



# Masfjorden kommune

## Innkalling av Formannskapet

**Møtedato:** 19.10.2017  
**Møtestad:** Kommunehuset  
**Møtetid:** 09:00 - 15:00

Eventuelle forfall må meldast til Anne Kristin Rafoss per tlf. 56166291, sms til 90898072 eller per epost til [anne.kristin.rafoss@masfjorden.kommune.no](mailto:anne.kristin.rafoss@masfjorden.kommune.no)

Varamedlemmer møter berre etter nærare avtale.

### Saksliste:

- 087/2017 Godkjenning av innkalling og sakliste
- 088/2017 Godkjenning av møtebok
- 089/2017 Fråsegn til investeringsprogram for fylkesvegnettet til regional transportplan Hordaland 2018 - 2029
- 090/2017 Oppretting av ungdomsråd i Masfjorden
- 091/2017 Vedtekter for Masfjorden ungdomsråd
- 092/2017 Kommunale omsorgsbustader på Haugsvær
- 093/2017 Revisjon og utviding av feietenesta
- 094/2017 Investeringsbudsjett 2017 - justering
- 095/2017 Budsjettendring 2017/Masfjordsambandet
- 096/2017 Referatsak

12. oktober 2017

Karstein Totland  
møteleiar

Anne Kristin Rafoss  
sekretær

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Anne Kristin Rafoss		17/1020

Saknr	Utval	Type	Dato
087/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017

### Godkjenning av innkalling og sakliste

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjend

#### Saksopplysningar:

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Anne Kristin Rafoss		17/1020

Saknr	Utval	Type	Dato
088/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017

### Godkjenning av møtebok

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Møtebok vert godkjend.

#### Saksopplysningar:

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sveinung Toft	FE - 121	15/705

Saknr	Utval	Type	Dato
089/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017

### Fråsegn til investeringsprogram for fylkesvegnettet til regional transportplan Hordaland 2018 - 2029

32T

**Journalposttittel**

forslag-til-investeringsprogram-for-fylkevegnettet-til-rtp-hordaland-2018-2029

**Dato**

12.10.2017

**Rådmannen sitt framlegg til vedtak:**

Saka vert lagt fram til drøfting i formannskapet.

**Saksopplysningar:****Bakgrunn og fakta:**

Hordaland fylkeskommune inviterer statlege etatar, kommunar, organisasjonar og andre interesserte til å koma med ein uttale til investeringsprogrammet for fylkesvegnettet. Høyringa er open for alle.

I brevet skriv fylkeskommunen at innspel på prosjekt frå høyringsrunden våren 2017 til RTP må meldast inn på nytt. RTP er eit overordna strategisk dokument, der innspel på prosjekt ikkje var ein del av det som vart etterspurt i høyringsrunden til RTP.

I høyringsskrivet står det at fylkeskommunen er positiv til å yte tilskot til mindre samarbeidsprosjekt (kapitel 5.3.5.4) med kommunar og andre. Dei mest vanlege prosjekta er kommunar som skal legge vatn- og avløpsleidningar langs fylkesvegnettet, og som samtidig legg til rette for eit tilbod for mjuke trafikantar. HFK ber høyringspartane spele inn aktuelle samarbeidsprosjekt som ein del av høyringa. Endeleg høyringsfrist er 20. oktober 2017.

I samandraget til investeringsprogrammet står det følgjande::

*Investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018-2029 vil:*

- Følgje opp mål, strategiar og prioriteringar i Regional transportplan Hordaland 2018-2029 og Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029.

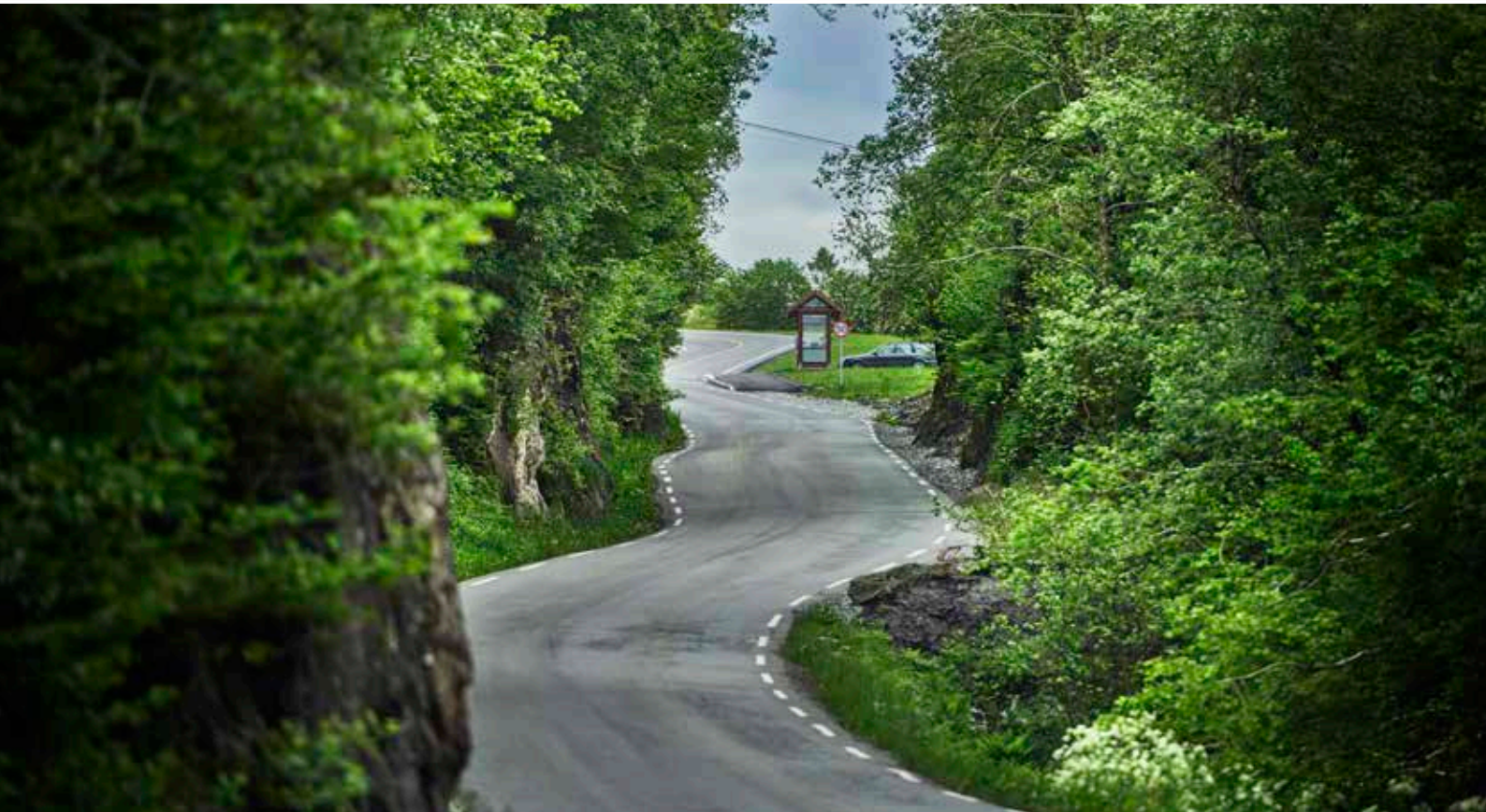
- Innføre porteføljestyling som administrativt rammeverk for å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka.
- Utvikle betre målstyring for å oppnå måla i RTP ved å lage indikatorar med forventna måloppnåing.
- Gje langsiktig prosjektportefølje av drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegane.
- Bygge opp ein prosjektreserve frå faglege rapportar, og prosjektinnspel frå kommunar og andre tiltakshavarar.
- Prioritere prosjekt og tiltak opp mot dei økonomiske rammene fylkeskommunen har til fylkesvegnettet.
- Synleggjere behovet for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og at det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå fylkeskommunen sine mål.
- Å stoppe veksten i forfallet er det målet som er høgast prioritert.
- Sikre tilstrekkelege midlar til vedlikehaldstiltak, før ein prioriterer fylkesvegmidlar til å utbetre framkome på eksisterande fylkesvegar eller bygge nye vegar.
- Sette av midlar til utbetring av lengre strekningar ved å planlegge og gjennomføre fleire prosjekt og tiltak som eit strekningsvis utbetningsprosjekt ved å samle prosjekt og tiltak frå dei tidlegare postane standardheving og programområda til ein ny post, fornying og opprusting (standardheving).
- Sikre at særskilt lovpålagte opprustingar i tunnelane (Tunnelsikkerhetsforskriften) blir prioritert i posten fornying og opprusting.
- Innføre forsterkningsprosjekt for å fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk og auke bæreevna på svake parti og fornye vegdekket.
- Synleggjere at det fylkeskommunale bidraget til det overordna fylkesvegnettet i all hovudsak vil bli prioritert inn i bompengeprojekt.
- Synleggjere at det årlege statlege tilskotet til rassikring ikkje er tilstrekkeleg for å få realisert alle prosjekta på Statens vegvesen si behovliste.
- Synleggjere at fylkeskommunen er positiv til spleiselag med kommunar og andre for mellom anna å byggje gang- og sykkelvegar.
- Leggje til grunn at ferjeavløysingsprosjekta ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesvegbudsjettet utover ordninga med ferjeavløysing.

Heile dokumentet er vedlagd denne saka.

### **Vurdering**

Av kapasitetsmessige grunnar ønskjer administrasjonen å leggja fram eit meir utførleg dokument til sjølve formannskapsmøtet.

### **Konklusjon**



# Forslag til Investeringsprogram for fylkesvegnettet

til Regional transportplan Hordaland 2018–2029

Foto:  
Morten Wanvik  
Modalen kommune (Rassikring i kap 5.3.4)  
Grafisk utforming:  
kommunikasjonsseksjonen og kristinkom.no

# Samandrag

## *Investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018-2029 vil*

- Følgje opp **mål, strategiar og prioriteringar** i Regional transportplan Hordaland 2018-2029 og Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029.
- Innføre **porteføljestyring** som administrativt rammeverk for å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka.
- Utvikle **betre målstyring** for å oppnå måla i RTP ved å lage indikatorar med forventa måloppnåing.
- Gje langsiktig **prosjektportefølje** av drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegane.
- Bygge opp ein **prosjektreserve** frå faglege rapportar, og prosjektinnspel frå kommunar og andre tiltakshavarar.
- **Prioritere prosjekt og tiltak opp mot dei økonomiske** rammene fylkeskommunen har til fylkesvegnettet.
- **Synleggjere behovet** for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og at det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå fylkeskommunen sine mål.
- **Å stoppe veksten i forfallet** er det målet som er høgast prioritert.
- Sikre **tilstrekkelege midlar til vedlikehaldstiltak**, før ein prioriterer fylkesvegmidlar til å utbetre framkome på eksisterande fylkesvegar eller bygge nye vegar.
- Sette av midlar til utbetring av lengre strekningar ved å planlegge og gjennomføre fleire prosjekt og tiltak som eit **strekningsvis utbetningsprosjekt** ved å samle prosjekt og tiltak frå dei tidlegare postane standardheving og programområda til ein ny post, **fornyng og opprusting (standardheving)**.
- Sikre at særskilt lovpålagte opprustingar i tunnelane (**Tunnelsikkerhetsforskriften**) blir prioritert i posten fornyng og opprusting.
- Innføre **forsterkningsprosjekt** for å fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk og auke bæreevna på svake parti og fornye vegdekket.
- Synleggjere at det fylkeskommunale bidraget til det **overordna fylkesvegnettet** i all hovudsak vil bli prioritert inn i bompengeprojekt.
- Synleggjere at det årlege **statlege tilskotet til rassikring** ikkje er tilstrekkeleg for å få realisert alle prosjekta på Statens vegvesen si behovliste.
- Synleggjere at fylkeskommunen er **positiv til spleiselag med kommunar og andre** for mellom anna å byggje gang- og sykkelvegar.
- Leggje til grunn at **ferjeavløysingsprosjekta** ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesvegbudsjettet utover ordninga med ferjeavløysing.



# Innhold

<b>SAMANDRAG</b> .....	<b>3</b>
<b>1 INNLEIING</b> .....	<b>5</b>
<b>2 MÅL OG STYRING</b> .....	<b>7</b>
2.1 Mål for fylkesvegnettet i Hordaland .....	8
2.2 Porteføljestyring .....	8
2.3 Prosjektreserve og prosjektinnspel .....	9
<b>3 TIDLEGARE MÅLOPPNÅING</b> .....	<b>11</b>
3.1 Oppsummering av handlingsprogramperioden 2013–2017 .....	11
3.2 Oppsummering av Handlingsplan for trafikk sikring 2014–2017 .....	19
<b>4 ØKONOMISKE RAMMER</b> .....	<b>21</b>
4.1 Fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet .....	22
4.2 Spleiselag for investeringar på fylkesvegnettet .....	23
4.3 Andre statlege tilskotsordningar .....	23
<b>5 PRIORITERING AV PROSJEKT OG TILTAK</b> .....	<b>25</b>
5.1 Drift og vedlikehald av fylkesveggar .....	26
5.2 Planprogram .....	29
5.3 Investeringar på fylkesvegnettet .....	35
5.4 Trafikk sikring .....	54
<b>6 FORVENTA MÅLOPPNÅING</b> .....	<b>57</b>
6.1 Mål oppnåing indikatorar .....	57
6.2 Forventa mål oppnåing av investeringsprogrammet 2018–2029 .....	58



# 1 Innleiing

*Investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018–2029 er ein handlingsplan for å følgje opp mål, strategiar, prioriteringar og bindingar i Regional transportplan (RTP) Hordaland 2018–2029.*

Fylkestinget vedtok RTP i juni 2017. Ambisjonen for investeringsprogrammet for fylkesvegnettet er å gje eit samla oversyn over planar for utviklinga av fylkesvegnettet i planperioden.

Investeringsprogrammet skal gjelde heile planperioden på tolv år, og rullerast kvart år. Behovet for revisjon med høyringsrunde av RTP blir vurdert kvar fjerde år, fyrste

gong i 2021. Det er derfor eit levande dokument som kan justerast i tråd med forbruk, situasjonen på fylkesvegnettet og endringar i dei økonomiske rammene i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen. Alle prosjekt som vert prioritert det kommande året er såkalla bundne prosjekt. Det same er prosjekt som det er skreve kontrakt for, der gjennomføringa skjer over fleire budsjettår.

### **Fylkestinget gjorde følgjande vedtak ved handsaminga av Regional transportplan Hordaland 2018-2029, 14. juni 2017:**

1. Med heimel i plan- og bygningslova § 8–4 vedtek fylkestinget Regional transportplan Hordaland 2018–2029, med tilrådde endringar, slik det kjem fram av saksframlegget.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til gjere språklege endringar, samt rette opp og oppdatere tal og statistikk i tekst og figurar/tabellar.
3. Fylkeskommunen vil vurdere alle ferjestrekningar som kan være aktuelle som ferjeavløysingsprosjekt.
4. Kollektivfelt på 4-felts innfartsårer er naudsynt for å sleppe bussane fram. Fylkestinget ber Statens vegvesen leggje fram plan for gjennomføring.
5. Punkt 7.4 Styrke miljøvennlege transportformer: Rådmannen kjem tilbake med utvida plan for trolleybuss-satsing med vekt på fleksibel teknologi i kombinasjon med linje og batteri.
6. Samanhengande sykkelvegnett i Bergen må prioriterast. Fylkets strategi for utvikling av øvrig samanhengande sykkelvegnett skal baserast på sykkelbyprosjektet.
7. Fylkestinget ønskjer å legge til rette for auka privat bildeling.
8. Det bør tidleg i planperioden gjennomførast ei ny stor kartlegging av gang- og sykkeltilbod, slik som Statens vegvesen gjennomførte sist i 1997. I tillegg bør det i Bergensområdet gjennomførast ei sykkelundersøking om dagens og morgondagens syklistar slik som Oslo har gjort i undersøkinga «Oslosyklisten».
9. Fylkestinget understrekar at det store etterslepet på vegvedlikehald av fylkesveggar må ha stort fokus framover, både opp mot sentrale myndigheiter og i budsjettprosessen.
10. Det vert føresett at RTP, RATP og plankart vert samordna og oppdatert i samsvar med dei vedtaka som vert gjort.

Dette er det fyrste investeringsprogrammet for fylkesvegnettet i Hordaland, og representerer eit nytt verktøy for langsiktig planlegging av drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegane. Investeringsprogrammet skal innføre porteføljestyring for å velje og vedta dei «rette» prosjekta og tiltaka. Porteføljestyringa skal bidra til at samla ressursinnsats og prioritering av prosjekt og tiltak, er mest mogeleg i samsvar med mål og strategiar i RTP.

Sentralt for investeringsprogrammet er å bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje som gjev ein tryggleik på kva for fylkesveggar som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil skje. Samstundes vert det tydelegare kva for fylkesveggar som må vente før ein får råd til å prioritere desse.

Ved å bygge opp ein prosjektereserve vert det enklare å nytte dei årlege tildelte midlane, dersom bundne prosjekt vert mindre enn venta, eller får forseinka framdrift. Det vert og lettare å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka, dersom løyvingane til samferdsel aukar i åra som kjem. Dei årlege rulleringane gjer at fylkeskommunen sikrar god fleksibilitet til å omprioritere midlar, dersom det vert naudsynt.

Prioriterte prosjekt og tiltak skal vere knytt opp mot dei økonomiske rammene fylkeskommunen har til fylkesvegnettet. Dei økonomiske rammene til fylkesvegnettet blir vedtatt i fylkestinget i samband med den årlege handsaminga av budsjett- og økonomiplanen. Med dagens rammer blir det vanskeleg å nå fylkeskommunen sine mål som mellom anna å stoppe veksten på forfallet, ta att vedlikehaldsetterslepet og sette i gang større nye enkelståande investeringsprosjekt på fylkesvegnettet. Investeringsprogrammet skal derfor synleggjera behovet for fornying, opprusting og nyinvesteringar på fylkesvegnettet, og at det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå mål i RTP.

Investeringsprogrammet skal inkludere og erstatte det årlege Plan- og byggeprogrammet for fylkesvegane utanom Bergen, samt Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland. Det skal utarbeidast eit handlingsprogram for Byvekst-avtalen i Bergen kommune, det er derfor ikkje trong for å detaljere budsjettet for investeringar i Bergen kommune i dette dokumentet.

## 2 Mål og styring

*RTP set mål for samferdsel i fylkeskommunen.*

### **RTP sitt overordna mål er:**

Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

I investeringsprogrammet for fylkesvegnettet er det særskilt måla for fylkesvegnettet som vert følgt opp med

prosjekt og tiltak. Dette dokumentet ser likevel på måla for heile transportsystemet i samanheng med utfordringane og måla for fylkesvegnettet. Satsinga på til dømes kollektiv- og ferjetransport får følgjer for økonomiske rammer til resten av fylkesvegnettet.

### **Dei overordna måla for satsingane i RTP er:**

#### **Fylkesvegnettet**

Hordaland skal ha eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.

