport
- Samband mellom region- og kommunesentre, gjennomgangsvegar
- Befolkingskonsentrasjonar
- Vegtettheit
- Viktige kollektivknutepunkt
- Vegen sin omgjevnad
- Vegen sin funksjon i det nasjonale vegnettet
- Spesielle omsyn som omkøyringsveg for riksveg, del tunge kjøretøy, turisme mv.

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

Funksjonsklasse	Vegfunksjon
A	Nasjonale hovudvegar
B	Regionale hovudvegar
C	Lokale hovudvegar
D	Lokale samlevegar
E	Lokale tilkomstvegar

Nasjonale hovudvegar vert i funksjonsinndelinga lagt i eigen funksjonsklasse (funksjonsklasse A) som referanse for det fylkeskommunale vegnettet. Sogn og Fjordane fylkeskommune har ikkje avgjerdsmynde på dette vegnettet, men har høve til å gje fråsegn til staten sine prioriteringar. Det er difor nødvendig å vurdere riksvegane i forhold til det samla transportsystemet i fylket.

Nye prinsipp for klassifisering av ny veg og omklassifisering av eksisterande veg

Det er viktig å skilje mellom klassifisering av ny veg og omklassifisering av eksisterande veg (nedklassifisering/oppklassifisering).

Klassifisering av ny veg

- Nye vegsamband bygd etter fylkeskommunale prioriteringar og finansiert av fylkeskommune → fylkesveg
- Behov for ny veginfrastruktur som følgje av kommunale utbyggingsplanar → kommunal veg

Omklassifisering av eksisterande veg i samband med utbyggingar

Omlegging av vegtrasear gjennom t.d. tunnel:

- Dersom gamal vegtrasé er i funksjonsklasse B eller C → fylkesveg
- Dersom gamal vegtrasé er i funksjonsklasse D eller E → kommunal veg
- Dersom gamal vegtrasé på riks- eller fylkesvegnettet ikkje går gjennom utbyggingsområde → kommunal veg, vinterstengt gang- og sykkelveg eller nedlagt vegtrasé

Prioritering av skredsikringsmidlar – Kriteria

Statens vegvesen la i desember 2011 fram ei vurdering av skredsikringsbehovet for riks- og fylkesvegar i region vest. Det er peika på svakheiter med modellen og prioritering av midlar kun etter denne modellen vil truleg ikkje vere den beste løysinga for skredsikring i Sogn og Fjordane. Den største utfordringa i samband med prioritering av knappe skredsikringsmidlar, er å vurdere dyre skredsikringsprosjekt i område med lite busetjing og trafikk i høve til prosjekt der det er større busetjing og mykje trafikk.

I tillegg til kriteria i Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehov, vil fylkeskommunen legge vekt på fylgjande i prioriteringa av skredsikringsprosjekt:

- Tal innbyggjarar
- Trafikkmengd - ÅDT
- Skuleskyssbehov

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.*

2. PRIORITERINGAR

2.1 Budsjett 2014 – Økonomiplan 2014-2017

Tabellen under syner prioriteringane av driftsmidlane innanfor planteknisk ramme i perioden 2014-2017. Dei årlege rammene og fordelinga av midlane vil bli vurdert årleg i samband med det ordinære arbeidet med budsjett og økonomiplan.

Budsjett 2014 - Økonomiplan 2014-2017				
Programområde / Teneste	2014	2015	2016	2017
722 Fylkesvegar, miljø og trafiktryggingstiltak				
7220 Renter for vegforskotering		3,000	1,750	1,750
7221 Driftsmidlar overført til investeringar	34,500	15,900	11,500	14,000
7222 Fylkesvegar - drift og vedlikehald (netto)	340,448	344,137	343,202	335,117
7223 Fylkesvegar - utføresette hendingar	8,000	15,000	15,000	15,000
7224 FTU - administrasjon og tiltaksmidlar	1,200	1,200	1,200	1,200
7225 FTU - trafiktryggingstiltak i kommunane	5,000	5,000	5,000	5,000
Sum 721 Fylkesvegar - miljø og trafiktryggingstiltak	389,148	384,237	377,652	372,067
730 Bilruter				
7300 Buss - kjøp av tenester	182,764	182,829	182,229	182,229
7301 Buss - skuleskyss undertransportør/div. grunnskule	32,466	32,466	32,466	32,466
7302 Buss - skuleskyss vidaregåande skule	24,682	24,682	24,682	24,682
7303 Ungdomstilbod	8,000	8,000	8,000	8,000
7306 Diverse kollektiv	11,120	16,220	20,320	24,420
Sum 730 Bilruter	259,032	264,197	267,697	271,797
731 Fylkesvegferjer				
7310 Fylkesvegferjer	97,260	97,260	102,660	108,290
Sum 731 Fylkesvegferjer	97,260	97,260	102,660	108,290
732 Båtruter				
7321 Båt - skuleskyss/veglause grender	6,428	6,428	6,428	6,428
7322 Båt - ekspress og lokalruter	109,445	109,445	109,445	109,435
7323 Båt - diverse	5,166	7,182	9,202	11,087
Sum 732 Båtruter	121,039	123,055	125,075	126,950
733 Tilrettelagt transport				
7331 Tilrettelagt transport	9,500	9,500	9,500	9,500
Sum 733 Tilrettelagt transport	9,500	9,500	9,500	9,500
SUM	875,979	878,249	882,584	888,604

Tabell 6: Prioriteringane av driftsmidlane innanfor planteknisk ramme i perioden 2014-2017.

Det er i driftsbudsjettet for 2014-2017 lagt opp til ei vidareføring av ruteproduksjonen innanfor kollektivområdet på dagens nivå. Tilboda til alternativ transport er også vidareført.

Utviklinga dei siste åra har vist at kostnadsnivået innanfor kollektivområdet (buss og båt) aukar meir enn den generelle priskompensasjonen gjennom kommunal deflator. Det er teke høgde for ei slik utvikling vidare ved at det er lagt inn ein buffer på 2 pst. årleg (under postane *Diverse kollektiv* og *Båt-diverse*).

Erfaringar frå nyare ferjeanbod i andre fylke er at kostnadane aukar i høve tidlegare anbod. Det er derfor teke høgde for ein kostnadsauke frå 2016 og 2017 etter kvart som nye anbod vert sett i drift.

Løyvinga til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet vil i økonomiplanperioden er no på det nivået som er vurdert som nødvendig for å stoppe forfallet på fylkesvegnettet.