#### **Transport i Bergensområdet**

Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvennleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange (Regional areal- og transportplan for Bergensområdet).

#### **Kollektivtransport utanom Bergensområdet**

Kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunn-tilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.

#### **Regionsenter**

Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum. (Regional plan for attraktive senter i Hordaland).

#### **Statlege ansvarsområde**

Hordaland fylkeskommune skal fremje regionale interesser innan samferdselsområdet.

#### **Lågutsleppssamfunnet**

Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi.



## 2.1 MÅL FOR FYLKESVEGNETTET I HORDALAND

### Hovudmål for fylkesvegnettet:

Hordaland skal ha eit trafikksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.

### Følgjande delmål danner grunnlag for å styre ressursbruken i perioden:

#### Delmål

Drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal organiserast og utførast på ein måte som gjev liten økonomisk risiko og har god kvalitet.

Det overordna fylkesvegnett skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende utbetningsstandard.

Det øvrige fylkesvegnett skal utbetrast ved å sikre særleg utsette punkt.

Nullvisjon - eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald.

Satsingsområda i hovudmålet for fylkesvegnettet utfyller kvarandre på mange måtar. Det å utbetre framkome på ei vegstrekning kan samstundes betre trafikksikringa, og det å stoppe veksten av forfall er eit viktig grep for å oppretthalde trafiktryggleiken, så vel som framkome.

## 2.2 PORTEFØLJESTYRING

Porteføljestyring er eit administrativt rammeverk, og skal bidra til at prioritering av dei ulike prosjekta og tiltak skal nå måla innanfor satsingsområda i RTP. Dei føreslåtte prosjekta og tiltaka skal mellom anna evaluerast i dei årlege rulleringane av investeringsprogrammet, og det må derfor også takast omsyn til endringar i rammer, framdrift på prioriterte prosjekt og tiltak, og uføresette hendingar på fylkesvegnettet. Dette gjer det mogleg å korrigere kursen undervegs.

Investeringsprogrammet vil gjere det enklare for Statens vegvesen å planlegge dei faglege ressursane over tid. Samstundes vert det også eit nyttig verktøy for kommunar og andre tiltakshavarar, for å søkje og samordne eigne prosjekt med fylkesvegprosjekt. Kommunane kan til døme sjå på kva høve ein har for å ruste opp vatn- og avløpsanlegg, samstundes med gjennomføring av tiltak på fylkesvegane. Det kan også vere rimeleg å prioritere å løyse fylkeskommunale utfordringar i nærleiken av større riksvegprosjekt. På den måten vil ein få fleire økonomiske nytteeffektar, gjennom å gjere alt i eitt anbod med ein entreprenør. Vidare er programområdeprosjekta, slik som trafikksikrings- og

kollektivtiltak, eit viktig bidrag inn i arbeidet til Fylkes- trafikksikringsutvalet (FTU) og som oppfølging av det fylkeskommunale driftsansvaret for kollektivtrafikken. Dette gjeld særleg fokuset på trygge skuleveggar, og tiltak i infrastrukturen for kollektivtrafikken. Sjølv om dette kan vere små tiltak har dei stor nytteverdi.

I porteføljestyringa må ein og ta omsyn til nytteverdien av å samordne mindre tiltak i tid. Planlegging og gjennomføring av tiltak skal i størst mogeleg grad løysast på den mest kostnadseffektive måten. Eksempelvis at nærliggande tiltak må søkjast å samordnast i tid for å redusera kostnader med utarbeiding av konkurransegrunnlag og ikkje minst rigging av anleggsarbeid.

### Prinsippa for porteføljestyring er:

- Bidra til måloppnåing i RTP
- Finansiering og disponible midlar
- Samfunnsøkonomisk lønnsemd
- Planstatus
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

### Bidra til måloppnåing i RTP

Måla i RTP er omtala ovanfor i dette kapittelet. Det vert definert prioriteringskriterium innanfor kvart satsingsområde, som eit verktøy for å fremje dei prosjekta og tiltaka som har best måloppnåing.

I nye bompengesøknadar må måla i vedteken RTP leggest til grunn dersom fylkeskommunen skal delta med egne midlar. For eksisterande bompengepakkar legg ein måla i vedteke stortingproposisjonar til grunn for prioriteringane.

### Finansiering og disponible midlar

Investeringsprogrammet vert rullert årleg, og dei økonomiske rammene vert endeleg avklart i samband med fylkeskommunen sine årlege økonomiplan- og budsjettprosessar.

### Samfunnsøkonomisk lønnsemd

For større investeringar er det nyttig å vekte prioriteringar av prosjekt og tiltak også ut frå samfunnsøkonomisk nytte, og ikkje berre ulike mål. Dette er ein systematisk metode for å rekne ut fordelar og ulemper (kostnader) for eit prosjekt, og å vurdere dette samla. Prissette konsekvensar som vert vurdert er alt frå tidssparingar, drift av køyretøy, ulykkeskostnadar, støykostnadar, drift-, vedlikehald- og investeringskostnad. Ikkje-prissette konsekvensar er vanlegvis landskapsbilete, nærmiljø, friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø og naturressursar.

Statens vegvesen si handbok «V712 Konsekvensanalyser» viser metoden for samfunnsøkonomiske analysar. Metoden vert i stor utstrekning brukt som grunnlag for slutningar i konseptvalutgreiningar (KVU), og til prioritering mellom store prosjekt og tiltak. Dette krev detaljerte inngangsdata.



### Planstatus

Med årlege budsjett og stramme rammer, er det svært viktig å prioritere midlar til riktig tid og til rett kostnad. Dersom det er trong for reguleringsplan for å realisere eit prosjekt, må planen vere vedteken i god tid før budsjettvedtaket i desember.

Planprosessar etter plan- og bygningslova kan ta lang tid. For mindre prosjekt der grunnerverv kan gjennomførast utan reguleringsplan, er det mogleg å lage byggeplan utan godkjent reguleringsplan, og såleis spare tid. Det er derfor viktig å vere i god dialog med grunneigarar og kommunar før prosjekta vert tatt opp til politisk vedtak. På den måten veit ein at ein kan nytte midlar som vert sett av til grunnervervsprosessane, og få gjennomført prosjekta som planlagt.

### Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Det er Statens vegvesen som planlegg og gjennomfører dei fleste prosjekta på vegne av fylkeskommunen. Det er avgjerande å vite i god tid om prosjekt som skal planleggast og gjennomførast, for å setje av tilstrekkeleg kapasitet eller leie inn ekstern kapasitet. Det er også fornuftig å prioritere prosjekta i tid, ut frå den eksisterande kapasiteten ein har.

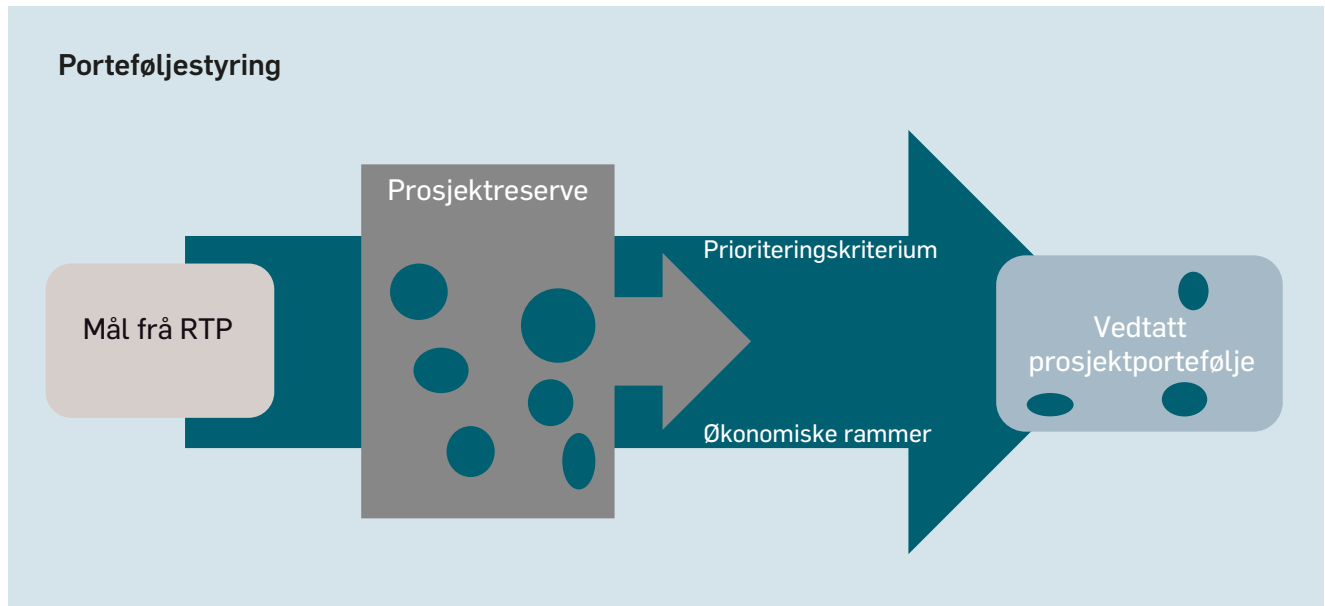
## 2.3 PROSJEKTRESERVE OG PROSJEKTINNSPEL

Det er utarbeidd ei rekke faglege rapportar med tiltakslistar i arbeidet med RTP og Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029. Fylkestinget vedtok strategi for drift og vedlikehald i desember 2016.

### Prosjektreserve

I kapittel 5 i dette dokumentet omtalar ein prioriterte prosjekt og tiltak som mellom anna kjem frå dei faglege rapportane. Dei prosjekta og tiltaka som ikkje blir prioritert, blir omtala som prosjektreserve.

Prosjektreserven summerer seg til mange milliardar kroner, men er likevel ikkje uttømmende. Fokuset har vore å finne dei fagleg tilrådde prosjekta som bør gjennomførast



fyrest. Samtidig vil utføres hendingar, særleg knytt til klima og uver, og endringar knytt til trafikktryggleik og framkomst vere med å endre det totale biletet.

#### I følgjande faglege rapportar finn ein utarbeidde tiltakslistar:

- Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest (2015)
- Plan for utbetring av lange fylkesvegtunnelar i Hordaland (2015)
- Finansieringsbehov, Tunneloppgradering fylkesveg etter FOR 2014/1566/SD (2017)
- Fylkesvegbru i Hordaland, forfall 2010–2016 (2016)
- Fylkesvegkaiene i Hordaland (2016)
- Systema for avvatning, drenering og vassgjennomløp, forfall 2010–2016 (2016)
- Vegkropp med sideanlegg og vegutstyr, forfall 2010–2016 (2016)
- Veglysanlegg i Hordaland (2016)
- Strekningsvise utgreiingar på det overordna fylkesvegnettet (2015)
- Framlegg til punktvisse tiltak på det øvrige fylkesvegnett (2017)

#### Fagleg rapport – Strekningsvise utgreiingar

Ei bestilling i førre RTP var å utarbeidde strekningsvise utgreiingar av det overordna fylkesvegnettet. Dei strekningsvise utgreiingane gjev eit grunnlag for å vurdere standard og aktuelle tiltak ved vedlikehald eller investering.

#### Fagleg rapport – Det øvrige fylkesvegnettet

Ei annan bestilling frå førre RTP var å utarbeidde eit framlegg til punktvisse utbetringar på det øvrige fylkesvegnettet. Tiltaka gjev eit grunnlag i arbeidet ved å prioritere vegstrekningar der vedlikehaldet har vore mangelfullt over mange år.

#### Prosjektinnspel

Prosjektinnspel er innspel frå kommunar og andre sentrale, offentlege etatar som fylkeskommunen har fått ved kommunedialogmøter (og i andre møter/samhandlingar) og høyringsinnspela frå RTP.





## 3 Tidlegare måloppnåing

*I denne fyrste utgåva av investeringsprogrammet omtalar ein måla og måloppnåing frå førre handlingsprogramperiode 2013–2017. I dei årlege rulleringane av investeringsprogrammet, skjer rapporteringane i dette kapittelet.*

### 3.1 OPPSUMMERING AV HANDLINGS-PROGRAMPERIODEN 2013–2017

I førre Regional transportplan Hordaland 2013–2024 var det særskilt dei tre satsingsområda; trafikkisikring, framkome og rassikring som danna grunnlaget for å prioritere investeringsprosjekt.

**I handlingsprogrammet til RTP vart det vedteke at ein skulle prioritere:**

- Markert styrking av tiltak for å ta vare på det eksisterande fylkesvegnettet

- Gjennomføring av allereie prioriterte prosjekt
- Strekningsvise utgreiingar

#### 3.1.1 Oppsummering av handlingsprogramperioden 2013–2017

For å sikre mest mogeleg effektiv ressursbruk i utviklinga av fylkesvegnettet slo førre RTP fast at vedlikehald skulle prioriterast høgare enn nyinvesteringar.



**Budsjett vs forbruk til drift, vedlikehold og investering på fylkesvegnettet i førre handlingsprogramperiode 2013-2017**

Handlingsprogramperiode 2013-2017

Drift og vedlikehold	2013		2014		2015		2016		2017	
	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk
Drift - faste kontrakter	281 658	275 103	288 776	306 897	314 250	394 575	350 595	349 774	359 775	361 467
Drift - øvrig	67 305	68 097	70 527	66 087	69 517	73 711	64 953	69 190	66 445	68 445
<b>Sum drift</b>	<b>348 963</b>	<b>343 200</b>	<b>359 303</b>	<b>372 984</b>	<b>383 767</b>	<b>468 286</b>	<b>415 548</b>	<b>418 964</b>	<b>426 220</b>	<b>429 912</b>
Vegoppmerking	10 350	10 663	13 000	14 350	13 000	12 322	10 000	20 079	11 000	11 000
Bruvedlikehold	20 900	22 055	26 000	27 358	23 000	24 175	23 000	14 128	15 000	15 000
Dekkelegging	49 020	51 647	49 817	58 085	100 000	98 058	33 000	39 062	38 245	38 245
Vedlikehold - øvrig	24 750	20 790	12 750	11 844	12 196	8 945	4 376	3 480	9 247	12 330
<b>Sum vedlikehold</b>	<b>105 020</b>	<b>105 155</b>	<b>101 567</b>	<b>111 637</b>	<b>148 196</b>	<b>143 500</b>	<b>70 376</b>	<b>76 749</b>	<b>73 492</b>	<b>76 575</b>
<b>Sum Drift og vedlikehold</b>	<b>453 983</b>	<b>448 355</b>	<b>460 870</b>	<b>484 621</b>	<b>531 963</b>	<b>611 786</b>	<b>485 924</b>	<b>495 713</b>	<b>499 712</b>	<b>506 487</b>

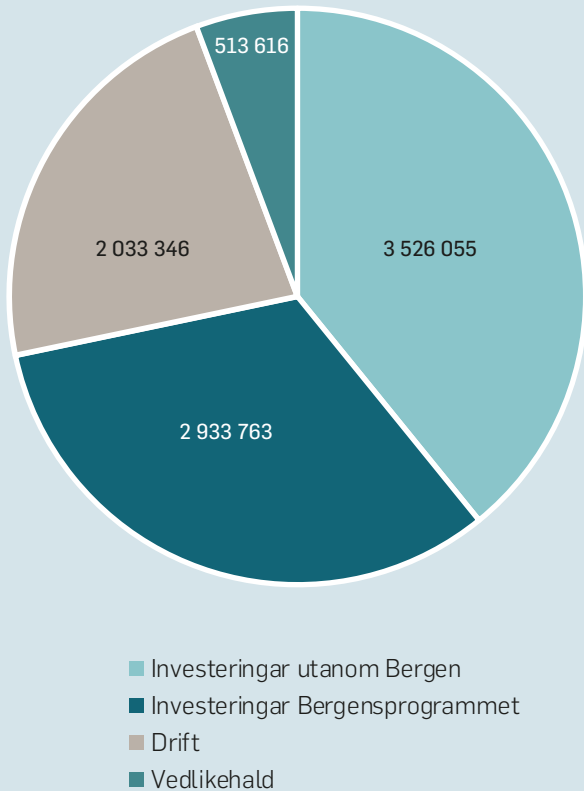
  

Investeringar	2013		2014		2015		2016		2017	
	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk
Store s trekningsvise prosjekt	547 290	510 042	618 316	583 666	381 800	380 686	523 415	481 999	574 748	530 689
Mindre utbetringar	11 463	7 687	11 400	12 167	14 000	10 507	31 200	20 154	33 900	30 100
Standardhevingstiltak	34 400	28 541	81 300	66 269	123 450	101 883	135 000	142 733	164 950	163 914
Gang- og sykkeltiltak	8 452	7 679	2 200	1 754	9 000	1 441	17 199	6 410	22 250	29 450
Trafikkstingstiltak	50 555	53 157	40 192	29 544	32 900	35 380	36 500	34 711	22 400	24 141
Punktutbetring og trygge skuleveggar							22 464	19 482	1 000	2 930
Miljøtiltak	6 362	3 815	6 750	3 430	4 850	414	4 850	5 009	8 200	8 750
Kollektivtiltak	11 515	8 303	18 200	17 329	24 000	23 859	26 250	23 916	19 400	20 760

Innløysing av hus/eigedommar	5 000	2 165	3 000	-186	0	3 927	1 000	496		
Planlegging	17 186	9 897	13 300	9 246	14 800	13 203	21 200	22 406	19 000	23 700
Belønningsmidlar					2 750	701	7 799	599	7 200	7 200
<b>Investeringar utanom Bergen</b>	<b>692 223</b>	<b>631 286</b>	<b>794 658</b>	<b>723 219</b>	<b>607 550</b>	<b>572 001</b>	<b>826 877</b>	<b>757 915</b>	<b>873 048</b>	<b>841 634</b>
Store/mindre strekningsvise prosjekt	532 719	428 144	302 300	242 518	70 000	76 908	90 537	48 272	170 405	145 350
Gang- og sykkeltiltak	91 659	74 282	114 700	106 932	42 600	38 176	185 325	168 595	165 295	168 381
Trafikksikringstiltak	49 779	36 719	42 100	36 059	18 900	15 557	53 811	54 837	32 000	71 700
Miljøtiltak	19 433	8 519	21 460	5 077	3 000	4 670	23 500	20 646	47 425	47 425
Kollektivtiltak	61 870	49 207	92 800	80 162	92 000	100 667	140 738	89 416	150 414	114 000
Andre strekningsvise tiltak	17 000	13 584	60 763	50 965	15 375	33 319	36 400	23 751	8 604	4 050
Belønningsmidlar	3 000	2 247	20 753	813	125 140	46 151	201 592	154 094	132 497	133 551
Kommunikasjon i Bergensprogrammet			3 000	2 232	3 000	1 588	3 000	2 597	4 000	4 000
Planlegging	37 809	45 520	40 000	25 680	31 500	38 079	71 500	77 323	13 613	42 000
<b>Investeringar Bergensprogrammet</b>	<b>813 269</b>	<b>658 222</b>	<b>697 876</b>	<b>550 438</b>	<b>401 515</b>	<b>355 115</b>	<b>806 403</b>	<b>639 531</b>	<b>724 253</b>	<b>730 457</b>
<b>Sum investeringar</b>	<b>1 505 492</b>	<b>1 289 508</b>	<b>1 492 534</b>	<b>1 273 657</b>	<b>1 009 065</b>	<b>927 116</b>	<b>1 633 280</b>	<b>1 397 446</b>	<b>1 597 301</b>	<b>1 572 091</b>

Figur 1 - Budsjett vs forbruk til drift, vedlikehald og investering, i perioden 2013-2017

**Forbruk av investeringar, drift og vedlikehald, i perioden 2013–2017, i 1000 kr**



Figur 2 - Forbruk av investeringar, drift og vedlikehald, i perioden 2013-2017.

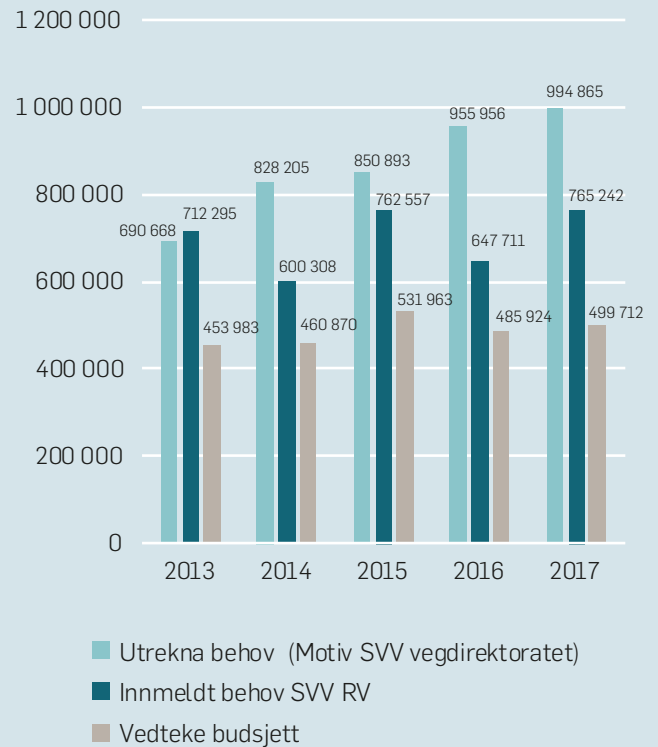
### 3.1.2 Drift- og vedlikehaldsbudsjett og forbruk på fylkesvegnettet 2013–2017

Fylkeskommunen sine rammer til drift og vedlikehald er tilnærma like kvart år etter justering for prisstigning (unntak i 2015 grunna ekstraløyving). Etersom driftskontraktane har vorte gradvis dyrare i perioden, har salderingsposten vedlikehald vorte redusert dei siste to åra.

Kostnadane med å ta att forfallet på fylkesvegane i Hordaland har auka frå 6,5 mrd. kr i 2013, til 7,3 mrd. kr i 2016. Forfall er knytt til vegobjekt som avviker frå den opphavsveleg standarden då dei vart bygd. Kostnaden for å fjerne forfallet for eit vegobjekt vil seie kostnaden ved å bringe objektet frå sin noverande tilstand, til ein tilstand der objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over ei normal levetid.

Ein viktig indikator på korleis situasjonen for vedlikehaldsstandarden på fylkesvegnettet utviklar seg, er å måle tal på kilometer fylkesveggar med dårleg asfalt. Når dekket er i svært dårleg stand, vil forfallet av vegkroppen og bærelaget eskalere. Dårleg fundament under asfalten medfører at asfalten får lågare levetid. Hordaland er eit av dei fylka

**Drift- og vedlikehald - utrekna og innmeldte behov - og vedteke budsjett, perioden 2013- 2017, i 1000 kr**



Figur 3 - Utrekna og innmeldt behov med vedteke drift- og vedlikehaldsbudsjett, i perioden 2013-2017.

i landet som har høgast del av fylkesvegnettet med dårleg asfalt. Utviklinga går i feil retning.

#### Utvikling i drift- og vedlikehaldsbudsjett og behov

Fylkeskommunen har dei siste åra løyvd monaleg mindre til drift- og vedlikehald av fylkesvegane, enn det som Statens vegvesen har meldt inn som budsjettbehov. Drifts- og vedlikehaldsbudsjettet har dei siste åra lagt på 72 % av dette budsjettbehovet, jamfør Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029.

Budsjettnivået er dei siste åra basert på normal vinterdrift, og tek mellom anna ikkje høgde for ekstreme vørsituasjonar. Budsjetta har vore lågare enn den faktiske lønns- og prisstigninga i samfunnet dei siste åra.

For Kommunal- og moderniseringsdepartementet si rammeoverføring til fylkeskommunen er Statens vegvesen sin berekningsmodell MOTIV lagt til grunn, jf «Grønt hefte». Statens vegvesen Vegdirektoratet sine MOTIV-bereknningane viser at behovet for midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet er nær dobbel så mykje som det fylkeskommunen løyver.

**Utvikling av svært dårleg dekketilstand totalt i prosent, i perioden 2008-2016**

Fylke	År	År	År	År	År	År	År	År	År
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Troms	59,3	63,1	66,0	69,3	63,7	68,6	68,1	65,5	65,7
Hordaland	62,8	71,5	64,5	62,7	62,7	60,7	58,1	60,0	59,4
Oppland	54,6	55,8	60,9	60,1	57,3	55,9	57,8	57,1	55,0
Nordland	52,9	53,6	55,0	54,1	50,8	54,0	53,8	56,0	54,0
Telemark	58,4	57,1	55,1	51,8	54,6	54,4	53,6	51,7	53,7
Sør-Trøndelag	45,1	54,8	46,7	47,4	46,6	48,3	49,5	51,3	53,6
Aust-Agder	50,5	52,5	50,3	53,1	52,8	51,7	52,4	50,4	47,2
Møre og Romsdal	39,8	37,4	42,0	39,9	44,4	46,3	46,8	47,2	46,8
Finnmark	53,1	40,5	53,5	52,7	44,9	50,5	53,0	51,9	46,7
Nord-Trøndelag	51,9	48,0	44,3	49,0	50,5	50,0	49,5	47,3	45,7
Sogn- og fjordane	78,4	66,3	64,1	62,8	60,1	60,0	54,6	57,2	45,6
Buskerud	66,2	59,9	58,7	58,0	55,5	55,4	50,9	48,0	44,9
Østfold	52,6	52,0	40,2	48,8	50,0	55,0	43,7	47,5	44,7
Vest-Agder	52,4	51,6	55,5	50,9	48,1	47,4	46,6	44,6	42,8
Rogaland	54,2	60,1	49,8	49,1	48,4	46,6	43,3	42,1	40,4
Hedmark	46,3	46,4	50,8	45,1	45,0	45,5	39,5	43,9	39,9
Vestfold	49,8	41,1	37,3	35,5	33,1	33,1	29,9	28,8	28,6
Akershus	37,5	41,2	30,6	31,7	27,8	31,4	27,0	30,1	23,3
<b>Landet</b>	<b>53,9</b>	<b>53,6</b>	<b>52,5</b>	<b>52,0</b>	<b>50,7</b>	<b>52,4</b>	<b>49,8</b>	<b>50,2</b>	<b>47,9</b>

Figur 4 - Utvikling av svært dårleg dekketilstand i prosent, i perioden 2013-2017.

Område	Entreprenør	Kontraks periode	Kontraktsum i mill.2016-kr *)	Kostnad pr meter/år 2016-kr			
				Inkl mva	Totalt	Fv Hordaland	GS-fv Hordaland
Haugesund*)	Mesta Drift AS	09.13-08.18	219,8	83	662	92,6	6,3
Indre Ryfylke*)	NCC Roads AS	09.15-08.20	251,8	83,9	750	71,9	0
ASOLA	Mesta Drift AS	09.12-08.18	150,5	72,8	517	300	47
Stor-Bergen	Stor-Bergen Vegdrift ANS	09.15-08.20	542,3	171,9	789	557	63
Nordhordland*)	Presis vegdrift AS	09.13-08.18	269,5	80,6	836	477	18
Stord	NCC Roads AS	09.13-08.19	190,5	60,5	656	549	46
Voss	Presis vegdrift AS	09.14-08.19	274,4	94,8	724	505	16
Hardanger	Mesta Drift AS	09.16-08.21	229,4	92,4	621	359	14

\*) Kontraktsummen i Haugesund, Indre Ryfylke og Nordhordland omfatter også vegnettet i nabofylket.

Figur 5 - Driftskontraktane i Hordaland - kostnad pr meter/år inkl. mva.

## Oversikt over utviklinga i drift- og vedlikehaldsbudsjetta 2013-2017

Handlingsprogramperiode 2013-2017

Drift og vedlikehald	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Endring i % 2013-2017
	2013	2014	2015	2016	2017	
Drift - faste kontrakter	281 658	288 776	314 250	350 595	359 775	27,7
Drift - øvrig	67 305	70 527	69 517	64 953	66 445	-1,3
<b>Sum drift</b>	<b>348 963</b>	<b>359 303</b>	<b>383 767</b>	<b>415 548</b>	<b>426 220</b>	<b>22,1</b>
Vegoppmerking	10 350	13 000	13 000	10 000	11 000	6,3
Bruvedlikehald	20 900	26 000	23 000	23 000	15 000	-28,2
Dekkelegging	49 020	49 817	100 000	33 000	38 245	-22,0
Vedlikehald - øvrig	24 750	12 750	12 196	4 376	9 247	-62,6
<b>Sum vedlikehald</b>	<b>105 020</b>	<b>101 567</b>	<b>148 196</b>	<b>70 376</b>	<b>73 492</b>	<b>-30,0</b>
<b>Sum Drift og vedlikehald</b>	<b>453 983</b>	<b>460 870</b>	<b>531 963</b>	<b>485 924</b>	<b>499 712</b>	<b>10,1</b>

Figur 6 - Utvikling i drift- og vedlikehaldsbudsjett i prosent, i perioden 2013-2017.

Figur 6 viser at ved fornying av driftskontraktane har hovudregelen vore at kontraktsummen for dei nye kontraktane har auka monaleg i høve til dei gamle. Driftskontraktane har auka med 27,7% i førre handlingsprogramperiode 2013-2017. Posten vedlikehald øvrig har hatt ein nedgang på 62,6% i førre handlingsprogramperiode 2013-2017. Dei største grunnane til dette er at denne posten er salderingspost dersom drifts- og vedlikehaldsoppgåvene vert dyrare enn budsjettet, samt ekstremvær aukar presset på denne budsjettposten.

### 3.1.3 Investeringsbudsjett og forbruk på fylkesvegnettet 2013-2017

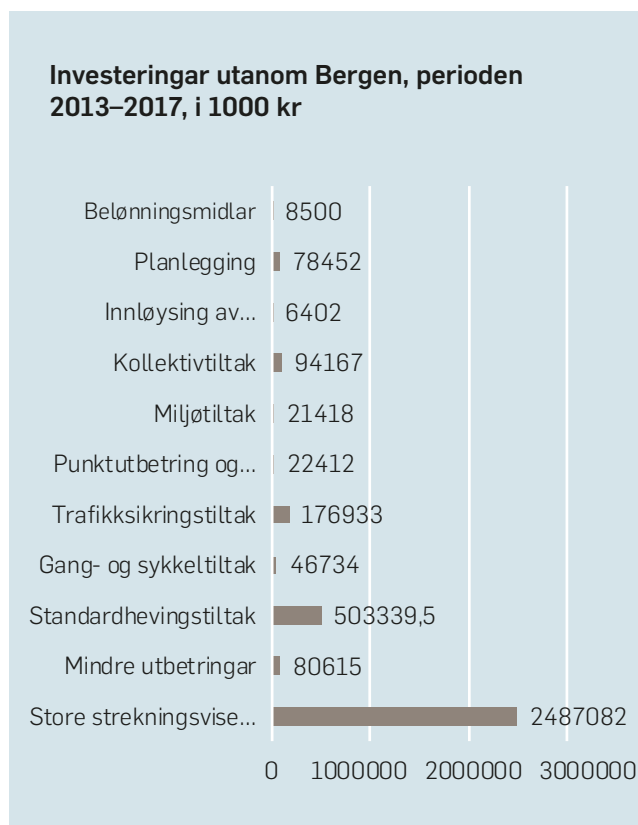
#### Investeringar utanom Bergen

I førre handlingsprogramperioden 2013-2017 har fylkeskommunen investert for nær 2,5 mrd. kr på store strekningsviseprojekt, 500 mill. kr på standardhevingstiltak på eksisterande fylkesvegnettet og nær 200 mill. kr. på trafikkisikringstiltak i kommunane utanom Bergen. I tillegg er det investert om lag 162 mill. kr i programområda gang og sykkel, miljøtiltak og kollektivtiltak, samt 80 mill. kr i mindre utbetringar. Midlar til planlegging er om lag 78 mill. kr i planperioden.

#### Investeringar med vedlikehaldskaraktar

Som følge av at løyvingane til vedlikehald har gått ned i førre periode, har fylkeskommunen løyvd meir midlar til standardheving og programområde over investeringsbudsjettet. Tiltaka reknast som fornyings- og opprustingstiltak, der særleg standardhevingstiltak som oppgradering av murar, kantar og rekkverk har vedlikehaldskaraktar.

Figur 8 viser årleg forbruk til standardheving i førre handlingsprogramperiode 2013-2017.



Figur 7 - Investeringar utanom Bergen, i perioden 2013-2017.



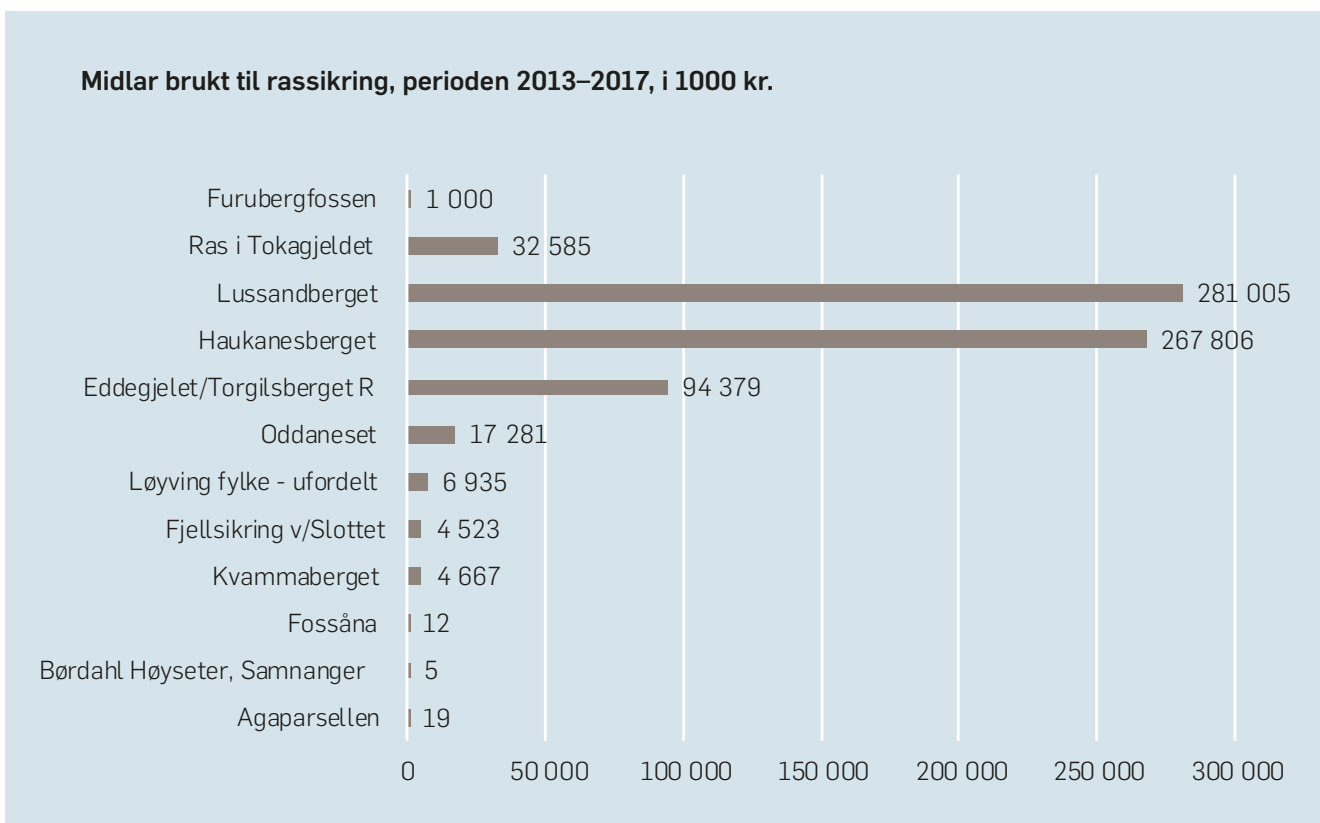
Figur 8 - Midlar til standardheving, i perioden 2013-2017.

Fylkeskommunen har oppnådd eit av tiltaka i handlingsprogrammet til RTP 2013–2017 med å auke gradvis den årlege ramma til standardhevingstiltak opp til 125 mill. kr i 2017. Med unntak av oppgraderingar i tunnelane som er nyinvesteringar, har denne budsjettposten gått til å ruste opp kritisk skadde bruer, murer, kantar, rekkverk og drenering på eksisterande fylkesvegar. Dette har gjort det mogeleg å halde fylkesvegane opne for trafikk til tross for avgrensa midlar til drift og vedlikehald.

#### Rassikring

Hordaland er eit skredutsatt fylke, og det er mange rasutsette punkt og strekningar på fylkesvegnettet. Kvart år vert det registrert gjennomsnittleg om lag 150 ras på riks- og fylkesvegane i Hordaland.

Fylkeskommunane får øyremerka statlege tilskot til rassikring av fylkesvegnettet. For perioden 2014–2017 har Hordaland fylkeskommunen fått tildelt ei ramme på 308 mill. kr (2014 kr) eks mva til dette formålet. I heile handlingsprogramperiode 2013–2017 har fylkeskommunen investert i omlag 616 mill. kr i rassikring.



Figur 9 - Midlar brukt til rassikring, i perioden 2013-2017.