Det er sett av driftsmidlar til investering på 75,9 mill. kr samla i 4-årsperioden.

2.2 Marginalliste driftsramme

Tabellen under syner prioriteringane av driftsmidlane innafor eventuelle endringar i planteknisk ramme på høvesvis +/- 5 og 15 pst. Føremålet med tabellen er å syne ei retning for prioriteringar ved eventuelle endringar i dei økonomiske rammene over tid. Ved ein reduksjon i budsjettammene vil det bli reduksjonar både på kollektivområdet og innanfor fylkesvegområdet.

Ved ein auke i budsjettammene vil det bli prioritert å styrke vegvedlikehaldet noko for å redusere forfall. Auke utover dette vil bli prioritert mot mindre investeringar og utbetring av kollektivtilbodet.

Endringar i budsjettammer	-15 %	-5 %	Planteknisk ramme	+ 5 %	+ 15 %
	- 120 mill. kr	- 40 mill. kr	2014	+ 40 mill. kr	+ 120 mill. kr
Programområde / Teneste					
722 Fylkesvegvar, miljø og trafikktryggingstiltak					
7220 Renter for vegforskotering					
7221 Driftsmidlar overført til investeringar			34,500	10,000	40,000
7222 Fylkesvegvar - drift og vedlikehald (netto)	-46,000	-14,000	340,448	10,000	40,000
7223 Fylkesvegvar - uføresette hendingar	-15,000		8,000		
7224 FTU - administrasjon og tiltaksmidlar	-1,200	-1,200	1,200		
7225 FTU - trafikktryggingstiltak i kommunane	-5,000	-5,000	5,000		
Sum 721 Fylkesvegvar - miljø og trafikktryggingstiltak	-67,200	-20,200	389,148	20,000	80,000
730 Bilruter					
7300 Buss - kjøp av tenester	-15,000	-3,000	182,764	10,000	20,000
7301 Buss - skuleskyss undertransportør/div. grunnskule			32,466		
7302 Buss - skuleskyss vidaregåande skule			24,682		
7303 Ungdomstilbod	-8,000	-4,000	8,000		
7306 Diverse kollektiv			11,120		
Sum 730 Bilruter	-23,000	-7,000	259,032	10,000	20,000
731 Fylkesvegferjer					
7310 Fylkesvegferjer			97,260		7,000
Sum 731 Fylkrevegferjer	0,000	0,000	97,260	0,000	7,000
732 Båtruter					
7321 Båt - skuleskyss/veglause grender			6,428		
7322 Båt - ekspress og lokalruter	-20,000	-8,000	109,445	5,000	8,000
7323 Båt - diverse	-1,800	-1,800	5,166		
Sum 732 Båtruter	-21,800	-9,800	121,039	5,000	8,000
733 Tilrettelagt transport					
7331 Tilrettelagt transport	-8,000	-3,000	9,500	5,000	5,000
Sum 733 Tilrettelagt transport	-8,000	-3,000	9,500	5,000	5,000
SUM	-120,000	-40,000	875,979	40,000	120,000

Tabell 7: Prioriteringar av driftsmidlar innafor ev. endringar i planteknisk ramme på høvesvis +/- 5 og 15 pst.

Ved reduksjon av ramma til drift og vedlikehald må følgjande tiltak vurderast:

- Kutte ut alt tingingsarbeid innanfor driftskontraktane
- Tidlegare stenging og seinare opning av fjelloverganger
- Vinterstenging av fleire fjelloverganger
- Akseptere mørklegging av tunnelar på grunn av jordfeil
- Redusert vinterdriftsstandard
- Redusert dekkelegging
- Stenging av rasteplassar og venterom
- Legge ned trafikktryggingsutvalet (FTU)

Ved reduksjon av ramma til kollektiv må følgjande tiltak vurderast:

- Legge ned ein av snøggåttane (Sognebåten og/eller Spegelvendten)
- Redusert lokalbåttilbod i Indre Sogn, Gulen/Solund og Florabassenget (eventuelt Kystvegekspresen)
- Legge ned godsboat Bergen – Solund – Værlandet – Bulandet etter at kontrakten går ut
- Redusere/fjerne deler av lokale og regionale bussruter
- Redusere/fjerne deler av fylkeskryssande bussruter
- Redusere/fjerne deler av ungdomstilbod
- Redusere/fjerne deler av Serviceskyss og Tilrettelagt transport

2.3 Investeringsprogram

Det er prioritert midlar til slutføring av oppstarta prosjekt og nødvendig utbetring av fv. 53 Daløy ferjekai og fv. 633 Rasoverbygg Kleiva. Det er i tillegg prioritert midlar til trafikktrygging ut frå ei vurdering frå Statens vegvesen om minimumsbehov på dette området.

Det er sett av 343 mill. kr til parsell Uglå-Skarstein på fv. 60 Olden-Innvik i 4-årsperioden.

Konsekvensar av **Førdepakken** er lagt inn i investeringsprogrammet. I første fireårsperiode er det lagt inn samla utgifter på 210 mill. kr. Dette er finansiert med bompengar og refusjon av mva. I siste seksårsperiode er det lagt inn samla utgifter på 350 mill. kr. Dette er finansiert med 150 mill. kr i fylkeskommunale midlar fordelt med 25 mill. kr årleg i seks år frå 2018, samt 200 mill. kr i bompengar og mva. refusjon, jf. finansieringsplan. Dette gjeld dei fylkeskommunale prosjekta i Førdepakken.

I siste 6-årsperiode er det prioritert midlar til Førdepakken, mindre utbetringar og trafikktryggingstiltak.