**Gjennomførte prioriterte prosjekt med målindikatorar 2013–2017:**

År	Fv.	Prosjekt	Kommune	Lengde ny fylkesveg (meter)	Lengde utbetra fylkesveg (meter)	Lengde ny GS-veg (meter)	Kollektivfelt (meter)
2013	572	Torgilsberg tunnelen	Ulvik	790	710		
	544	Tofte - Ranavik	Kvinnherad		2 800	2 800	
	585	Birkelunds bakken	Bergen		350	350	
	14	Stavland - Bjødledalen	Bømlo	1 250		1 250	
2014	70	Jensanesvegen	Stord		750		
	541	Stokkabekken - Rubbestadneset	Bømlo	3 000		1 600	
	562	Kollektivfelt Askøyvegen, Olsvik	Bergen				1 250
		Nygård - Byparken	Bergen			450	
	49	Norheimsund - Vikøy	Kvam		2 700	2 700	
	183	Totlandsvegen (Ulsmåg skole - Bjøllebotn)	Bergen		1 400	1 400	
	563	Bakkarvågen	Askøy		850	850	
	2015	216	Skansen	Askøy		800	800
582		Nygård - Lyngbø	Bergen	1 350		2 085	
48 / 7		Tunnel bak Tysse	Samnanger	5 800	1 600	7 400	
7		Folkedalstunellen	Granvin	2 300			
577		Ringveg vest 2, Sandeide - Liavatnet	Bergen	4 550		2 130	
2016	7	Bjørgatunellen	Granvin	2 465			
	122	Venjanaset - Strandvik (Fusa - Skåte)	Fusa		2 400		
2017	158	Grindavollen - Lepsøy (Lepsøyvegen)	Os		1 400	1 400	
	540	Fyllingsdalsveien	Bergen		1 100	900	1 100
	542	Stokkabekken - Siggjarvåg	Bømlo	7 900		7 900	
	209	Storeskaret - Arefjord	Fjell	1 300		1 300	
	7	Nes - Norheimsund	Kvam	1 300	1 800	1 800	
<b>Sum antal meter utbetra veg</b>				<b>32 005</b>	<b>18 660</b>	<b>37 115</b>	<b>2 350</b>

Figur 10 - Gjennomførte prioriterte prosjekt med målindikatorar, i perioden 2013-2017.

I førre handlingsprogramperiode 2013–2017 har 18,6 km fylkesveg fått utbetra standard, og 32 km ny fylkesveg er bygd. Det er oppretta nær 2,4 km med kollektivfelt og bygd 37,1 km gang- og sykkelveg.

**3.1.4 Gjennomføring av prioriterte prosjekt på fylkesvegnettet 2013–2017**

Figur 10 viser prioriterte og gjennomførte store strekningsvise prosjekt frå førre handlingsprogramperiode. Det er utbetra eksisterande fylkesveggar, bygd nye fylkesveggar, nye kollektivfelt og gang- og sykkelveggar på fylkesvegnettet. Bybanen og små prosjekt innanfor standardheving og programområda er ikkje teke med.





### 3.2 OPPSUMMERING AV HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKRING 2014–2017

I førre Handlingsplan for trafikksikring 2014–2017 viste analysen (ulukkesutviklinga 2000–2012) at Hordaland har særskilte utfordringar i trafikksikringsarbeidet. I perioden 2002–2016 har Hordaland hatt ein vesentleg reduksjon i talet på ulykker. Samstundes er det slik at Hordaland framleis ligg over landsgjennomsnittet når det gjeld drepne og hardt skadde.

Fordelinga og utviklinga av dei alvorlege ulykkene vert ofte delt mellom Bergen og resten av fylket, der dei fleste ulykkene skjer utanom Bergen.

Det er framleis møte-, utfor- og fotgjengarulykker som er dei tre mest alvorlege ulykkestypene i fylket. Utfordringane for Hordaland målt gjennom ulukkesstatistikk, vedtekne strategiar innanfor transportområdet og grunnleggjande demografiske endringar, er grunnlaget for definering av dei tre særskilte satsingsområda i handlingsplanperioden.

#### I handlingsplanperioden 2014–2017 for trafikksikring var det tre særskilte satsingsområde:

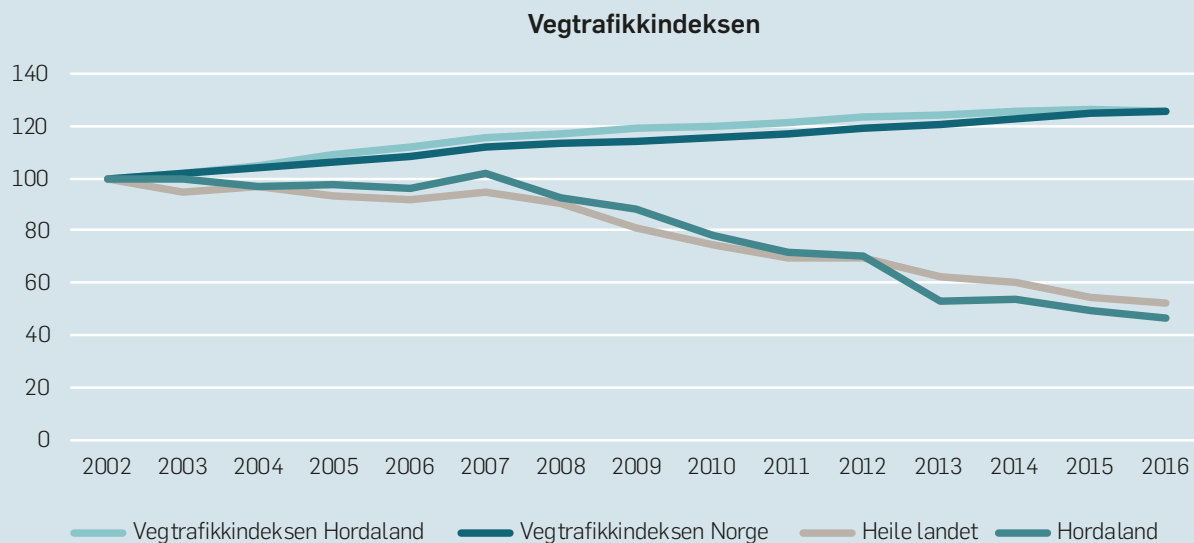
- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulykker utanfor tettbygde strom
- Mjuke trafikantar i byområde

Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) har i perioden hatt eit særleg fokus på Trafikksikker kommune, og kommunane Austrheim, Lindås og Vaksdal vart alle godkjente i 2016. I «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikring på veg 2014–2017» var det ei målsetjing med tre kommunar i kvart fylke innan planperioden, og Hordaland har med det oppfylt det nasjonale målet. I 2016 inngjekk FTU intensjonsavtalar med tre nye kommunar; Bømlo, Kvinnherad og Sund.

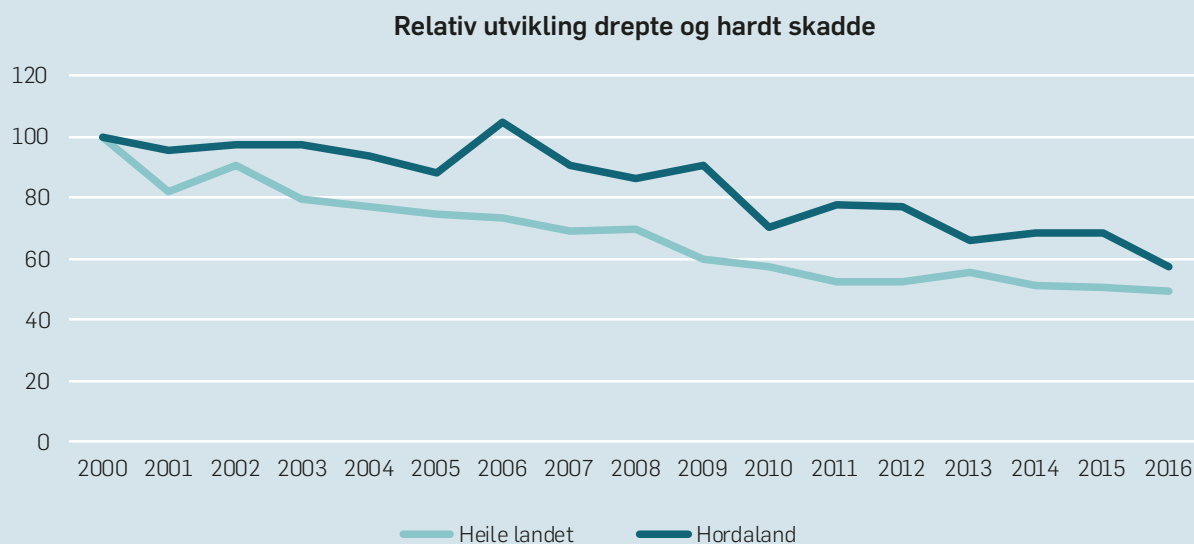
Gjennom ulike tilskotsordningar har FTU bidrege til mindre fysiske trafikksikringstiltak i kommunane, lokalt trafikksikringsengasjement og støtte til kommunale trafikksikringsplanar. Den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane har hatt jamn god deltaking, og er blitt ein møteplass fagleg påfyll innanfor trafikksikringsfeltet.

I 2015 og 2016 har det vore ei eiga tilskotsordning til punktutbetring og trygge skulevegar. Dette har vore spleiselag med kommunane, der dei har vore ansvarlege for gjennomføringa. Midlane er disponering av fjorårets overskot i fylkeskommunen, og løyvd av fylkestinget direkte.

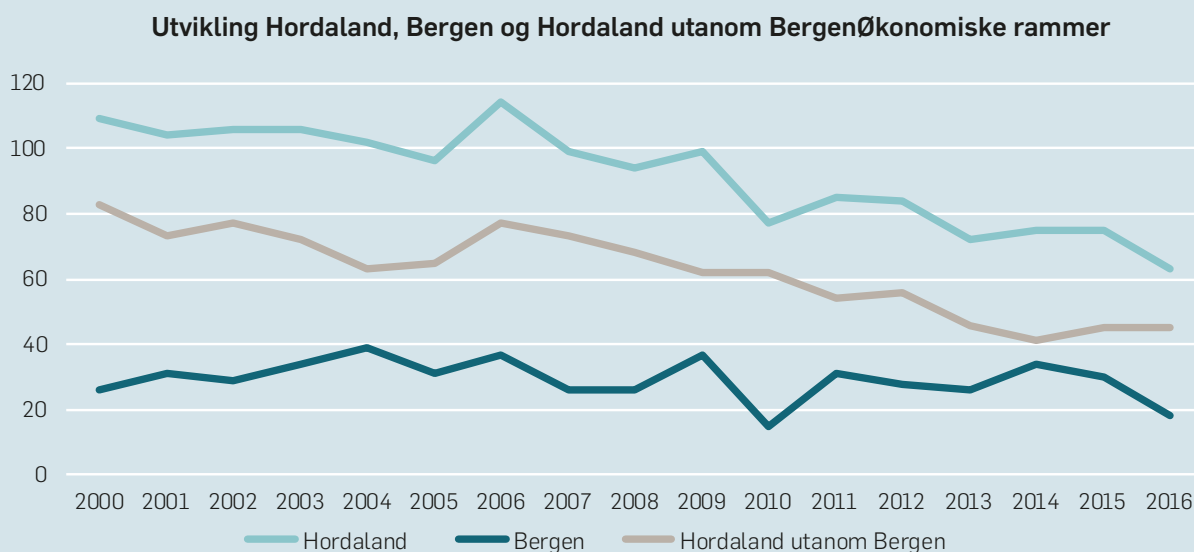




Figur 11 - Vegtrafikkindeksen



Figur 12 - Relativ utvikling drepte og hardt skadde



Figur 13 - Utvikling Hordaland, Bergen og Hordaland utanom Bergen

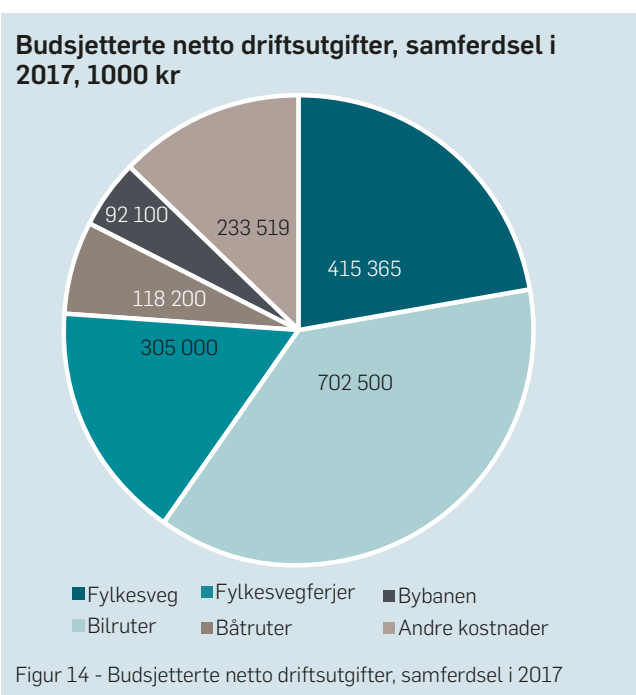
## 4 Økonomiske rammer

*Dette kapittelet skildrar økonomiske rammer til samferdsel i Hordaland i perioden 2018–2029, med hovudfokus på fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet. Dei økonomiske rammene blir vedtatt i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen.*

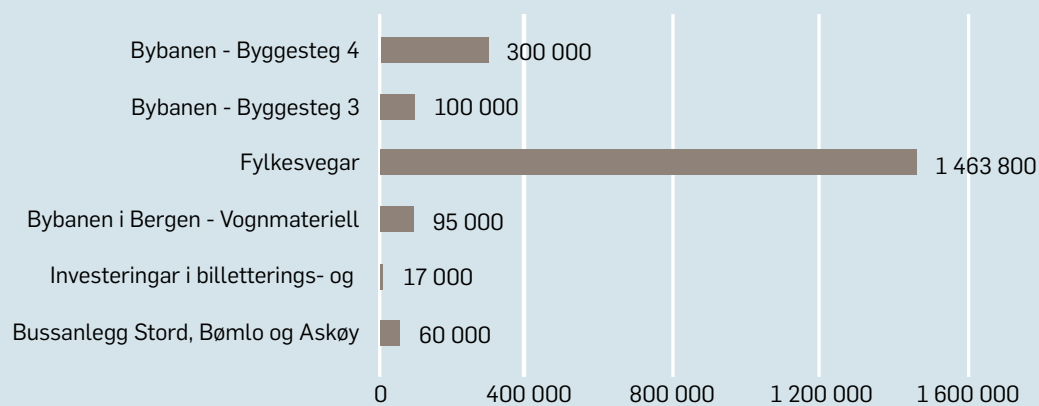
Ein skildrar ikkje detaljerte økonomiske rammer i planperioden 2024–2029 ettersom det økonomiske handlingsrommet i denne perioden er svært usikkert. Dette vil bli handsama nærare ved revisjon med høyringsrunde av RTP og investeringsprogrammet som etter planen skal skje kvart fjerde år, fyrste gong i 2021. Det er pr. i dag knytt bindingar til Byvekstavtalen, Askøypakken og Nordhordlandspakken i planperioden 2024–2029.

Innanfor det fylkeskommunale budsjettet vert samferdsel høgt prioritert. Ein må sjå denne satsinga i samanheng med det store behovet for å ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet i neste tolv årsperiode. Satsing på til dømes kollektiv- og ferjetransport kan få følgjer for den økonomiske ramma til fylkesvegnettet.

Andre kostnader er ein samlepost for ei rekkje mindre postar, mellom anna generell drift (Skyss), transportordninga for funksjonshemminga, plan og tiltaksmidlar, prosjekt og leige av innfartsparkeringsplassar, vidaregåande skuleskyss, administrasjon samferdselsavdelinga og Skyss.



### Investeringsbudsjett – samferdsel i 2017, i 1000 kr



Figur 15 - Investeringsbudsjett, samferdsel, i 2017

## 4.1 FYLKESKOMMUNALE MIDLAR TIL FYLKESVEGNETTET

Det vert sett av midlar til drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegnettet i den fireårige økonomiplanen.

Fylkeskommunen dekker fullt ut midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Hordaland. Årlege løyvingar til drift og vedlikehald ligg på rundt 500 mill. kr (inkludert moms).

Til fylkesveginvesteringar vert det sett av om lag 600 mill. kr (eksklusiv moms) i årlege løyvingar, og desse må i stor grad lånefinansierast. Dette er ramma fylkeskommunen må styre etter, når ein fordeler midlane til store og små investeringsprosjekt. Sidan fylkeskommunen får kompensert

for meirverdiavgift, vert denne lagt til budsjettet. Derfor er tala i budsjettet noko høgare, og varierer frå år til år.

Alle bindingar i større fylkesveginvesteringar i perioden må følgjast opp, og avgrensar med det investeringsramma på 600 mill. kr. Bindingar utgjer i hovudsak fylkeskommunale midlar til bompengepakkar, og refusjon av forskoteringar. Inntekter frå bompengar kjem i tillegg til fylkeskommunale midlar.

Figur 16 under viser fordelinga av fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet.

	RTP planperiode 2018-2021					RTP planperiode 2022-2025	RTP planperiode 2026-2029	RTP 12 års planperiode
	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
<b>Drift og vedlikehald</b>						Sum	Sum	Totalt
Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU)	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000	20 000	20 000	60 000
Sum drift	432 500	432 500	432 500	432 500	1 730 000	1 730 000	1 730 000	5 190 000
Sum vedlikehald	75 500	75 500	75 500	75 500	302 000	302 000	302 000	906 000
<b>HFK løyving drift og vedlikehald inkl. mva</b>	<b>513 000</b>	<b>513 000</b>	<b>513 000</b>	<b>513 000</b>	<b>2 052 000</b>	<b>2 052 000</b>	<b>2 052 000</b>	<b>6 156 000</b>
<b>Investeringar</b>					Sum	Sum	Sum	Totalt
Store strekningsvise prosjekt	478 700	489 800	427 274	439 000	1 834 774	2 058 900	1 928 650	5 822 324
Fornyng og opprusting (standardheving)	295 400	323 700	315 300	354 300	1 288 700	1 436 000	1 436 000	4 160 700
<b>HFK løyving investeringsbudsjett inkl. mva</b>	<b>774 100</b>	<b>813 500</b>	<b>742 574</b>	<b>793 300</b>	<b>3 123 474</b>	<b>3 494 900</b>	<b>3 364 650</b>	<b>9 983 024</b>

Figur 16 - Fordeling av fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet, i RTP planperiode 2018-2029



## 4.2 SPLEISELAG FOR INVESTERINGAR PÅ FYLKESVEGNETTET

### Styringsprinsipp for spleiselag

Når Statens vegvesen på vegne av Hordaland fylkeskommune er byggherre for prosjekt med ekstern finansiering, vil fylkeskommunen som regel løyve meirverdiavgifta ettersom denne vert kompensert i etterkant av investeringane.

På grunn av det store vedlikehaldsetterslepet i Hordaland, er det naudsynt med ei tydeleg prioritering av kva prosjekt fylkeskommunen kan bidra med fylkeskommunale midlar til. Fylkeskommunen har som ambisjon å bidra med fylkeskommunale midlar (ut over meirverdiavgift) til fylkesvegprosjekt, dersom tiltaka er fagleg tilrådde tiltak for å nå fylkeskommunen sine mål og strategiar i RTP.

For å sikre ei likebehandling av alle saker knytt til kven som tek risiko for meirkostnader, så er hovudregelen at i byggeprosjekt der Statens vegvesen er byggherre, tek fylkeskommunen risikoen med meirkostnader. I byggeprosjekt der andre er byggherre, tek ikkje fylkeskommunen denne risikoen. I tilfelle der byggherren har behov for å utvide omfanget i prosjekta undervegs, må ei eventuell kostnadsdeling av meirkostnadane avtalast før byggstart, dersom dette prinsippet skal fråvikast.

Kommunar eller andre tiltakshavarar kan søke om å forskottere prosjekt som er planlagd gjennomført i framtida. Investeringsprogrammet med faglege utarbeidde prosjektreserver, vil verte eit nyttig verktøy for å handsama forskotteringsøknadar og fastsette refusjonstidspunkt. Omfanget av forskottering frå fylkeskommunen er mykje mindre no enn tidligare, og sett til oppad 15 mill. kr per prosjekt.

Fleire kommunar og andre tiltakshavarar yter tilskot til fylkesvegprosjekt. Dette er særleg vanleg der utbyggarar har fått rekkefølgjekrav knytt til utbyggingar langs fylkesvegar. Her er det viktig med ein føreseieleg politikk og lik handsaming av utbyggarar i heile fylket. Rekkefølgjekrav skal i prinsippet ikkje fylkeskommunen vere med å finansiere. Unntak kan gjerast dersom det allereie ligg føre eit

behov for å utbetre tilhøva på den aktuelle vegstrekninga. Dei faglege utgreiingane av behov i fylket (prosjektreserve) er eit grunnlag for å vurdere dette.

Fylkeskommunen yter også tilskot til utbyggingar på fylkesvegar der andre er byggherre. Det mest vanleg er kommunar som skal legge vatn- og avløpsleidningar langs fylkesvegnett, og samtidig legg til rette for eit tilbod for mjuke trafikantar.

### I Hordaland er det mange vedtekne bompengepakkar.

- Byvekstavtalen, Bergen kommune
- Kvammapakken, Kvam herad
- Bømløpakken, Bømlo kommune
- Stord vestside, Stord og Fitjar kommune
- Askøypakken, Askøy kommune
- Hauglandspakken, Sveio og Etne kommune

Bompenginntekta frå desse bompengepakkaner er eit viktig bidrag for å kunne realisera store investeringsprosjekt i fylkeskommunen. Bompenginntekta er nærmare omtala i dei årlege budsjett- og økonomiplanprosessane. I tillegg er det fleire strekningsvise bompengeprojekt på fylkesvegnett.

## 4.3 ANDRE STATLEGE TILSKOTSORDNINGAR

Dei ulike alternative finansieringskjeldene i tillegg til fylkeskommunale midlar er nærare skildra i RTP, og vil bli spesifisert i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen. Dei vanlegaste er bompengar, statleg tilskot til rassikring, ferjeavløysing, belønningmidlar i Bergen og statlege midlar til auka sykkelbruk.

I det følgjande blir dei statlege tilskotsordningane omtala. Statens bidrag til Byvekstavtalen og belønningmidlar i Bergen blir ikkje omtalt, og det vert her vist til eige handlingsprogram for oppfølging av Byvekstavtalen.



## Rassikring

Nasjonal transportplan legg opp til 12 milliardar kroner til skredsikring på fylkesvegane i planperioden. Fordelinga er slik:

- første seksårsperiode (2018–2023): 745 mill. kr årleg
- siste seksårsperiode (2024–2029): 1255 mill. kr årleg

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet legg opp til å fordela midlane mellom fylkeskommunane for perioden 2018–2023 i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan. Fordelingsprinsippet skal framleis vera «pro rata fordeling etter skredfaktor», basert på kartlegginga av skredsikringsbehovet som vart gjennomført i 2015.

Fylkestinget kan prioritera midlane som vert tildelt Hordaland så lenge desse går til skredsikringstiltak. Fylkeskommunen kan også leggje til eigne midlar for å få fullført/ fullfinansiert prosjekt.

## Tømmertransport

Nasjonal transportplan legg opp til ei tilskotsordning til utbetring av flaskehalsar for tømmertransport på fylkesvegar. I brevet frå Vegdirektoratet er bruer spesielt nemnt, men ein legg til grunn at det også gjeld andre flaskehalsar på vegen. Midlane skal medverke til ein effektiv og funksjonell tømmertransport.

Totalramma nasjonalt er sett til 50 mill. kr årleg. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet skal i handlingsprogrammet for 2018–2023 utarbeide eit prosjektprogram for den totale summen på 300 mill. kr, som skal leggjast fram for skog- og trenæringa og aktuelle fylkeskommunar.

## Tilskotsordning for sykkelsatsing

I samband med Stortinget si handsaming av revidert nasjonalbudsjett i 2014 vart det oppretta ei tilskotsordning for tiltak for auka sykkelbruk i kommunar og fylkeskommunar. Føremålet er å bidra til raskare gjennomføring av tiltak som betrar framkomme for sykklande og gåande.

I 2017 vart det løyvd totalt 122,5 millionar kroner fordelt på 50 kommunar og fylkeskommunar. Hordaland fylkeskommune fekk tildelt eit samla tilskot på 8,07 mill. kr, til tiltak ved fire vidaregåande skoler og etablering av g/sanlegg langs fylkesvegar på Stord og Voss. Det er knytt ulike vilkår til søknadsprosessen, mellom anna skal prosjekta ha

vedteken reguleringsplan på søknadstidspunktet, og kunne ferdigstillast i løpet av 2018. Dette avgrensar moglegheitene til å søkje tilskot til dei største strekningsvise sykkeltiltaka som det er pågåande planprosessar knytt til. Vidare er det lagt opp til 50% eigendel for tiltaka.

## Ferjeavløysingsmidlar

Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband, vanlegvis ei bru eller ein undersjøisk tunell med tilhøyrande vegnett som erstattar eit ferjesamband. Frå 2018 er det lagt opp til at prosjektet erstattar eller kortar inn eit ferjesamband. Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer legg til rette for at fylkeskommunane kan delfinansiere slike prosjekt med midlane dei får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjamninga i inntektssystemet. For å koma inn under ordninga for 2017, er det dermed ein føresetnad at det aktuelle sambandet blir heilt avløyst av eit fylkeskommunalt vegprosjekt.

Før søknaden kan endeleg handsamast, må det liggje føre ein godkjent reguleringsplan og ein realistisk finansieringsplan for prosjektet, med eit kostnadsoverslag med ei uvisse på maksimalt +/-10 prosent. Fylkeskommunen skal sørge for at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) for prosjekt over 750 mill. kroner. Samferdselsdepartementet avgjer kva prosjekt som skal omfattast av ordninga på bakgrunn av tilråding frå Statens vegvesen.

Ordninga vert endra vesentleg frå 01.01.18. Ordninga i 2017 gjev alle samband det same tilskotet, medan det frå 2018 vil bli differensiert. Det er uvisst kva ein vil få i tilskot for dei enkelte sambanda, men for korte samband på innelukka farvatn (fartsområde 1) og på beskytta farvatn (fartsområde 2) med låg ÅDT vil tilskotet bli redusert i 2018 i høve til 2017. Dette gjeld for dei fire prosjekta som er no er aktuelle for ordninga i Hordaland.

## Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka

Regjeringa vil vidareføra ordninga med rentekompensasjon for investeringstiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak. Ramma er 2,8 milliardar kroner for planperioden (2018–2029). Dette gjev 233 mill. kr årleg til fordeling mellom fylka.

Ordninga går ut på at staten yter bidrag til renter for lån til veginvesteringar. Fordelinga mellom dei ulike fylka vert utrekna på grunnlag av innbyggjartal og kilometer fylkesveg.



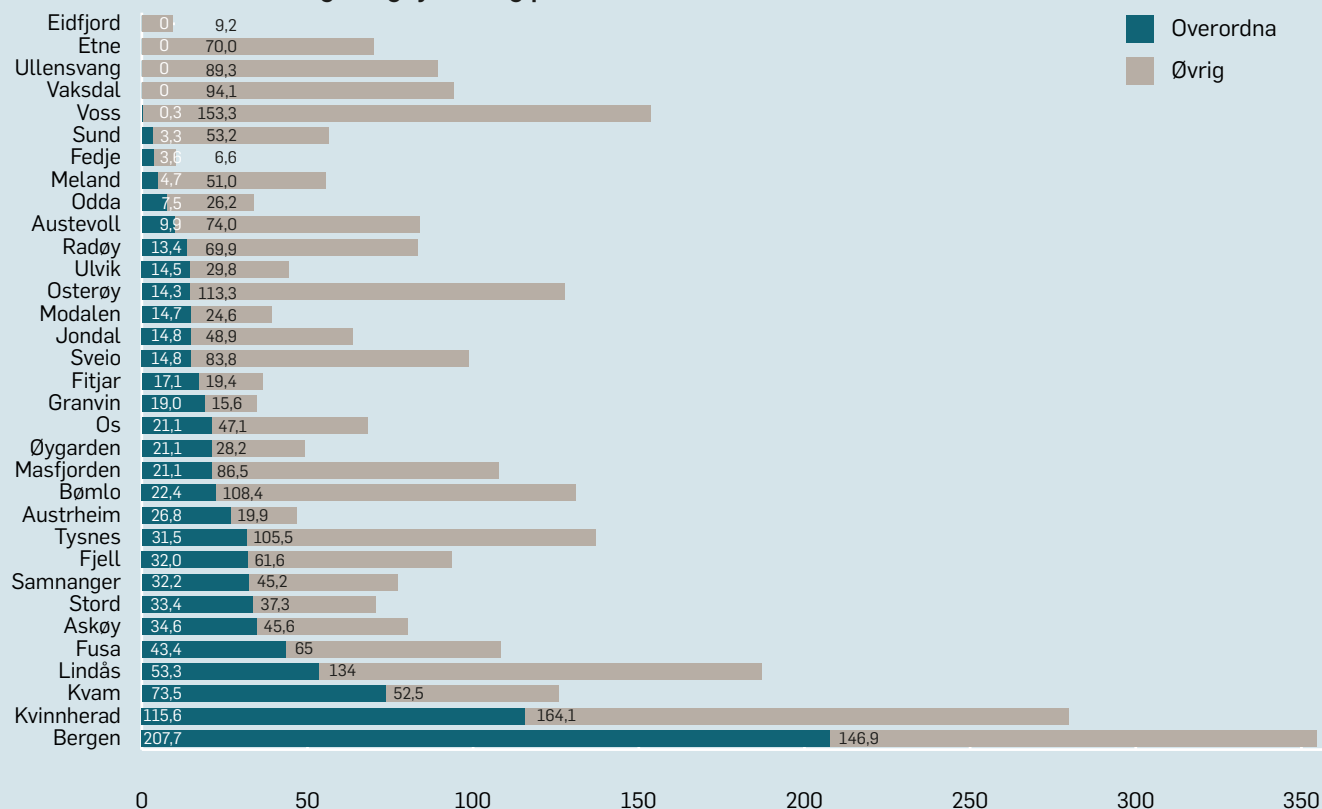
## 5 Prioritering av prosjekt og tiltak

*Dette kapittelet skildrar prioriterte prosjekt og tiltak. I investeringsprogrammet blir porteføljestyling og prinsippa for porteføljestyling lagt til grunn for å velje dei «rette» prosjekta og tiltaka. Det er definert prioriteringskriterium innanfor kvart satsingsområde, som eit verktøy for å fremje dei prosjekta og tiltaka som har best måloppnåing.*

Investeringsprogrammet skal bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje knytt opp mot dei økonomiske rammene fylkeskommunen har, for å gje eit samla oversyn over planar for utvikling av fylkesvegnettet i fylket i planperioden. Eit av tiltaka for å bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje er å sette av midlar til utbetring av lengre strekningar ved å planlegge og gjennomføre fleire prosjekt som eit strekningsvis utbetningsprosjekt. Ved å samle prosjekt og tiltak frå dei tidlegare postane «standardheving» og «programområda» til ein ny post «fornyng og opprusting (standardheving)». Denne posten er nærare omtala i dette kapittelet.

Eit av prioriteringskriteria innanfor satsingsområda ved val av prosjekt og tiltak er om det er ein overordna eller øvrig fylkesveg. Figur 17 viser tal på kilometer på det overordna og det øvrige fylkesvegnettet per kommune.

### Tal kilometer overordna og øvrig fylkesveg per kommune



Figur 17 - Tal kilometer overordna og øvrig fylkesveg per kommune

## 5.1 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV FYLKESVEGAR

Det vert sett av ei årleg økonomisk ramme til drift og vedlikehald på 513 mill. kr (2017-kr).

Ramma vert fordelt slik:

### Økonomisk ramme til drift og vedlikehald 2018-2029

Kostnadene til drift og vedlikehald vert dekt av fylkeskommunen sine tildelte rammer, og kan ikkje finansierast ved låneopptak. Staten dekker byggherrekostnadene, slik at alle midlane fylkeskommunen stiller til dispensasjon til drift og vedlikehald går til fysiske tiltak på fylkesvegnettet.

	RTP planperiode 2018-2021					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
<b>Drift og vedlikehald</b>								
Drift - faste kontrakter	365 000	365 000	365 000	365 000	1 460 000	1 460 000	1 460 000	4 380 000
Drift - øvrig	67 500	67 500	67 500	67 500	270 000	270 000	270 000	810 000
Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU)	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000	20 000	20 000	60 000
<b>Sum drift og FTU</b>	<b>437 500</b>	<b>437 500</b>	<b>437 500</b>	<b>437 500</b>	<b>1 750 000</b>	<b>1 750 000</b>	<b>1 750 000</b>	<b>5 250 000</b>
Vegoppmerking	11 300	11 300	11 300	11 300	45 200	45 200	45 200	135 600
Bruvedlikehald	15 400	15 400	15 400	15 400	61 600	61 600	61 600	184 800
Dekkelegging	39 200	39 200	39 200	39 200	156 800	156 800	156 800	470 400
Vedlikehald - øvrig	9 600	9 600	9 600	9 600	38 400	38 400	38 400	115 200
<b>Sum vedlikehald</b>	<b>75 500</b>	<b>75 500</b>	<b>75 500</b>	<b>75 500</b>	<b>302 000</b>	<b>302 000</b>	<b>302 000</b>	<b>906 000</b>
<b>HFK løyving drift og vedlikehald inkl. mva</b>	<b>513 000</b>	<b>513 000</b>	<b>513 000</b>	<b>513 000</b>	<b>2 052 000</b>	<b>2 052 000</b>	<b>2 052 000</b>	<b>6 156 000</b>

Figur 18 - Økonomiske ramme til drift og vedlikehald 2018-2029

Med drift av fylkesvegnettet meiner ein alle oppgåver og rutinar som er naudsynt for at eit veganlegg skal fungere som planlagt. Dette er aktivitetar som brøyting, strøing med salt og sand, vask og reingjering, oppretting av skilt, stell av grøntareal, trafikkstyring, trafikantinformasjon og så bortetter.

Med vedlikehald av fylkesvegnettet meiner ein tiltak for å oppretthalde standarden på vegdekke, vegoppmerking, grøfter, bruer, tunnelar og tekniske anlegg/installasjonar i tråd med fastsette kvalitetskrav.

### 5.1.1 Driftsoppgåver

Det vert førebels sett av 432,5 mill. kr i året til drift. Det er inngått faste kontraktar med entreprenørar, og fylkeskommunen har dermed bunde seg til denne summen.

Driftsoppgåver som tek i vare trafikksikringa, har hatt høgaste prioritet i perioden 2013–2017. Dette gjeld spesielt vinterdrifta der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste oppgåvene. Driftsoppgåver på strekningar med mange ulukker, vert følgt opp spesielt. Dette er i samsvar med det som vart lagt til grunn i Strategi for drift og vedlikehald for fylkesvegnettet i Hordaland fram mot 2029.

I Hordaland har ein inngått åtte driftskontraktar. Kontraktane gjeld normalt for 5 år, med opsjon på eit års forlenging. Normalt vert det lyst ut ein til to kontraktar kvart år. I tillegg til driftskontraktane inngår ein også fagkontraktar.

#### Fagkontraktar

Fagkontrakt	Kontraktslengde	Kostnad mill. kr
Bru	2016 - 2017	14
Ferjekai	2016 - 2021	28
Elektro Hordaland - Vest	2016 - 2022	116
Tunnel Hordaland - Vest	2016 - 2021	98
Elektro Hordaland - Øst	2016 - 2021	33

Figur 19 - Fagkontraktar



### 5.1.2 Vedlikehald av fylkesvegnettet



Rammer til vedlikehald er i dag 75,5 mill. kr i året. Behovet for midlar til å vedlikehalde fylkesvegnettet er langt større.

#### Rammer til vedlikehald vil i utgangspunktet prioriterast slik:

- Rette opp slaghol og legge ny asfalt.
- Rette opp skadar som kan føre til at vegen vert akutt trafikkarleg eller at framkomsten vert redusert vesentleg, til dømes ved ras og flaum.
- Rette opp skadar og slitasje som kan få konsekvensar for trafikksikringa og framkomsten, til dømes murar og stikkrenner.
- Rette opp skader som kan vere starten på ei akselererande skadeutvikling, der tiltakskostnadene kan vere sær store dersom ingenting vert gjort.
- Gjennomføre tiltak som forlenger levetida, og reduserer framtidige vedlikehaldskostnader slik at no-verdi av vedlikehaldskostnadene vert lågare.

#### Vegoppmerking

Det vert sett av 11,3 mill. kr i året til vegoppmerking.

#### Bru- og kaivedlikehald

Det er egne kontraktar for drift og vedlikehald av bruene og kaiane. Alle bruer vert jamleg inspiserte, og det vert sett i verk naudsynte sikringstiltak der dette er påkrevd. Behovet for vedlikehald av bruer er stort, då det er mange bruer som er over 20 år.

Det er 36 fylkesvegferjekaiar, og det er trong for å oppruste og skifte ferjekaiar på nokre av kaiane innan nær framtid for å sikre stabil ferjedrift. I samband med nye ferjeanbod vil det bli endringar i infrastrukturen for mellom anna lading av dei nye ferjene. Desse prosjekta blir ikkje omtalt i dette dokumentet.

I tillegg til vedlikehald vert det sett av midlar til å rette opp kritisk skadde bruer og oppjustera/skifte kaiar under investeringsbudsjettet, posten fornying og opprusting (standardheving), bruer og kaiar.



### Dekkelegging

Det vert sett av i dag 39,2 mill. kr årleg til dekkelegging. Det vert omlag 50 kilometer ny asfalt, eller 1,7 % av fylkesvegnettet, med denne løyvinga. Med dette nivået på dekkeleggingsbudsjettet, vil det ta 50 år til neste gong ein kan legge asfalt. Levetida til asfalt er i beste fall estimert til 20–25 år. Store deler av fylkesvegnettet har eit dekke som allereie har nådd levetida si, derfor vil situasjonen for trafikkisikring og framkome utfordrast dramatisk i åra som kjem.