Investeringsprogram	Planteknisk ramme					
	2014	2015	2016	2017	Sum 2014-17	Sum 2018-23
Store prosjekt	109,9	145,5	117,0	96,0	678,4	427,0
Fv. 609 Dalsfjordsambandet (sluttføring)	54,2				54,2	
Fv. 616 Bremangersambandet	5,0	5,0			10,0	
Fv. 60 Olden-Innvik, parsell Agjeld-Ugla (sluttføring)	15,6	20,5			36,1	
Førdepakken		ikkje fordelt på år			210,0	350,0
Fv. 60 Olden-Innvik, parsell Ugla-Skarstein	10,0	120,0	117,0	96,0	343,0	39,0
Avviksfond Olden-Innvik	19,0					38,0
Avviksfond i høve store prosjekt	6,1					
Mindre utbetringar	65,1	4,0	27,5	30,7	127,3	6,0
Fv. 243 Aurland-Stegastein (refusjon forskottering)		4,0	4,0		8,0	
Fv. 333 Mørkridsdalen (bru)	10,5				10,5	
Fv. 365 Pilestredet bru	19,5				19,5	
Fv. 542 Osstrupen bru	15,9				15,9	
Fv. 31 Daløy ferejekai - utbetring			13,3		13,3	
Fv. 633 Rasoverbygg Kleiva			10,2	30,7	40,9	
Fv. 613 Steinsdøla bru	5,1				5,1	
Fv. 614 Lysanlegg Svelgen	5,1				5,1	
Fv. 4 Utbetringar - omklassifisering Gulen	2,7				2,7	
Pakke for utbetring av fylkesvegvar, g/s-veg og tunnelrehab.	3,6				3,6	
Fv 700 Nordstrandsvegen	2,7				2,7	
Fv. 53 Brøytestasjon Holsbru					0,0	3,0
Fv. 50 Brøytestasjon					0,0	3,0
Fv. 611 Naustdal-Vevring (binding ved ev. gruvedrift)*						
Gang- og sykkelvegvar	32,6	13,4	1,3	1,3	48,6	7,8
Fv. 545 Kinnvegen (sluttføring)	32,6	12,1			44,7	
Fv 548 Brandsøyvegen		1,3	1,3	1,3	3,9	7,8
Trafikktryggingstiltak	8,0	8,0	8,0	8,0	32,0	46,0
Miljø- og servicetiltak	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kollektivtrafikktiltak	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0
Planlegging og prosjektering	5,0	3,0	3,0	3,0	14,0	10,0
Til fordeling vegsektoren	5,0	0,0	0,0	0,0	5,0	0,0
SUM	227,1	173,9	156,8	139,0	906,8	496,8

Tabell 8a: Investeringsprogram.

* Fylkeskommunen har 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. Dette er ikkje finansiert.

Finansieringsplan					Sum	Sum
	2014	2015	2016	2017	2014-17	2018-23
Driftsmidler	34,5	15,9	11,5	14,0	75,9	59,3
Refusjon av mva.	36,3	30,1	26,6	23,7	116,7	23,6
Fondsmidler	21,1	3,0	20,5	20,5	65,1	
Lånemidler-føresett	135,2	124,9	98,2	80,8	439,1	63,9
Bompengar/mva. refusjon - Førdepakken		Ikkje fordelt på år			210,0	200,0
Fylkeskommunal finansiering Førdepakken						150,0
Sum	227,1	173,9	156,8	139,0	906,8	496,8

Tabell 8b: Finansieringsplan.

Det er lagt opp til eit låneoptak som sikrar at ramma for rentekompensasjonsordninga kan oppfyllest.

Førdepakken er i fireårsperioden finansiert med 210 mill. kr bompengar og mva. refusjon. I perioden 2018-2023 er det lagt opp til 200 mill. kr i bompengar og mva. refusjon samt årlege fylkeskommunale løyvingar i seks år frå 2018 på 25 mill. kr (samla 150 mill. kr).

2.4 Marginallister investering

Store investeringsprosjekt

Marginalliste for store investeringsprosjekt er basert på tidlegare handlingsprogram, samt registrert behov i perioden og i innspelsrundar.

Alle kostnader i mill. 2013-kr

	Prosjekt/Tiltak	Kostnads overslag	Status
1.	Fv. 616 Svelgen - Indrehus	635	Ein del av kystvegen/45-minuttsregionen regionvegpakke.
2.	Fv. 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet	970	Fjaler kommune og Gaular kommune: Kan delast i fleire delprosjekt. Delvis bompengefinansiering kan bli aktuelt.
3.	Fv. 60 Grodås – Møre grense	241	Hornindal kommune: Godkjent kommunedelplan. Ferdig reguleringsplan i 2014.
4	Ferjesamband Rugsundøy – Vemmelsvik		Ein del av Kystvegen/45-minuttsregionen regionvegpakke
5.	Fv. 55 Tronvika – Ulvåna	450	Høyanger kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 55. Kan delast opp i fleire mindre prosjekt
6.	Fv. 55 Høyheimsvik – Nes	165	Luster kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 55.
7.	Fv. 303 Seimsdalstunnelen	93	Årdal kommune: Fleire tiltak er aktuelle. Utbetring av dagens tunnel – ny tunnel. Kostnad vil avhenge av ambisjonsnivå (93 – 320 mill. kr), fylkestinget sin intensjon er å legge til rette for ein trygg veg.
8.	Fv. 615 Sandane - Storebru	800	Gloppen kommune og Flora kommune: Tiltak prioritert i rapport fv. 615. Kan delast opp i fleire mindre prosjekt. Tiltak prioritert i rapport fv. 615 vert vurdert i samband med mindre investeringsprosjekt.
9.	Rørvikfjellet		

Tabell 9: Prioritert oversikt over aktuelle nye store investeringsprosjekt.

Uprioritert marginaliste utbetring av fylkesveggar

Uprioritert marginaliste for utbetring av fylkesveggar er basert på tidlegare handlingsprogram, samt registrert behov i perioden.

Kostnader i mill. 2013-kroner

Prosjekt/Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
Fv. 13 Dragsvik ferjekai	20	B	Balestrand kommune: Større reparasjonsarbeid betong.
Fv. 53 Fjellsikring vest for Finnsåstunnelen	8	B	Årdal kommune: Fjellsikring, reinsk, bolting, oppsetjing av noko nytt fanggjerde. Er prosjektert. Også aktuelt som mindre rassikringstiltak.
Fv. 57 Undalstunnelen	20	B	Gulen kommune: Sjå rapport. Ny veg og tunnel: 150-200 mill. kr. Her er det lagt inn auke tunnelhøgde til 4,2 m.
Fv. 61 Naveosen - Sollibakke		B	Vågsøy kommune: Skal lage reguleringsplan. Har ikkje oppdatert kostnadsoverslag.
Fv. 609 Stongfjorden - Askvoll	30	B	Askvoll kommune: Mindre utbetnings- og trafikktryggingstiltak, jf. rapport.
Fv. 606 Møteplassar	3	C	Solund kommune: Søknad frå kommunen. Trafikktrygging.
Fv. 92 Møteplassar i tunnel Bjordal - Vamråk	10	D	Høyanger kommune: Tetting av vasslekasjar, asfalt, utbetring av overgang ved tunnel, møteplass for vogntog.
Fv. 121 Vange bru/Seljestokken	5	D	Vik kommune: Utbetring av drenering fylkesveg. Liten lysopning under bru gir fare for flaum ved store nedbørmengder.
Fv. 301 Farnes - Hjelle	20	D	Årdal kommune: Utvida grøft for å ta imot is- og steinnedfall frå skjering og fjellområdet over skjeringa ved Galden.
Fv. 302 Midtun - Åbøle	50	D	Årdal kommune: Planlegging 2013. Kostnad basert på utgreiing frå før 2010. Få oppdatert overslag når planarbeidet er kome lenger.
Fv. 331 Skjolden - Urnes		D	Luster kommune: Utgreiing som beskriv aktuelle tiltak blir ferdig i 2013. Mur ved Sørheim vert utbeta i 2014.
Fv. 393 Håland - Tømmerbakke	4	D	Fjaler kommune: Godkjent reguleringsplan. Møteplassar og breiddeutviding i kurver.
Fv. 621 Måløy – Vågsvåg	13	D	Vågsøy kommune: Mindre utbetringar som møteplassar, drenering, overbygning og trafikktryggingstiltak.
Fv. 661 Haugen – Myrold	27	D	Eid kommune: Forsterking, drenering og møteplassar.
Fv. 662 Nordfjordeid – Torheim	30	D	Eid kommune: Utgreiing 2013.
Fv. 724 Fossvega i Oldedalen	1	D	Stryn kommune: For høge betongvange på rasoverbygg.
Fv. 421 Vikja - Roska		E	Gaular kommune.