Det er ei stor utfordring at vedlikehaldsmidlane til dekkelegging er låge. Når asfalten forvitrar vil vatn og frost raskare skade vegkroppen under, og ein vil få ei auke i skadeomfang i tilfelle der vegen vert fullstendig øydelagt. I slike tilfelle blir salderingsposten «vedlikehald øvrig» nytta til å utbetre skadeomfanget, for å unngå å auke vedlikehaldsetterslepet.

### Vedlikehald øvrig

Regelmessig vedlikehald av grøfter, kummar, stikkrenner og drenering førebygger skader på vegkroppen. Meir ekstremvær aukar presset på denne budsjettposten. Det vert derfor lagt opp til at større tiltak vert dekkja over midlar til forsterkning under investeringsbudsjettet, og at vedlikehald i tunnelar vert prioritert så høgt som mogeleg under denne posten.

Avsette midlar til posten «vedlikehald øvrig» er salderingspost, dersom drifts- og vedlikehaldsoppgåvene vert dyrare enn budsjettet.

Innanfor kvar budsjettpost skal ein prioritere dei mest kritiske punkta på heile fylkesvegnettet. Reparasjon av vegar som kollapsar og sklir ut, skjer ved å omdisponere midlar i budsjettjusteringar. Slik ein til døme gjorde i Modalen i 2016, då deler av fv. 569 ved Otterstad rasa ut i elva.

### 5.1.2.1 Korleis styrke satsinga på vedlikehald?

Vedlikehald har over lang tid vore underfinansiert, også på grunn av at fylkeskommunen arva eit stort etterslep i 2010 ved overtaking av dei øvrige riksvegane frå staten. Det er allereie svært kostbart å ta att vedlikehaldsetterslepet. Det er urealistisk å klare dette i neste seksårsperiode innanfor dei tildelte rammene, då mange investeringsprosjekt er såkalla bundne tiltak som fylkeskommunen har forplikta seg til å gjennomføre.

#### Prioritere fleire kritisk skadde objekt og vegkroppen

Investeringsprogrammet legg opp til å prioritere fleire kritisk skadde objekt og vegkroppen med investeringsmidlane fornying og opprusting (standarheving). Sjå nærare omtale i kapittel 5.2.3. Utfordringa er at ein fram mot 2025 må nytte store delar av midlane som vert avsett, til opprusting av tunnelar etter Tunnelsikkerhetsforskriften. Dette er i stor grad nyinvesteringar som ikkje inneber utbetringar av manglande vedlikehald.

#### Reduksjon i driftsstandard for å auke rammene til vedlikehald

Ein legg opp til ei gradvis auke av ramma til vedlikehald i fyrste seks årsperioden, fyrst og fremst ved å redusere standarden i nye driftskontraktar.

I tillegg vert det utarbeidd eit grunnlag for politisk handsaming for å redusere kostnadane til drift av fylkesvegnettet, for på sikt å kunne disponere meir av totalrammene til vedlikehald. Ein lågare driftsstandard må settast i verk når ein lyser ut nye kontraktar, og må derfor realiserast gradvis fram til 2021. Mogelege innsparingstiltak vert skildra nærare nedanfor.

Satsinga på investeringar med vedlikehaldskaraktar og reduksjonane i driftsstandard som er vurdert, er langt frå tilstrekkeleg for å oppretthalde dagens vedlikehaldsstandard.

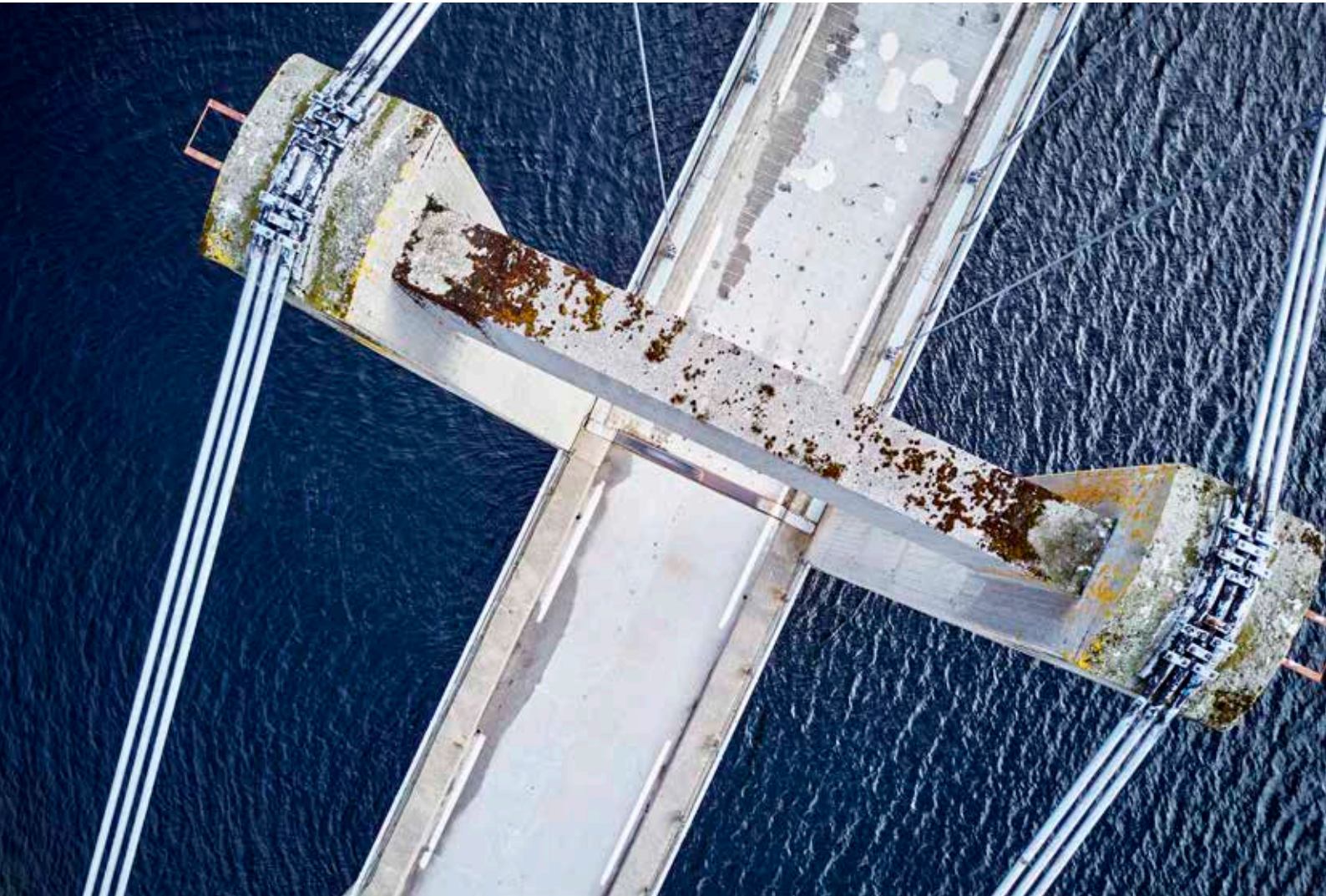
### Førebelse tiltak for mogelege innsparingar ved endra driftsstandard på det øvrige fylkesvegnettet

Tiltak	Mogelege innsparingar i kr. heilårsverknad
Redusert vinterdriftsstandard	3 000 000
Redusert brøyting / strøiing haldeplass natt / dag	200 000
Ikkje feiing / kosting og vårreingjering	5 000 000
Redusert reparasjon av asfaltdekke (berre slaghol)	800 000
Redusert tunnelvask	750 000
Stenging av vinterveg	750 000
Avgrensa kantslått	1 500 000
Stenging av toalett / service bygg og rasteplassar	500 000
Ingen tildekking / fjerning av ferist - vinterhalvåret	150 000
<b>Sum</b>	<b>12 650 000</b>

Figur 20 - Førebels tiltak for mogelege innsparingar ved endra driftsstandard på det øvrige fylkesvegnettet

Ved å la mindre viktige vegstrekningar forfalle, kan ein styrke vedlikehald av dei viktigaste og mest trafikkerte fylkesvegstrekningane. Mindre viktige fylkesvegar kan til døme vere strekningar med låg trafikk, der det eksisterer alternative omkøyringsvegar. Ein kan ta sikte på å stenge

desse vegane når dei kollapsar/sklir ut, eller å sette dei ordentleg i stand med investeringsmidlar ein gong i framtida. Dette vil krevja ei fagleg tilråding og politisk handsaming.



## 5.2 PLANPROGRAM

Det vert sett av 15 mill. kr årleg til planprogram.

Planprogrammet skal gjere greie for kva prosjekt som skal planleggast med tanke på realisering i perioden. Prosjekta er valde ut med bakgrunn i dei rammene som ligg i overordna styringsdokument, og prinsippa for porteføljestyling.

Mange investeringsprosjekt krev planlegging etter plan- og bygningslova, og fordrar eit godt samarbeid med kommunane som er planmynde.

Fyrst og fremst er det vedtekne investeringsprosjekt med avklart finansiering som skal planleggast. Samtidig er det behov for å planlegge tiltak for å få fram behovet, og for å få eit realistisk kostnadsbilde. Det må føreligge minst ein reguleringsplan før søknad om bompengefinansiering

kan fremjast for Stortinget. Samtidig er det viktig å ha ein prosjektreserve med regulerte større prosjekt, og sikre framtidig areal for vegutbyggingar. Planlegging er ressurskrevande, og det er viktig å ikkje sette i gang planlegging av tiltak som ikkje er realistisk at vert finansiert i overskødeleg framtid.

Mange kommunar set og i gang planlegging av prosjekt knytt til fylkesvegnettet. Kommunane er planmynde, men har eit ansvar for å avklare viktige omsyn med vegear. Her er det særleg viktig å avklare forventningar om fylkeskommunal medfinansiering i forkant av prosjektet. Med bakgrunn i fylkeskommunen sine avgrensa økonomiske rammer må fylkeskommunale bidra til realisering av prosjekt der kommunane planlegg på fylkesveg, avtalt særskilt og i tidlig planfase.

Statens vegvesen deltek i planprosessane med vegfagleg og byggherrefagleg kompetanse for å sikre at planane har tilstrekkeleg kvalitet og er byggbare. Utover dette bidreg Statens vegvesen med dialog og rådgjeving i ei rekke mindre kommunale plansaker som vedkjem fylkesvegnettet. I alle tilfelle er det særst viktig at val av vegstandard skjer tidleg i planfasen.

### Val av standard på fylkesvegnettet

Vegdirektoratet har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova. Målet med normalane er å sikre ei vegutforming som gir effektiv og trygg person- og godstransport, og god tilpassing til nærmiljøet. Det er handbok N100 Veg- og gateutforming som omtalar vegstandarden mest direkte. N100 gjer greie for standardkrav, og deler vegane inn dimensjoneringsklasse. Ein dimensjoneringsklasse vert valt ut frå ÅDT, fartsgrense og vegen sin funksjon. Punktutbetringar og mindre utbetringar av vegnettet kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande.

Handbøkene gjev eit godt fagleg grunnlag for korleis vegnettet bør byggast. På same tid er det innanfor desse eit stort spenn i kva for standard ein kan velja å leggje til grunn. Dette er heilt avgjerande spørsmål som må vurderast og avklarast tidleg i planprosessen. I denne planavklaringa må ein også skilje mellom kva som faktisk skal byggjast i denne prosessen, og kva som må reknast som arealsikring for framtida.

Det er fylkeskommunen som har mynde til å fråvike vegnormalane for fylkesveg. Som vegeigar skal fylkeskommunen derfor vere involvert i vurderinga av kva standard som skal leggast til grunn for den einskilde vegstrekning. Dette heng saman med eit behov for større fleksibilitet, der mellom anna handbok N100 i større grad må tilpassast fylkeskommunane sine behov, og gje meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ÅDT, skuletransport, trafikktryggleik med meir.

### Trafikksikring og utbygging av sykkelveggar

Tiltak som legg til rette for gåande og syklande er prioriterte både hjå fylkeskommunen og kommunane. I denne type saker er det viktig å avklare val av standard, og eventuelt forenkla løysingar i tidleg fase ved planlegging av gang- og sykkelveggar. Tiltak i dei kommunale trafikksikringsplanane er vesentlege innspel når fylkeskommunen skal prioritere trafikksikringstiltak, og i særleg grad er trygge skuleveggar sentrale tiltak.

Fylkestinget har bedt om ein plan for raskare gjennomføring og betre samarbeid slik at tiltak knytt til trafikksikring og sykkelveggar kan verte gjennomført meir effektivt. I nokre kommunar vert det bygd gang- og sykkelveggar gjennom spleiselag ved utbygging av kommunalt vatn- og avløpsanlegg, og dette har vore gode samarbeidsprosjekt. Denne type samarbeid sikrar gjerne gjennomføring på ein raskare og meir effektiv måte samanlikna med framdrift av

eit ordinært gang- og sykkelprosjekt, og kan slik sett vere eit eksempel til etterfølging også hjå andre kommunar. Fylkeskommunen har i fleire år og hatt godt samarbeid med kommunane gjennom tilskotsordningar.

Når det gjeld utbygging av gang- og sykkelveggar i regionenterkommunane så blir det og vist til arbeidet med sykkelbyavtalar.

### Forankring, kapasitet og gjennomføring

Det er fylkeskommunen som etter veglova er ansvarleg styresmakt for fylkesveggar i Noreg. Som vegstyresmakt og vegeigar har fylkeskommunen eit ansvar for eit kvalitativt godt og effektivt styringssystem for oppgåver knytt til fylkesveggar. Samstundes er det Statens vegvesen som i dei fleste prosjekta er den utførande part, og planlegg og gjennomfører prosjekta på vegne av fylkeskommunen. Dette inneber at fylkeskommunen må vere ein tydeleg vegeigar overfor Statens vegvesen når det gjeld kva for prosjekt som skal planleggjast, kva økonomiske rammer prosjektet har, og kva prosjektet skal innehalde. Med innhald meiner ein løysningane ein ønskjer bygd. Fylkeskommunen må undervegs i planleggingsfasen orienterast om framdrift gjennom rapportering og eventuelle avvik.

For å sikre god framdrift i eit prosjekt er det avgjerande å vite i god tid om prosjekt som skal planleggast og gjennomførast. Dette heng saman med kapasitet og ressursar hjå Statens vegvesen, og at dei kan sette av tilstrekkeleg kapasitet, eventuelt leige inn ekstern kapasitet. Det er også fornuftig å prioritere prosjekta i tid, ut frå den eksisterande kapasiteten ein har. På same tid vil ein også i mykje større grad kunne koordinere ulike prosjekt i same område, slik at desse kan lysast ut samstundes.

I det følgjande vert alle planprosjekt og utgreiingar som fylkeskommunen skal finansiere over planprogrammet særskilt omtala. Nokre planar vert og finansiert over bompengepakkar eller utarbeidd i regi av kommunane sjølve, og slike vert omtala her for å vise heilskapen i planprosessane som skjer på fylkesvegane.

### 5.2.1 Reguleringsplanar under arbeid

Her følgjer oversikt over reguleringsplanar som fylkeskommunen har bestilt av Statens vegvesen.

#### **Fv. 6 Grimstveit – Sveio sentrum, Sveio kommune**

Strekninga frå Buamyr til Grimstveit er utbetra gjennom Hauglandspakken. Det er sett i gang planlegging for vegen vidare mellom Grimstveit – Sveio sentrum. Strekninga er klassifisert som øvrig fylkesveg. Det er trong for å utbetre vegstrekninga frå Grimstveit til Sveio sentrum mellom anna med gang- og sykkelveg. Vedteken reguleringsplan er ein føresetnad for å få dette til. Planforslag er venta ferdig i 2018. Det er von om å få prosjektet finansiert over Hauglandspakken, men finansiering av eventuell bygging er uavklart.

#### **Fv. 48 Skånevik – Nesvåg – Flesjø, Etne kommune**

Det ligg føre forprosjekt og framlegg om å starte reguleringsplanarbeid på delar av strekninga. Målet er plangrunnlag for vegutbetring med fokus på mjuke trafikantar i tettbygde strok, breiddeutviding og utretting av svingar. Fv. 48 Håland–Skånevik er klassifisert som øvrig fylkesveg. Med utgangspunkt i forprosjekt og prioritering frå Etne kommune vert delstrekningane Prestvågen–Nesvågen og Nesvågen–Flesjø regulert no. Planarbeid vart starta hausten 2016. Planforslag er venta ferdig i 2017, men det er mogleg at det kjem nokre kostnader i 2018. Finansiering av bygginga er uavklart.

#### **Fv. 550 Egne hjem, Odda kommune**

Det er eit smalt parti med store utfordringar for trafikktryggleik. Det er behov for å planlegge betre løysingar for mjuke trafikantar. Oppstart av planlegging føreset avklaring med Odda kommune, både i høve ein finansieringsplan av tiltaket og sjølve planprosessen. Det er mogeleg at kommunen sjølv kan planlegge tiltaket. Arbeidet er estimert å starte opp i 2018 og truleg gå over to år.

#### **Kvinnheradpakken, Kvinnherad kommune**

Det er sett i gang fleire planprosessar til mogelege prosjekt som kan vere med i Kvinnheradpakken. Kommunen har sett i gang planlegging på fv. 48 Herøysund. Andre planar som er aktuelle er fv. 544 Sæbøvik – Eidsvik, fv. 544 Sæbøvik – Tofte, fv. 48/544 Opsanger – Porsvik, fv. 48 Sandvoll sentrum, fv. 551, Strekning Fureberg – Årsnes. Nokre utgreiingar er sett i gang, og ein ventar at reguleringsplanarbeid for Kvinnheradpakken vil bli gjennomført i heile planperioden 2018–2021. Det kan og settast av midlar til å planlegge ferjesamband mellom Stord og Kvinnherad gjennom Kvinnheradpakken.

#### **Fv. 67 Lønning – Sagvåg, Litlabøvegen, Stord kommune**

Strekninga ligg på øvrig fylkesveg. Målet er vegutbetring med gang- og sykkelveg. Planarbeidet vert sett i gang hausten 2017, og det er venta eit ferdig planforslag i 2018. Prosjektet er planlagt finansiert i ein eventuell Stordpakke.

#### **Fv. 545 Kommunegrensa Stord – Fitjar, Stord vestsida, Stord kommune**

Dette er eit reguleringsplanarbeid som starta opp i 2015 der føremålet er vegutbetring. Planutkast er forventa ferdig hausten 2017. Ein ventar behandling i kommunane i 2018. Det kan gå med nokre kostnader i 2018. Prosjektet ligg på overordna fylkesveg og inngår i utbetringa av vegsystemet på Stord vestsida.

#### **Fv. 546 Storebø – Eidsbøen, Austevoll kommune**

Det ligg føre eit forprosjekt. Vegen er øvrig fylkesveg og smal. Reguleringsplanen vil ha fokus på utbetring av vegen og gang- og sykkelveg. Strekninga er ca. 1900 m. Planarbeidet startar opp hausten 2017 og det er venta ferdig planutkast i 2018. Tiltaket har førebels ikkje finansiering.

#### **Fv. 23 Tverråna – Alvsvågkrysset, Bømlo kommune**

Planarbeidet er starta opp. Strekninga ligg på øvrig fylkesveg. Tiltaket er vegutbetring og tilbod til gåande og syklande på heile strekket. Tiltaket er aktuelt å finansiere i ein revisjon av Bømlopakken. Planvedtak er venta i 2017. Det er mogeleg nokre plankostnader vil bli gjennomført i 2018 over Bømlopakken.

#### **Fv. 542 Svortland sentrum, Bømlo kommune**

Planarbeidet ligg på det overordna fylkesvegnettet og har hovudfokus på tilbodet for mjuke trafikantar. Opprusting av kollektivknutepunktet er med i planarbeidet. Planutkast er ferdig med, og venteleg planvedtak i 2017/18. Prosjektet er tenkt finansiert i ein revisjon av Bømlopakken. Det er mogeleg at nokre plankostnader vil kjem i 2018 over Bømlopakken.

#### **Fv. 7 Tokagjelet, (Steinsdalen – Tokagjelet – Kvamsko-gen), Kvam herad**

Reguleringsplanarbeidet kan starte opp når kommunedelplan føreligg. Mogeleg oppstart av reguleringsplan kan skje i 2019 og truleg gå over eitt år. Fylkeskommunen er innstilt på å prioritere statlege rassikringsmidlar til prosjektet, men dette er ikkje tilstrekkeleg. Det kan vere aktuelt med fylkeskommunale midlar i ein ny bompengesøknad.

#### **Fv. 565 Alversund bru, Lindås kommune**

Reguleringsplanarbeidet kan starte opp når kommunedelplan føreligg. Mogeleg oppstart av reguleringsplan kan skje i 2019 og truleg gå over eitt år. Finansiering er ikkje avklart. Tiltaket er ikkje ein del av Nordhordlandspakken.

### **Nordhordlandspakken**

#### **Fv. 565 Grense Radøy – Lindås til Sæbø skule, Radøy kommune**

Vegen er overordna fylkesveg. Strekinga er 3,3 km lang. Her er det trong for vegutbetring og gang- og sykkelveg. Tiltaket er ikkje høgt prioritert i Nordhordlandspakken, men det vert sett i gang planlegging i 2017. Planforslag kan verte ferdig i 2019.

#### **Fv. 564 Flatøy terminal og innfartsparkering, Meland kommune**

Flatøy er eit viktig knutepunkt for kollektivreisande i Nordhordland med enkle fasilitetar. Tiltaket ligg til overordna fylkesveg og riksveg. Finansieringa inngår i Nordhordlandspakken. Det er forventa eit planforslag i løpet av 2017, og oversendt kommunen for behandling tidleg 2018.

#### **Fv. 564 Fløksand – Vikebø, Meland kommune**

Dette er øvrig fylkesveg. Vegen har eitt felt. Føremålet er vegutbetring, ny veg og etablering av tilbod til mjuke trafikantar. Det er utfordrande grunntilhøve. Planlegginga starta i 2017. Planforslag kan verte ferdig i 2018. Prosjektet er prioritert i Nordhordlandspakken.

#### **Fv. 245 Fosse – Moldekleiv, Meland kommune**

Dette er øvrig fylkesveg. Vegen er smal med varierende standard, og med mange kryssingspunkt. Det er ikkje tilbod til gåande og syklande. Planforslag kan verte ferdig i 2018. Prosjektet er prioritert i Nordhordlandspakken.

#### **Fv. 564 Frekhaugkrysset, Meland kommune**

Det er gjennomført eit forprosjekt for å avklare tiltak og omfang. Det skal startast planarbeid i løpet av 2017 og venta ferdigstilling av planforslag i 2018. Prosjektet er prioritert i Nordhordlandspakken.



### **5.2.2 Reguleringsplanar som vert ferdigstilt i 2017**

Ein del planforslag vert ferdig i 2017 og oversendt kommunane for godkjenning. Det kan kome mindre kostnader knytt til denne behandlinga i 2018.

#### **Fv. 47 Sveio – Nordre avkjørsle til Sveio sentrum, Sveio kommune**

Tiltaket ligg på overordna fylkesveg. Her vert det planlagt kryssutbetring og gang- og sykkelveg. Planforslag er venta ferdig i 2017 og skal sendast over til kommunen. Finansiering er uavklart.

#### **Fv. 57 Skodvin skule – Vågseid, Lindås kommune**

Dette er overordna fylkesveg og her manglar tilbod til gåande og syklande. Realisering av planen vil auke trafikktryggleiken og skape samanheng i sykkelvegnettet. Planen regulerer ikkje køyrevegen. Planforslag er venta ferdig hausten 2017, og vert sendt over til kommunen. Finansiering er ikkje avklart. Tiltaket er ikkje ein del av Nordhordlandspakken.

#### **Fv. 57 Lindås – Mongstad, Lindås og Austrheim kommune**

Strekinga frå Lindås og fram til Mongstad ligg på overordna fylkesveg, har stor trafikk og ikkje tilstrekkeleg tilbod for mjuke trafikantar. Det er mange trafikkulukker her. I prosjektet ligg også noko vegutbetring. Planforslag frå Austrheim grense og Mongstadkrysset er godkjent i Austrheim kommune, mens planforslag i Lindås kommune er venta godkjent i 2017. Finansiering er ikkje avklart. Tiltaket er ikkje ein del av Nordhordlandspakken.

#### **Fv. 541 Sakseid – Hestaneset, Bømlo kommune**

Strekinga er øvrig fylkesveg. Reguleringsplan er snart ferdig og inneber omlegging /utviding av vegen. Både planlegging og bygging ligg i Bømlopakken.

#### **Fv. 544 Vabakken – Leirvik sentrum – Ådland bru, Stord kommune**

Planarbeidet gjeld samanhengande sykkelveg med fortau og gateoppusting gjennom Leirvik. Tiltaket ligg på overordna fylkesveg. Det inkluderer også nytt kollektivknutepunkt i Leirvik sentrum. Planforslag er ferdigstilt og sendt til kommunen våren 2017. Planforslaget har vore ute til offentleg ettersyn, og det er venta behandling hausten 2017. Det er ikkje venta å få kostnader i 2018. Prosjektet er tenkt finansiert i Stordpakken.

### 5.2.3 Kommunedelplan

#### Fv. 7 Tokagjelet (Steinsdalen – Tokagjelet – Kvamsko-gen), Kvam kommune

Tokagjelet ligg øvst på skredsikringslista. Forprosjektet vart fullført i 2016, og det vert rådd til å vidareføre arbeidet som ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Planprogram skal verte klart i 2017 og planarbeidet vil bli gjennomført i 2018. Mogeleg ferdigstilling av kommunedelplan kan vere i 2019.

### 5.2.4 Utgreiingar og forprosjekt

I tillegg til formelle planar vil det vere trong for å gjennomføre andre type utgreiingar. Nokre aktuelle type utgreiingar i dei første åra er:

#### Sambandet mellom Stord og Kvinnherad, Stord og Kvinnherad kommune

Sambandet mellom Stord og Kvinnherad går i dag mellom Skjersholmane og Ranavik, og tek om lag 40 minuttar. Innkorting av sambandet er ein viktig regional sak, både for betre tilknytning av Kvinnherad inn mot E39, for å styrkje integrasjonen mellom kommunane i Sunnhordland og for å gje eit betre driftsopplegg med kortare overfartstid. Det er dialog med kommunane Stord og Kvinnherad om å starte opp eit formelt planarbeid med innkorting av sambandet, der det vert sett på moglege ferjestø på begge sider av fjorden.

#### Fv. 562 Strusshamnvatnet til og med Olsviktunnelen, Askøy og Bergen kommune

Dette ligg på overordna fylkesveg. Her er det trong for eit forprosjekt med fokus på framkomst for kollektivtrafikk og mjuke trafikantar. Arbeidet startar opp i 2017, men det er truleg trong for midlar i 2018 for å ferdigstille. Finansiering av tiltak er ikkje avklart.

#### Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, Fjell kommune

Dette ligg på overordna fylkesvegnett. Her er det trong for forprosjekt / utgreiing om tilbod for gåande og sykklande. Utgreiingsarbeidet starta i 2017 og det er truleg trong for noko midlar i 2018 til å ferdigstille arbeidet. Finansiering av tiltak er ikkje avklart.

#### Fv. 7 Norheimsund – Granvin, planbehov, Kvam og Granvin kommune

Fylkesveg 7 er overordna fylkesveg. Dei strekningsvise utgreiingane peikar på mogelege tiltak her. Framkomst er hovudtema. Det er i tillegg nyleg gjort ei utgreiing som peikar på tiltak som kan utførast på kortare sikt. Vidare arbeid skal sortere tiltak som krev planlegging og tiltak som kan gå rett til prosjektering og bygging. Førabels er det ikkje midlar til tiltak før tidlegast i 2021, men utgreiinga vil gjerast ferdig i 2018/2019.

#### Fv. 551 Folgefonntunnelen, Odda og Kvinnherad kommune

Det vil bli gjennomført ei utgreiing om Folgefonntunnelen i

2018 for å avklare ambisjonsnivået for tiltak.

#### Fv. 107 Austrepollen – Nordrepollen, Kvinnherad kommune

Jondal kommune ønsker å sette i gang utgreiing for ei tunnelloysing eller utbetring av fv. 107 mellom Austrepollen og Nordrepollen. Mogeleg finansiering kan vere utviding av bompengerekkeringa på Jondalstunnelen. Arbeidet vil starte opp i 2018 og truleg gå over to år.

#### Diverse mindre prosjekt

Planlegging av mindre prosjekt som normalt kjem gjennom året. Potten kan og brukast til delfinansiering av pågåande prosjekt som er under avslutning og manglar finansiering over årsskiftet.

#### Miljøtiltak problemkartlegging

I arbeidet med regional plan for vassregion Hordaland med tiltaksprogram skal vegeigar kartlegge trong for tiltak på fylkesvegane.

#### Skiltplaner – ny vegvisning

Det er lagt fram ei utgreiing om ny og betre vegvisning som inneber endring av nokre vegnummer. Det inneber trong for skiltplaner for å endre skiltinga etter nyordninga. Arbeidet vil bli gjennomført i 2018.

#### Veglys

For å følge opp gjeldande strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet vil det bli gjennomført eit utgreiingsarbeid om veglys.

#### Utgreiingsprosjekt som omfattar fylkesvegnettet i handlingsprogrammet til RTP:

##### Sykkelkartlegging

Fylkeskommunen skal gjennomføre ei kartlegging av gang- og sykkeltilbod, slik som Statens vegvesen gjennomførte sist i 1997. I tillegg skal det i Bergensområdet gjennomførast ei sykkelundersøking om dagens og morgondagens syklistar, slik som Oslo har gjort i undersøkinga «Oslosyklisten».

##### Oppfølging av sykkelbyavtalar

Fylkeskommunen og Statens vegvesen er partar i sykkelbyprosjekta på Stord og Bergen. Det pågår også andre prosessar med å få andre regionsenterkommunar til å ta del i dette. Det må settast av planmidlar til å få fram prosjekt her.

##### Etablere eit program for tiltak til trygg skuleveg

For å følge opp handlingsprogrammet til RTP vil det bli gjennomført eit program for tiltak til trygg skuleveg.

##### Vurdering av omklassifisering av fylkesvegar

Det er behov for ein overordna strategi og ei kartlegging av kva fylkesvegar som kan omklassifiserast. I utforming av tiltaket må ein vurdere å inkludere andre vegar; frå Europa-vegar til private vegar. Vegdirektoratet jobbar med forslag

til Samferdselsdepartementet i samband med rullering av retningslinjene for tekniske krav for omklassifisering av riksvegar og fylkesvegar. Før ein går i gang med dette arbeidet, bør dei økonomiske konsekvensane for dei ulike partane vurderast.

Gjeldande retningslinjer for omklassifisering av fylkesvegnettet er frå 1971. Ein må derfor også utarbeida oppdaterte kriterium for omklassifisering av fylkesvegnettet. Dei nye retningslinjene må skilja på by- og landområde.

#### **Klima- og miljøbudsjett for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren**

Det skal takast i bruk klimabudsjett i samanheng med utbyggingsprosjekt i vegsektoren.

#### **Gjennomgang av standard i forkant av nye driftskontraktar**

I forkant av nye driftskontraktar skal standarden avklarast gjennom politisk handsaming.

#### **Reiseliv og tiltak på fylkesvegnettet**

Det skal etablerast eit prosjekt som skal sjå på tiltak på fylkesvegnettet, som er kopla opp mot reiselivet. Døme på tiltak er rasteplassar, offentleg toalett, ferjekaier, knutepunkt, skilting og utsikt.

#### **Handlingsplan for innfartsparkering**

Fylkeskommunen skal utarbeide ein handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for innfartsparkering for bil og sykkel, deretter sette i verk tiltak. Handlingsplanen er under arbeid.

### **5.2.5 Planlegging og utgreiing på fylkesveg i kommunal regi**

I all hovudsak er det Statens vegvesen som planlegg prosjekt på fylkesvegnettet på vegne av fylkeskommunen, men i nokre tilfelle har kommunane sjølv starta opp planarbeid for fylkesveg. Dei kjende planprosessane som pågår i regi av kommunane vert omtala. Aktuelle ferjeavløysingsprosjekt er ikkje ein del av oversikten.

#### **Fv. 544 Områdeplan Øvre Sæ – fv. 68 Tysevegen, Stord kommune**

Dette tiltaket gjeld 600 meter ny veg og skal fjerne gjennomgangstrafikk gjennom sentrum frå bustadområde og etablere samanhengande sykkeltilbod. Planarbeidet er venta å settast i gang 2017 og planforslag kan verte ferdig i 2018.

#### **Fv. 565 Kommunedelplan Alversund, Lindås kommune**

Lindås kommune skal utarbeide ein kommunedelplan for Alversund, der val av bruløysing for ny Alversund bru er ein del av planarbeidet. Vanlegvis tek ein slik planprosess minst to år. Kommunedelplanen vert eit grunnlag for å gå vidare med reguleringsplanarbeidet.

#### **Fv. 47 Områdeplan Ekrene vest, Sveio kommune**

Det har vore fleire ulukker her og det manglar tilbod for gåande og syklande på den eine sida av vegen. Tiltaket vil binde saman og gje kontakt til etablert undergang ved Ekrene industriområde. Finansiering av fylkesvegtiltaka er ikkje avklart.

#### **Fv. 555 Kolltveit – Austefjorden (Sotra sør), Fjell og Sund kommune**

Dette er overordna fylkesveg og ein tilførsleveg til Sotrasambandet. Fjell og Sund kommunar utarbeidar reguleringsplanforslag med utgangspunkt i vedteken kommunedelplan. Statens vegvesen deltek i arbeidet. Finansiering av tiltaket er ikkje avklart.

#### **Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes (Sotra nord), Fjell kommune**

Dette er ein tilførsleveg til Sotrasambandet som er klassifisert som overordna fylkesveg. Fjell kommune utarbeidar reguleringsplanforslag med vedteken kommunedelplan som grunnlag. Statens vegvesen deltek i arbeidet. Finansiering av tiltaket er ikkje avklart.

#### **Fv. 544 Sæbøvik – Toftebrekka, Kvinnherad kommune**

Her er det utfordringar med til dels smal vegbane og knipe i Toftebrekka med leirehaldig grunn. Det er trong for å avklare framtidig ferjeleie. Viktige tema i utgreiing er alternative løysingsforslag, kostnader og risiko.

#### **Fv. 48 Herøysundet, Kvinnherad kommune**

Kvinnherad kommune planlegg ny gang- og sykkelveg på fv. 48 Herøysundet. Prosjektet er prioritert i Kvinnheradpakken.

#### **Fv. 48 Kote 70 Løfallstrand, Kvinnherad kommune**

Kvinnherad kommune har sett i gang reguleringsplan for omlegging av fv. 48 forbi Løfallstrand. Finansiering er ikkje avklart.

#### **Fv. 209 Foldnesvegen, Fjell kommune**

Tiltaket gjeld utbygging av gang- og sykkelveg langs fv. 209.

#### **Sambandet Vest, Askøy, Meland og Lindås kommune**

Selskapet Sambandet Vest som mellom anna er eigd av kommunane Askøy, Meland og Lindås planlegg eit nytt samband mellom Askøy og Nordhordland.

## 5.3 INVESTERINGAR PÅ FYLKESVEGNETTET

### Fordeling av fylkeskommunale investeringsmidlar til fylkesvegane

Investeringar	RTP planperiode 2018-2021					RTP plan- periode	RTP plan- periode	RTP 12 års planperiode
	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018- 2029
HFK - andel i byvekstavtalen	255 000	255 000	255 000	255 000	1 020 000	1 020 000	1 020 000	3 060 000
Fv 564 Austevollbrua	10 300	10 300	10 500	10 700	41 800	21 400	0	63 200
Bømlopakken	50 000	60 000			110 000	0	0	110 000
Stord vestside	9 200				9 200	0	0	9 200
Askøypakken	35 600	70 000	80 000	80 000	265 600	161 300	0	426 900
Tilskot Kvinnherad	6 400				6 400	0	0	6 400
Kollektivterminal på Voss	8 000				8 000	0	0	8 000
Fv 218 Horsøy	17 000				17 000	0	0	17 000
Fv 161 Åsen - Helleskaret					9 000	9 000	0	18 000
Følgefonnstunnelen (Tunnel- sikkerhetsforskriften)	1 000				1 000	250 000	0	251 000
Fv. 7 Øystese - Ålvik - Granvin				24 300	24 300	65 700		90 000
Framtidige bompengepakkar					0	400 000	800 000	1 200 000
Rebudsjettering	10 000	10 000	10 000	10 000	40 000	40 000	40 000	120 000
Refusjonar	76 200	84 500	71 774	50 000	282 474	91 500	68 650	442 624
<b>Store strekningsvise prosjekt</b>	<b>478 700</b>	<b>489 800</b>	<b>427 274</b>	<b>439 000</b>	<b>1 834 774</b>	<b>2 058 900</b>	<b>1 928 650</b>	<b>5 822 324</b>
Tunnelar	100 000	123 000	95 000	97 000	415 000	409 000	400 000	1 224 000
Bruer og kaier	40 000	40 000	40 000	40 000	160 000	160 000	160 000	480 000
Forsterkning (vegkropp, murar, kantar, fornye vegdekke etc.)	50 000	54 300	72 300	85 000	261 600	342 000	360 000	963 600
Strekningsvise utbetringar på overordna det fylkesvegnettet				24 300	24 300	93 000	84 000	201 300
Mindre utbetringar (spleiselag)	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Kollektiv	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Trafikksikring	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Gang og sykkel	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Miljø og service	7 400	8 400	10 000	10 000	35 800	40 000	40 000	115 800
Planprogram	15 000	15 000	15 000	15 000	60 000	60 000	60 000	180 000
Grunnerverv	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000	12 000	12 000	36 000
<b>Fornyng og opprusting (stan- dardheving)</b>	<b>295 400</b>	<b>323 700</b>	<b>315 300</b>	<b>354 300</b>	<b>1 288 700</b>	<b>1 436 000</b>	<b>1 436 000</b>	<b>4 160 700</b>
<b>HFK løyving investerings- budsjett inkl. mva</b>	<b>774 100</b>	<b>813 500</b>	<b>742 574</b>	<b>793 300</b>	<b>3 123 474</b>	<b>3 494 900</b>	<b>3 364 650</b>	<b>9 983 024</b>

Figur 21 - Fordeling av fylkeskommunale investeringsmidlar til fylkesvegane





Det er ikkje økonomisk rom for å prioritere nye store strekningsvise prosjekt på fylkesvegnettet med berre fylkeskommunale midlar i perioden 2018–2029. Figur 21 viser fordeling av fylkeskommunale investeringsmidlar til fylkesvegane i Hordaland.