Tabell 80: Marginaliste for utbetring av fylkesveggar.

Marginalliste for utbetring av fylkesvegnettet er ikkje prioritert. Før vi veit noko om kva rammer som er disponible er det vanskeleg gi ei fagleg grunngjeving for prioritering av tiltak. Vi har motteke mange prioriterte innspel frå kommunane på mindre investeringstiltak som ikkje kjem fram i tabellen over. Tabellen er soleis ikkje uttømande. Prioritering av eventuelle tiltak må skje i samband med dei årlege budsjettprosessane ut frå tilgjengelege rammer.

Marginalliste gang- og sykkelveggar

Dei viktigaste kriteria for prioritering av gang- og sykkelveggar er:

- 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

Det er prioritert følgjande tiltak:

Kostnader i mill. 2013-kroner

Pri.	Prosjekt/Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
1	Fv. 607 Heggebø - Leirvik	5-8	C	Hyllestad kommune: Reguleringsplanarbeid sett i gang. Sak om fråvik.
2	Fv. 614 Svelgen sentrum	15-20	B	Bremanger kommune: Reguleringsplan ligg føre.
3	Fv. 545 Idrettsanlegg – Florø barneskule (Michael Sahrsgate)	15-22	C	Flora kommune: I dag er det fortau på delar av strekninga og gangsti gjennom parken.
4	Fv. 615 Storebrua – Vonheimskrysset	45-60	C	Gloppen kommune: Første delstrekning for å få etablert tilbod for mjuke trafikantar gjennom Sandane sentrum.
5	Fv. 700 Sandane x fv. 615 – Austreim x kv	40-55	D	Gloppen kommune.
6	Fv. 608 Strømmen – Askvoll skule	25-35	C	Askvoll kommune: Tryggare tilkomst frå aust og sør til Askvoll skule.
7	Fv. 60 Innvik – Hildestranda	23-32	B	Stryn kommune.
8	Fv. 185 Hermansverk x rv. 55 – Hjedl	60-85	D	Leikanger kommune: Mykje gang- og sykkeltrafikk mellom sentrum og skulen og bustadområda oppe i bygda. Tiltaket er eit vilkår for utbygging av nye bustadfelt. Reguleringsplanarbeid sett i gang.

Tabell 9: Marginalliste for gang- og sykkelveggar.

Uprioritert marginalliste trafikktryggingstiltak

Med utforkøring som dominerande ulukkestype, er oppsetjing av rekkverk der dette manglar, eller har for dårleg kvalitet, det viktigaste trafikktryggingstiltaket.

Kostnader i mill. 2013-kroner

Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
Rekkverk	60		Behovet for nytt rekkverk og oppgradering av gamle rekkverk er stort, i storleiken 10-20 mill. kr per år. Det er føreslege ei minsteløyving til rekkverk og sideterreng på 5 mill. kr per år.
Fv. 614 X fv. 577 Myklebust		B	Bremanger kommune: Planlegging i gang.
Fv. 608 Utbetring av kryss ved Straumsbrua		C	Askvoll kommune: Planlegging i gang. Marginalprosjekt i 2014-2019.
Fv. 53 Årdalstangen – Øvre Årdal	7	B	Årdal kommune: Tiltak etter ts-synfaring.
Andre trafikktryggingstiltak	20		Aktuelle tiltak kan vera trafikktryggingstiltak etter inspeksjonar og synfaringar, lyssetjing av gangfelt, utbetring av sikt i kryss mm.
Fv. 604 X kommunal veg til Leirdalen	5	C	Luster kommune: Dårlig sikt og radius i krysset.

Tabell 10: Uprioritert marginalliste for trafikktryggingstiltak.

Marginalliste for miljøtiltak og servicetiltak

Kostnader i mill. 2013-kroner

Pri.	Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
1.	Fv. 243 Vassforsyning til Stegastein	0,5-1	D	Aurland kommune.
2.	Fv. 60 Rasteplass Kråka	6	B	Stryn kommune: Tiltaket er prosjektert.
3.	Fv. 60 Toalett rasteplass Utvikfjellet	3	B	Gloppen kommune.
4.	Fv. 60 Rasteplass ved Honndøla bru	5	B	Hornindal kommune: Kan vere del av fv. 60 Grodås - Møre grense.

Tabell 11: Marginalliste for miljøtiltak og servicetiltak.

Marginalliste for kollektivtrafikktiltak

Kostnader i mill. 2013-kroner

Tiltak	Kostnads overslag	Funksj. klasse	Merknad
Busslommer, leskur – utbetring og universell utforming	3 mill. kr årleg		Fleire mindre tiltak kan vera aktuelle.

Tabell 124: Marginalliste for kollektivtrafikktiltak.

2.5 Marginalliste kollektiv

Pri.	Tiltak
1.	Serviceskyss/målretta kollektivtiltak
2.	Bybuss i Førde og Florø – takstnivå og tilbod
3.	Kollektivruter i BAS område
4.	Ferje – frekvens og opningstid
5.	Marknadsføring av kollektivtilbodet

Tabell 13: Marginalliste kollektiv.

2.6 Skredsikring

Prosjekt som er i gang:

Pri.	Prosjekt/Tiltak	Merknad
-	Fv. 55 Gullringen	Refusjon 2016/17
-	Fv. 152 Algøya	Ferdig 2014
-	Fv. 337 Buskredene	Ferdig 2013

Tabell 16: Prosjekt som er starta opp og skal fullførast i planperioden.

Nye skredsikringstiltak:

Pri.	Prosjekt/Tiltak	Merknad
1.	Fv. 337 Bjødnabakken/Lindeskreda	Luster kommune: Reguleringsplan ligg føre.
2.	Fv. 55 Renninganeset	Balestrand kommune.
3.	Fv. 722 Flovegen	Stryn kommune: Treng planleggingsmidlar.
4.	Fv. 53 Jåteli	Årdal kommune.
5.	Fv. 55 Kjenes	Balestrand kommune: Alternativ løysing med bru over Esefjorden.
6.	Fv. 609 Heilevang	Askvoll kommune
7.	Fv. 92 Arnafjord	Vik kommune.
8.	Fv. 616 Davikstranda	Bremanger kommune.
Upri.	Mindre tiltak – 10 mill. kr årleg	Behov og fordeling av midlar skal vurderast årleg i eiga sak.

Tabell 147: Prioriteringsliste skredsikringstiltak

Framdrifta vil vere avhengig av storleiken på statleg tilskot til skredsikring. Årlege løyvingar vil bli vurderte i samband med det ordinære budsjettarbeidet.

Det er sett at 10 mill. kr årleg til mindre skredsikringstiltak og at desse midlane blir fordelt av hovudutvalet i eiga sak.

Dette vil gjere det mogleg å utføre mindre skredsikringstiltak i perioden dersom det oppstår spesielle/akutte behov og det finst økonomiske rammer for dette. Dette vil då vere tiltak som kjem i tillegg til den vedtekte prioriteringslista. Ramma for slike mindre tiltak må vurderast i dei årlege budsjetta.

Det vert lagt opp til følgjande budsjett for skredsikringstiltak:

Skredsikringstiltak					
Prosjekt					Sum 2014-
	2014	2015	2016	2017	17
Fv. 55 Gullringen (refusjon)			60,4	61,0	121,4
Fv. 152 Algøya	26,6				26,6
Fv. 337 Bjørnabakken	81,8	102,3	58,3		242,4
Mindre skredsikringstiltak - ufordelt	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Mindre utbetringar	118,4	112,3	128,7	71,0	430,4

Tabell 158: Skredsikringstiltak

Det er lagt opp til følgende finansieringsplan:

Finansieringsplan					
					Sum 2014-
	2014	2015	2016	2017	17
Statleg tilskott	46,6	93,2	117,1	69,3	326,2
Refusjon av mva.	20,1	19,1	11,6	1,7	52,5
Statleg tilskott - unnytta midlar frå 2013	51,7				51,7
Sum	118,4	112,3	128,7	71,0	430,4

Tabell 19: Finansieringsplan skredsikringstiltak

2.7 Drift og vedlikehold

I tabellen under er det synt behovet for løyvingar i perioden 2014-2017 dersom vi legg til grunn at forfallet ikkje skal auke.

Tiltak	Behov for å stoppe forfall				Sum 2014-
	2014	2015	2016	2017	2017
Drift	191	194	198	201	783
Vedlikehold	217	211	211	211	851
Sum (brutto)	408	405	409	412	1 634

Tabell 20: Behov for midlar til drift- og vedlikehold for å hindre auke i forfall.

Behovet for løyving i 2014 er på om lag 400 mill. kr dersom forfallet ikkje skal auke. Av dette er om lag 250 mill. kr bunde i kontraktar knytt til drift av vegnettet, samt tunnelvedlikehold og andre utbetringar.

Drift

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

Ved inngangen til perioden er kostnadene med drift av vegnettet bundne i sju forskjellige driftskontraktar. I tillegg er det egne kontraktar innan drift av elektriske anlegg og fagkontraktar for vedlikehold av bruer og ferjekaier. Fleire av desse kontraktane skal lysast ut på nytt i løpet av perioden, noko som kan medføre kostnadsauke innan einskiltkontraktar.

I driftskontraktane er det lagt inn noko bestillingsarbeid. Det betyr at vi kan utføre nokre mindre vedlikehaldsoppgåver gjennom kontraktane utan å lyse dei ut på nytt. Dersom ramma til drift og vedlikehold blir redusert, må vi vurdere å redusere omfanget av dette. Binding for driftskontraktane er om lag 150 mill. kr for 2014.

Vedlikehald

Med vedlikehald meiner vi å utbetre vegen til opphavleg standard, for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Døme på slike tiltak er dekkelegging, skifte av stikkrenner, skifte utslitte delar i elektriske anlegg, skifte rekkverk, grøfting osv. I perioden 2010-2013 har nivået på løyvingane vore tilnærma på eit nivå der forfallet ikkje skal auke. I arbeidet med vedlikehaldsplan er det teke utgangspunkt i forfall på vegnettet og vurdert ulike strategiar for å hindre at dette aukar. Då tilstanden på ulike vegar og ulike vegelement utviklar seg ulikt over tid, kan det bli behov for å omprioritere midlar i høve til føresetnadane som er gjort i planarbeidet.

I tabell 20 er det synt minimumsbehov for drift- og vedlikehaldsmidlar for at forfallet i perioden ikkje skal auke. Dersom løyvinga blir redusert i høve til dette vil forfallet auke som igjen kan føre til at kostnadene med utbetring aukar over tid.

Tiltak for å etablere og oppgradere lys og elektrisk anlegg i tunnelar, samt brannsikring og tryggingssystem er ikkje med i tabell 20.

Tunnel – behov

Det er lagt til grunn eit *minimumsbehov* på 60 mill. kr pr. år til tunneltiltak for å hindre at tunnelar vert stengde i perioden. Ein del av utfordringane på vegnettet er knytt til gammalt elektrisk utstyr i tunnelane og at plater som er nytta til vass- og frostsikring losnar. Noko av dette skuldast at det tidlegare er nytta materialar som ikkje er eigna for bruk i tunnelar. Det er problem med korrosjon på grunn av fuktig miljø og jordfeil i ex-kablar på grunn av fukt og støv/skitt.

Utfordringane kan beskrivast slik:

- Tunnelinspeksjonar og tilsyn med elektroanlegg avdekkar dårleg teknisk tilstand i mange tunnelar. Ein del tiltak kan ikkje utsetjast.
- Teknisk utstyr vert svekka av miljø og alder.
- Det lokale eltilsynet har fullmakt til å stenge av elektriske anlegg dersom tilstanden er vurdert som risikofylt, eller pålegg ikkje vert fylgt opp av anleggseigar.

Tunnelforfallet syner seg særleg ved at det oftare vert jordfeil i tunnelar. Dette kan medføre utkopling av straumen i mange tunnelar slik at dei vert mørklagde. I mange tilfelle er det då heller ikkje straum til nødvendig nødutrusting.

Dei største utfordringane har til no vore i Høyangertunnelen på fv. 55 og i Midnestunnelen på fv. 53 i Årdal. Desse har fått løyving til start av utbetningsarbeid i 2013. Det er fleire tunnelar med jordfeil i ex-kablar. For nokre av desse er lyset slått av og fartsgrensa sett ned. Ved jordfeil i tunnelar er det 3 strategiar for tiltak:

1. *Mellombels løysing* med gummikabel langs tunnelveggen, med lyspunkt for kvar 100 meter. Dette er mellom anna gjort på i Geiteryggtunnelen på fv. 50.
2. *Skifte kabel, behalde gamle armaturar*: Dette er gjort i Seimsdalstunnelen på fv. 303.
3. *Framtidsretta løysing*, som inneber skifte av heile det elektriske anlegget. Dette må kombinerast med å ta att vass- og frostsikring av tunnelen. For smale og/eller låge tunnelar bør dette kombinerast med *strukturelle tiltak* (utviding av tunnelprofil). Kostnadene kan difor bli store.

Det er ikkje funne plass til utbetring og strossing av Seimsdalstunnelen på fv. 303 og Undalstunnelen på fv. 57.

Statens vegvesen har sett i gang arbeid med ein plan for tunnelrehabilitering.

Bruer og kaiar – behov

Fleire bruer, kaiar, rasoverbygg blir vurdert til å ha behov for eigne løyvingar.

Dette skuldast til dømes:

- At det er gamle byggverk.
- Stor slitasje over tid har medført svekka styrke.
- At dei er "flaskehalsar" på grunn av breidde, høgde og kurvatur.
- Behov for oppgraderingar i forhold til trafikktryggleik.
- Bereevna er maksimalt utnytta på ein del bruer.

Mange av desse byggverka er kostbare å oppgradere. I vedlikehaldsplanen er det teke med kostnader for forfall i det vi kan kalle generelt bruvedlikehald. Investeringsprosjekt og utskifting av byggverk vil vera kostnader som kjem i tillegg.

Dekkelegging/forsterking/vegmerking

Om lag 20-25 pst. av vegdekket på fylkesvegane er i svært dårleg stand. Av fylkesvegar i funksjonsklasse B kan vi spesielt nemne fv. 60 mellom Grodås og Møre grense i Hornindal. Elles er det for ein stor del vegar med liten trafikk (vegklasse D og E).

Forfallet innan vegdekke er rekna til om lag 520 mill. kr. For at dette ikkje skal auke ytterlegare, bør løyvingane til dekkelegging, inkludert naudsynt forsterking av vegkroppen, vera på om lag 80 mill. kr årleg. I tillegg til dette kjem i storleiken 8 mill. kr til vegmerking.

Vegutstyr, miljø andre tiltak

Dette inneheld tiltak i høve til:

- *Drens- og avløpsanlegg* omfattar drengrofter, lukka drenering, stikkrenner og kummer. Med godt drengssystem hindrar vi flaum og utvasking av vegkropp, noko som aukar levetida til veggen.
- *Vegutstyr og miljøtiltak* omfattar vedlikehald av ei lang rekke objekt, der dei viktigaste er murar, støyskjermar, stabilitetssikring, grøntareal og skråningar, kantstein, rekkverk, gjerder, lysanlegg, skilt og sideanlegg (plasser) med utstyr, til dømes rasteplassar.
- *Andre vedlikehaldstiltak* kan vere fjellreinsk, masseutskifting, kantforsterking, breiddeutviding, oppgradering av bygningar mm. Mange av fylkesvegane er bygd for lenge sidan. Dei fleste av desse har stort oppgraderingsbehov for å kunne møte dagens trafikk med auka trafikkvolum, storleik og vekt på kjøretøy.

Framlegg til drift- og vedlikehaldsplan 2014-2017

Innafor planteknisk ramme vil det bli prioritert følgjande fordeling av drift- og vedlikehaldsmidlar:

	Drift og vedlikehald Tiltak	Framlegg til drift og vedlikehaldsplan				Sum 2014- 2017	Behov for å stoppe veksten i	Reduksjon i forfall	Samla forfall fylkesveg
		2014	2015	2016	2017				
Drift	Driftskontraktar (driftskontrakt, Andre faste driftsutgifter (straum,	183,8 8,8	194	198	202	787	783	4	
Vedlike hald	Tunnel	100,0							2 600
	Bru/ferjekai - drift og vedlikehald	8,5							200
	Dekkelegging/forsterking/vegmerking	50,0	221	216	204	860	851	9	520
	Vegutstyr, miljø og andre tiltak	60,1							650
	Sum (brutto)	411,2	415	414	406	1 647	1 634	9	3 970
	refusjon av mva.	70,7	71	71	71				
	Sum (netto)	340,5	344	343	335				

Tabell 16: Drift- og vedlikehaldsplan 2014-2017.

I 4-årsperioden er vi på eit nivå på det nivå som er vurdert som nødvendig i høve til behovet for å stoppe forfallet. Drift- og vedlikehaldstiltak på vegar i funksjonsklasse B og C vil bli prioritert.

Driftsoppgåver utført av andre/tilskot til drift etc.

Fylkesveggar drifta av kommunar

Det er avtalar med kommunane Årdal, Lærdal, Leikanger, Solund, Flora, Fjaler og Hornindal om drift av enkelte fylkesveggar i kommunen. Statens vegvesen har føreslege å avvikle desse avtalane og ta alle fylkesveggar inn i driftskontraktene etter kvart som desse vert lyst ut på nytt. Det er ikkje venta at dette skal gje endring i kostnader til drift og vedlikehald. Forslaget er sendt på høyring til dei aktuelle kommunane. Dei har ulike syn på dette. I samband med utlysing av ny driftskontrakt for Indre Sogn, gjorde hovudutval for samferdsle slikt vedtak (HS-SAK 22/13):

”Drift av fv. 302 Midtun - Åbøle i Årdal, samt fv. 243 Lærdal – Varahaug bru, fv. 271 Lunde - Stødno, fv. 272 Tønjum - Mo og fv. 273 Steinklepp - Berge i Lærdal blir lagt inn som opsjon i driftskontrakt for Indre Sogn som grunnlag for eventuell avtale med kommunane Årdal og Lærdal om driftsansvar.”

Tilskot til veglys

Det er ulik praksis for ansvar for drift av veglys på fylkesvegnettet. Før forvaltningsreforma hadde Statens vegvesen ansvar for trafikklys og elektro i tunnelar på fylkesveggar, men ikkje veglysanlegg utanom. For riksveggar har Statens vegvesen ansvar for drift av lysanlegg på nokre strekningar, for det meste der det er parallellført gang- og sykkelveg og fotgjengarfelt. I tillegg vert det gjeve driftstilskot til nokre lysanlegg. Kostnadene med dette ligg inne i elektrokontraktane Statens vegvesen har med driftsentreprenerane.

Statens vegvesen får frå tid til anna ynskje frå kommunar om å overta driftsansvar for etablert veglys langs fylkesvegstrekingar eller setje opp lys der dette manglar. Det har vore ulik praksis i delar av fylket når det gjeld dette fagområdet. På ein del strekningar er det hensiktsmessig at kommunar/e-verk har driftsansvar for veglys. Der desse tilfredsstillar krav etter vegnormalane, vert det gjeve driftstilskot.

Følgjande praksis blir lagt til grunn:

- Nybygde anlegg finansiert av fylkeskommunen, med grunnlag i krav i vegnormalane, skal driftast som fylkesveganlegg.
- Dersom kommunar eller andre søker om at fylkeskommunen skal overta driftsansvar for eller yte driftstilskot til etablerte lysanlegg, må desse tilfredsstillar skal-krava i vegnormalane, samt tekniske krav til belysning og utstyr.
- Eksisterande lysanlegg som ikkje er grunnleggje i skal-krav, vil også i framtida vera kommunane/andre sitt ansvar.

Drift av gang- og sykkelveggar

Etter forvaltningsreforma i 2010, har vi ulikt driftsregime på gang- og sykkelvegane langs fylkesvegnettet vårt avhengig av om dei ligg langs gamle eller nye fylkesveggar, samt kor tid dei er bygde. Staten har hatt som praksis at gang- og sykkelveg langs riksveg vert eigd, drifta og vedlikehalden av staten. Tidlegare har dette dels vore kommunalt ansvar langs fylkesvegnettet, sjølv om fylkeskommunen har teke driftsansvar for nybygde gang- og sykkelveggar dei seinare åra.

Det vert lagt til grunn følgjande praksis:

- Nybygde anlegg finansiert av fylkeskommunen skal driftast som fylkesveg.
- Dersom kommunar eller andre finansierer bygging av fortau og gang- og sykkelveggar, må vegstatus og driftsansvar avgjerast i kvart tilfelle.
- Kommunar som ynskjer at fylkeskommunen skal overta ansvar for gang- og sykkelveg eller fortau langs fylkesveg, må søke fylkeskommunen om dette. Vegane må i så fall tilfredsstillar krav til dekke, breidde og sikt.

Sak 43/13 Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014 - 2023 Endeleg godkjenning

Fylkestinget vedtek Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014- 23, inkludert handlingsprogram for 2013-17(23), med følgjande endringar:

1. Investeringsprogrammet vert endra slik:

- a) Investeringsramma for fylkesvegar vert auka i tråd med fleirtalstilrådinga i finansutvalet 13.11.13.
- b) Fylkesdirektøren si tilrådde disponering av rammeauken i pkt. 1a) vert ikkje vedteken.
- c) Med tilvising til SFE Nett AS sin søknad av 15.11.13 vert det tilbydd 13 mill.kr til delfinansiering av attståande prosjekt ved Fv. 548 Brandsøyvegen i Flora kommune. Ein føresetnad for løyvinga er at Flora kommune løyver eit tilsvarande beløp til vegdelen av prosjektet. Fylkeskommunen aksepterer SFE Nett sitt tilbod om forskotering og vil betale SFE Nett 1,3 mill. kr pr. år i 10 år – med 2015 som første år. Ein vidare føresetnad er at SFE Nett AS tek ansvaret for gjennomføringa av prosjektet og likeeins dekkjer ei ev. kostnadsoverskriding. Fylkesrådmannen får fullmakt til å underteikne nødvendig avtale med SFE Nett AS.
- d) Fv. 700 Nordstrandvegen vert tilført 2,7 mill. kr i 2014, finansiert ved auka låneopptak for 2014 og tilsvarande redusert låneopptak for 2015
- e) Fv. 60 Ugla – Skarstein inkl. buffer vert lagt inn i investeringsprogrammet med 420 mill. kr. Oppstart tidlegast mogleg i økonomiplanperioden. Finansiert i tråd med vedtak i økonomiplan/budsjett 2014-17

2. Marginalliste store investeringsprosjekt (sjå tabell 9 i handlingsprogrammet)

3. Pkt.1 (Svelgen – Indrehus) og pkt. 4 (Ferjesambandet/bru Rugsundøy – Vemmelsvik) er ein del av Kystvegen/45-minuttsregionen. Fylkestinget ber om ei eiga sak der følgjande moment skal vere med i vurderinga:
 - a) ferjeavløysingsmidlar Måløy – Oldeide og Stårheim – Isane
 - b) brukarfinansiering/bompengar av strekninga
 - c) statleg løyving på minst 200 mill. kroner

4. Dersom det det vert endringar av forvaltningansvar eller kjem nye opplysningar for ein eller fleire vegar så vil handlingsprogrammet bli vurdert.

5. Ferjeavløysingsmidlar

Fylkestinget skal ha ei eiga sak om ferjeavløysingsmidlar der det skal vurderast korleis dette kan brukast på ein mest mogleg offensiv måte, der ein finansieringsmodell basert på Møre og Romsdal sin skal vurderast. Dei aktuelle ferjeavløysingsprosjekta Ytre Steinsund, Atløysambandet og 45-minuttsregionen skal vurderast i samband med dette. Desse prosjekta vil då kunne bli vurdert på nytt i prioriteringslista.

Fylkeskommunen vil også ta initiativ til eit samarbeid i Vestlandsrådet for å påvirke regjering og Storting for å utvikle ferjeavløysingsmidlar som finansieringsmåte. I regjeringserklæringa har ein slått fast at ein skal utvide ferjeavløysingsordninga for riksvegferjer, og det må også vere eit mål at denne utvidinga omfattar fylkesvegferjer.

6. Fylkestinget vedtek slik oversikt over nye skredsikringstiltak (sjå tabell 17 i handlingsprogrammet):

7. Sykkelbyavtaler

- a) Fylkestinget har ambisjon om å inngå fleire sykkelbyavtaler i fylket, og ber administrasjonen gå i dialog med Eid, Flora og Statens Vegvesen om dette.

8. Luftfart

Side 9 i Handlingsprogram for 2014 – 2017 får slikt tillegg på første avsnitt, tredje setning:
...og fleire direkteruter mellom Oslo og Sogn og Fjordane, morgon og kveld.

9. Rullering av handlingsprogram

Dersom det vert endringar av forvaltningsansvaret for ein eller fleire vegar så vil handlingsprogrammet bli rullert.

10. Nasjonale turistvegar

Nasjonale turistveggar er ein viktig del av turistsatsinga i Noreg og i Sogn og Fjordane. Det er viktig at Sogn og Fjordane, i samarbeid med statlege styresmakter, vidareutviklar og legg til rette dei nasjonale turistvegane, og til og å omfatte fjordstrekningar med ferje.

Sak 43/13 Førdepakken - godkjenning av bompengesøknad

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til Førde kommune sin søknad om bruk av bompengar til delfinansiering av ein Førdepakke
2. Sogn og Fjordane fylkeskommune løyver, i tråd med prioriteringane i Regional transportplan, 150 mill. 2013-kr som delfinansiering av Førdepakken. Løyvinga er fordelt med 25 mill. kr pr. år i 6 år, rekna frå 2018 til 2023. Løyvinga skal prisomreknast med kommunal deflator. Fylkestinget føreset at både Førde kommune og staten bidrar med tilsvarande løyvingar.
3. Sogn og Fjordane fylkeskommune skal tilbakeføre til det framtidige bompengeselskapet all refundert meirverdiavgift knytt til Førdepakken. Fylkestinget føreset at Førde kommune gjer det same.
4. Sogn og Fjordane fylkeskommune stiller fylkeskommunal sjølvskuldnargaranti for eit lån på 600 mill. kr som eit framtidig bompengeselskap tek opp til delfinansiering av Førdepakken slik denne er skildra i søknaden av 24.10.2013. Garantien skal gjelde til 31. desember 2027.
5. Garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet, jf. kommunelova §51, 1 pkt.
6. Garantien skal sikrast med 1. prioritets pant i rett til å krevje inn bompengar. Denne retten skal tinglysast.
7. Garantien føreset at fylkeskommunen får to representantar i styret for det framtidige bompengeselskapet.
8. Fylkestinget ber om at det vert oppretta ei styringsgruppe for gjennomføring av Førdepakken med administrativ deltaking frå fylkeskommunen, Førde kommune og Statens vegvesen. Mandatet for styringsgruppa vert lagt fram for fylkesutvalet for godkjenning.
9. Fylkesutvalet får fullmakt til å avtale eigarskap til dei 3 prosjekta som førebels har uavklart eigarskap i Førdepakken.

Sak 55/13 Budsjett 2014/ Økonomiplan 2014-17

Vedtak som gjeld samferdsleområdet :

9.
 1. Det vert etablert ein ekstra seinavgang på Daløy – Haldorsneset på sundagar og ein avgang ein av dagane måndag – torsdag.
 2. Det vert løyvd kr. 670.000 årleg. For perioden 2014 til 2016 vert det løyvd 2mill.
 3. Avgang sundag vert starta opp 1.1. 2014
 4. Justering av rutetabell og etablering av ein sein avgang ein av dagane måndag – torsdag vert sett i gong 1.5. 2014.
 5. Solund kommune får dette til ny vurdering, slik som nemnt i saksutgreiinga.
10.
 1. Takstane og rabattane for bilføring i Florabassenget vert harmonisert med takstregulativet som gjeld for fylkesvegferjene.
 2. Den bilførande kapasiteten og kvaliteten på materiellet skal ikkje aukast utover det som ligg i gjeldande kontrakt.
 3. Fylkestinget føreset at det snarast kjem på plass eit tilfredsstillande bestillingssystem for båtrutene i Florabassenget.
 4. Kostnadane med tiltaket vert tatt av fondsmidlane avsett i arbeidsdokument 5/13, og seinare innarbeidd i samferdsle si ramme, og skal ikkje overstige 850.000.
 5. Ekstraordinære tiltak knytt til personar med tilrettelagd bil skal vurderast fortløpande.
11. Kostnadsramma for prosjektet fv 545 Kinnvegen vert auka med 7,0 millionar. Kostnaden vert dekkja inn frå teneste 7223 Fylkesveggar – uføresette hendingar.
13. Dersom fylkesveg 60 i Sogn og Fjordane gjennom KVVU-prosessen for E39 mellom Skei og Ålesund, vert valt som trase for E39 eller som ein arm til E39, må det føreligge ei bindande avtale med Samferdsledepartementet om

refusjon av utbyggingskostnadane for strekninga Ugla – Olden før investeringa vert sett i gang. Arbeidet vert ikkje starta opp før regjeringa har gjort vedtak om framtidig trase for E39 Skei-Ålesund.

- 14.** Fylkestinget vil kome tilbake til nivået på planleggingsmidlane i 4 års perioden dersom det syner seg at ramma i planprogrammet vert for liten.
- 16.** Fylkestinget ber om at det vert sett i gang eit arbeid med å kartlegge korleis ein kan innføre fylkeskryssande ungdomskort. Ordninga er meint slik at ungdomskortet skal gjelde fylkeskryssande buss- og båtruter til andre fylker. Kartlegginga må få fram dei økonomiske konsekvensane. Det er eit mål at kartlegginga ender ut i ei sak som skal leggest fram for fylkestinget i løpet av 2014
- 17.** Fylkestinget vedtek optimal framdrift Olden-Innvik. Finansiering vert i tråd med fylkesrådmann sitt notat av 06.12.13, vedlegg 6
- 18.** Fv. 700 Nordstrandvegen vert tilført 2,7 mill. kr i 2014, finansiert ved auka låneopptak for 2014 og tilsvarende redusert låneopptak for 2015



SOGN OG FJORDANE
FYLKESKOMMUNE

Fylkesrådmannen
Fylkeshuset
Askedalen 2, 6863 Leikanger
Telefon: 57 65 61 00
E-post: postmottak.sentraladm@sfj.no
www.sfj.no

Foto: Sogn og Fjordane fylkeskommune/Birthe J. Finstad