RTP deler inn fylkesvegnettet i overordna og øvrig fylkesvegnettet. Det overordna fylkesvegnettet skal prioriterast med strekningsvise tiltak med sikte på å ta att vedlikehaldsetterslepet, og betre trafikkisikring og framkome. Det langsiktige målet er å utbetre fylkesvegane med minimum utbetningsstandard.

Dei overordna fylkesvegane er viktige regionale vegar, og ein del har og viktige nasjonale funksjonar. Det vert ikkje sett av midlar til tiltak før i 2021 til å gjere slike større strekningsvise utbetringar. Det bør settast av minimum 80 mill. kr til forsterkingar av heile det eksisterande fylkesvegnettet, før fylkeskommunen tek sikte på å utbetre framkome på det overordna fylkesvegnettet.

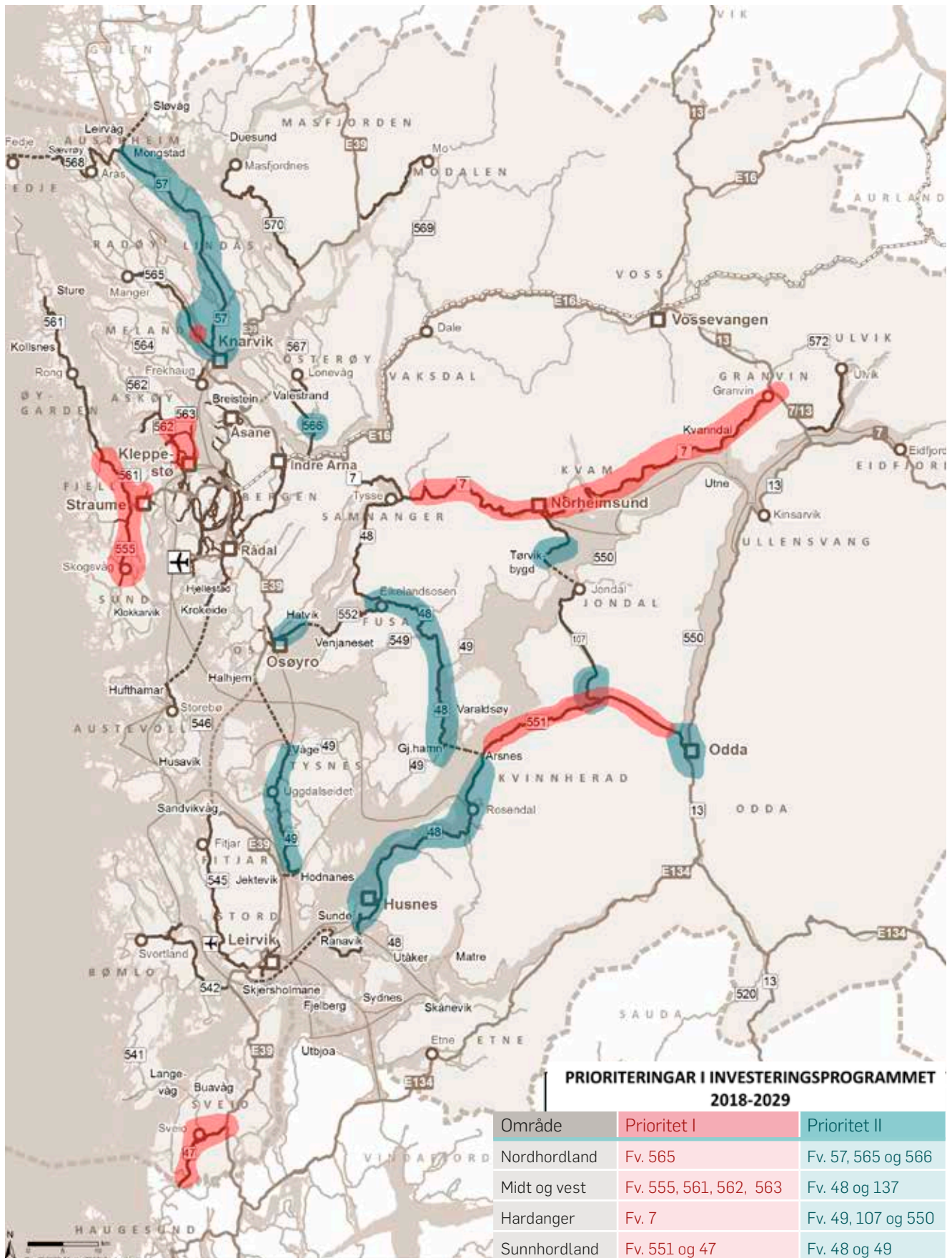
Strekningane merka med rødt ser fylkeskommunen som særskilt viktige å ruste opp i neste 12 årsperiode. Her ønsker fylkeskommunen å nytte midlar avsett til fornying og opprusting, eller midlar til framtidige bompengepakkar. Strekningar merka med blått kan fylkeskommunen bidra i spleiselag med fylkeskommunale midlar i perioden, dersom det er økonomisk rom for dette og ikkje minst lokal tilslutning.

I 2016 vart det utarbeid seks strekningsvise utgreiingar av det overordna fylkesvegnettet. Den einskilde utgreiinga viser totaliteten av tiltak som bør utførast på ei strekning. Dette gjev eit godt grunnlag til å utføre tiltak samla, og på den måten få rusta opp ei heil veglenke på det overordna fylkesvegnettet. Alle utgreiingane viser eit stort behov for tiltak. Kartet «Prioriteringar i investeringsprogrammet 2018–2029» syner ei todelt prioritering av kva for nokre av desse strekningane som bør prioriterast. I tillegg syner kartet også andre store utvalde fylkesvegprosjekt som bør løftast fram. Prioritet 1 er dei tiltaka som vil verte utført fyrst, medan prioritert 2 er aktuell deretter.

I utgangspunktet skulle det settast av årlege midlar i budsjettet til å utføre tiltak etter dei strekningsvise utgreiingane. Dei økonomiske rammene til fylkeskommunen i dag gjev ikkje grunnlag for å prioritere desse no. Kartet synleggjer kva for prosjekt som har prioritet ved auke i den økonomiske ramma. Kartet syner ikkje prosjekt i bompengepakkar vedtekne av fylkestinget, og prosjekt i Bergen kommune.

Fylkeskommunen ønsker å prioritere merka strekningar i nedanfor kart på det overordna fylkesvegnettet.

Prioriteringar i investeringsprogrammet 2018–2029



Figur 22 - Prioriteringar i investeringsprogrammet 2018-2029



### 5.3.1 Bompengepakkar

#### Eksisterande og framtidige bompengepakkar i Hordaland på fylkesveg



Figur 23 - Eksisterande og framtidige bompengepakkar i Hordaland på fylkesveg

#### Byvekstavtalen, Bergen kommune

Det er inngått byvekstavtale mellom Staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Bompengesøknaden skal handsamast i løpet av 2017. Det vert utarbeidd eit eige handlingsprogram for Byvekstavtalen, der prosjekt vert prioritert ut frå rammer og eigne prioriteringskriterium. Fylkeskommunen set av 255 mill. kr årleg (2017-kr) til Byvekstavtalen.

#### Kvammapakken, Kvam herad

Kvammapakken er eit bompengeprojekt for å utbetre og trafikksikre deler av vegnettet i Kvam herad. Samla kostnadsramme for Kvammapakken var på 440 mill. 2009-kroner. Innkrevjingsperioden starta i 2010 og går fram til 2029. Inntektene til bomselskapet har vore omtrentleg som forventa, og endeleg kostnadsramme er derfor lik St. Prop. nr. 77 (2008–2009).

#### Følgjande prosjekt er bygd eller sett i gang:

- Fv. 7 Øystese – Nes, Børvenestunnelen
- Fv. 49 Vikøy–Norheimsund
- Fv. 7 Kryss Granvin
- Fv. 49 Lingaparsellen
- Fv. 7 Nes – Norheimsund
- Fv. 7 Øystese aust– Skarparvingen (vert delvis utbygd)

Med unntak av Fv. 7 Øystese – Nes har alle prosjekta i pakken hatt kostnadsauke i forhold til avsett ramme.

#### Derfor vert ikkje følgjande prosjekt bygd ut:

- Fv. 7 Bosstippen
- Fv. 7 Steinestøberget
- Fv. 7 Kvamskogen

Det står og att ein mindre del av reguleringsplanen fv. 49 Vikøy – Norheimsund som ikkje er bygd. Fylkestinget vedtok i juni 2017 å nytte resterande midlar i pakken til å betre tilhøva langs strekninga Øystese – Skarparvingen ved Laupsa. I tillegg løyver fylkeskommunen inntil 12 mill. kr ut over rammene i St. Prop. Arbeidet med prosjektet vil avsluttast i 2018.

#### Bømlopakken, Bømlo kommune

Bømlopakken er eit bompengeprojekt for å utbetre og trafikksikre deler av vegnettet i Bømlo kommune. Innkrevjinga starta opp 2. mai 2013 då Trekantsambandet vart nedbetalt, og innkrevjingsperioden vil vere 15 år. Det er sett opp bomstasjon på fv. 542 Spissøy og på ferja Langevåg – Buavåg.

**Følgjande prosjekt er ferdigstilt eller underbygging:**

- Fv. 541 Langevåg–Løvegapet
- Fv. 11 Langevåg–Eidsvik
- Fv. 542 Hollundskjosen–Hollundalen
- Fv. 541 Rundkøyering Rubbestadneset
- Fv. 541 Hollundsdalen–Stokkabekken
- Fv. 541 Stokkabekken – Rubbestadneset
- Fv. 542 Svortland–Økland
- Fv. 18 Uransvåg–Brandasundet, Klubbo
- Fv. 18 Laurhammarkjosen–Uransvåg
- Fv. 541 Hestaneset – Tjong
- Fv. 542 Stokkabekken–Siggjarvåg (under bygging)
- Fv. 542 Røyksund–Eikeland, Sør (under bygging)
- Fv. 542 Røyksund – Eikeland, nord (under bygging)
- Fv. 541 Tjong–Løvegapet (under bygging)

På vegen til Rolfsnes og Goddo er det berre mindre utbetringstiltak som vert gjennomført.

**Følgjande prosjekt er det ikkje midlar til å realisere fullt ut innanfor Bømlopakken:**

- Fv. 19 Rubbestadneset–Rolfsnes – Nb. del 1 er lyst ut (Agakrysset–Rolfsnes)
- Fv. 541 Sakseid–Hestaneset
- Fv. 541 Ekornsæther–Sakseid
- Fv. 12 Sakseid–Grønnevik
- Fv. 542 Notland–Mosterhamn
- Fv. 23 Tormodsæter–Gilje

**Stord vestside, Stord og Fitjar kommune**

Stord vestside vart vedteken 21. september 2012 i Prop. 149 S Finansiering av fv. 545 i Fitjar og Stord kommunar i Hordaland. 21. november 2014 vart innkrevjingstida forlengd med to år i Prop. 32 S Endringar i statsbudsjettet 2014, under Samferdselsdepartementet.

**Følgjande prosjekt er ferdigstilt eller under bygging:**

- Fv. 545 Fitjar – Rimbareid
- Fv. 545 Sagvåg bru
- Fv. 545 Rimbareid – Vik
- Sagvåg sentrum, Snikkarsvingen

Resterande midlane kan fordelast på resttiltak i Fitjar sentrum og kommunegrensa. Resttiltaka i Fitjar sentrum må takast samstundes med kollektivterminalen som vart inkludert i reguleringsplanen for restarbeidet. Tiltak her kan lysast ut tidleg 2018. Reguleringsplan for utbetringar

ved kommunegrensa kan sendast til kommunane for godkjenning på nyåret 2018.

**Askøypakken, Askøy kommune**

Askøypakken vart vedteken 27. september 2013 i Prop. 197 S (2012–2013) Delvis bompengefinansiering av Askøypakken. Finansieringsplanen omfattar eit kostnadsoverslag på 1 540 mill. kr (2013-kr) der fylkeskommunen dekkjer 420 mill. kr og bompengar utgjer 1 120 mill. kr. Førebels er det meldt om inntektssvikt frå bompengeselskapet slik at rammene pr. i dag er lågare for denne bompengepakka.

**Følgjande prosjekt er bygd eller sett i gang:**

- Fv. 563 Florvåg – Erdal, Bakarvågen (ferdigstilt)
- Fv. 562 Strusshamnkrisset (ferdigstilt)
- Fv. 216 Skansen, Kleppe (ferdigstilt)
- Fv. 212 Lindhaugen – Slettebrekka (under bygging)

**Følgjande prosjekt står att:**

- Fv. 562 Lavik – Haugland
- Fv. 562 Fromreide – Kjerrgarden
- Fv. 562 Strømsnes – Hop
- Fv. 562 Fauskanger sør
- Fv. 213 Skiftesvik – Marikoven
- Fv. 212 Slettebrekka – Hetlevik

Ramma til kollektivtiltak er fylkeskommunen sitt bidrag til pakken på 200 mill. kr 2013-kr, vert haldt konstant uavhengig av at bompengeinntekta går ned. Nokre mindre kollektivtiltak er allereie sett i gang etter at behovet for mindre tiltak vart utgreidd, men største delen av kollektivpotten er ufordelt.

Neste prosjekt som vert klart til utlysning er fv. 562 Strømsnes – Hop. Bygging kan starte våren 2018 og ferdigstillast i 2020. Før utlysning av dette prosjektet skal utbyggingsrekkefølgja av dei gjenståande prosjekta leggjast fram for fylkestinget og vedtakast. Askøy kommune skal få forslag til utbyggingsrekkefølje til uttale.

**Hauglandspakken, Sveio og Etne kommune**

Utbetring av fv. 6 Sveio – Buavåg (Buamyrr – Grimstveit) i Etne kommune er prioritert i Hauglandspakken. Tiltaket inneber utbetring av vegstrekninga med gjennomgåande sykkelløysing. Det er sett av 27 mill. kr i bompengar til prosjektet og 12 mill. kr. i fylkeskommunale midlar, til saman 39 mill. kr. Prosjektet blir ferdigstilt i 2017.

Prosjekt fv. 47 Fagerheim – Ekrene i Sveio kommune er under planlegging. Ny hovudveg med ca. 6,5 kilometer ny veg i to kommunar og to fylker. Mogeleg byggestart i 2018.

### **Nordhordlandspakken, Radøy, Lindås, Meland, Austrheim, Fedje, Modalen og Masfjorden kommune**

Bompengesøknaden for Nordhordlandspakken ligg til behandling i stortinget. Fylkeskommunen har forskottert prosjektering av dei fyrste prosjekta i pakken, slik at ein kan kome i gang raskast mogeleg når vedtak føreligg. Fylkeskommunen har og starta og oppdatera vedteke reguleringsplanar og gjere grunnverv. Tiltaket som er prioritert fyrst i pakken er ferdig prosjektert og utlysning kan skje seinhaustes 2017. Førebels vert løyvingar til Nordhordlandspakken ikkje lagt inn i investeringsprogrammet, men ved eit positivt stortingsvedtak i haust kan prosjekt leggast inn i endeleg investeringsprogram for vedtak i desember 2017.

### **5.3.2 Vedteke prosjekt**



### **Tilskot til Kvinnherad, Fv. 48 Lundssvingane og Fv. Rosendal knutepunkt, Kvinnherad kommune**

Kvinnherad kommune er byggherre for Fv. 48 Lundssvingane gang- og sykkelveg, og Rosendal kai/kollektivknutepunkt. Begge prosjekta er starta opp.

Fylkestinget vedtok i mars 2017 at kommunen kan forskotere 10 mill. kr med refusjon i ein eventuell framtidig Kvinnheradpakke, og at fylkeskommunen løyver eit tilskot på 10 mill. kr til Lundssvingane og Rosendal knutepunkt fordelt på 2017 og 2018. Tilskotet vil bli omgjort til fylkeskommunalt bidrag i ein eventuell framtidig Kvinnheradpakke. Øvrig finansiering til desse prosjekta er kompensasjonsmidlar og kommunalt tilskot.

### **Kollektivterminal Voss, Voss kommune**

Det har vore ei planleggingsgruppe med Jernbaneverket, Rom Eiendom AS, Voss kommune, private, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen som har arbeidd fram planar for stasjonsområdet på Voss. Det er ein godkjent reguleringsplan for ein kollektivterminal for bussar knytt opp mot jernbanen. Det er lagt opp til at det skal vere ei kostnadsdeling 50/50 mellom riksveggar (stat) og fylkeskommunen.

Utbygging av terminalen for bussane vert koordinert med ROM si utbygging av jernbaneterminalområdet. Hordaland

fylkeskommune har inngått avtale med 50/50-delning med ROM Eiendom AS som byggherre, for venterom knytt til jernbaneområdet. Fylkeskommunen yter dette som tilskot til ROM.

### **Fv. 218 Horsøy, Askøy kommune**

Det er i fylkestingsak 110/16 vedtatt eit fylkeskommunalt tilskot på 17 mill. kr for Fv. 218 til Horsøy skal utbetrast til 2-feltsveg og eit fortau på 2,5 m. Det er sett av ei øvre ramme på 100 mill. kr. Det er lagt opp til ei kostnadsdeling mellom kommunen, Schlumberger og fylkeskommunen.

Det er nyleg vedteke ny reguleringsplan for Juvik – Ravnanger og ein må avklare kor mykje ein må og kan bygge av reguleringsplanen for Horsøyvegen. Det er høge skjæringar som kan gjere det vanskeleg å bygge etter reguleringsplan, og det ein del usikkerheit om kva som kan byggast innanfor den økonomiske ramma. Dette vert nærare avklart etter at prosjektering og grunnundersøkingar er i gang. Prosjektet grensar mot reguleringsplan for Juvik–Ravnanger. Dersom kryssløysinga skal byggast bør dette samordnast mot dette prosjektet. Grunnlaget for prosjektering vert arbeid fram av Statens vegvesen.

### **Fv. 161 Åsen – Helleskaret, Os kommune**

Reguleringsplan fylkesveg mellom Åsen og Helleskaret er vedteke av Os kommunestyre 20.5.2008. Planen gjeld ei 1300 meter ny vegstrekning med to felt som vert tilkomstveg frå Søvika / Helleskaret til den nye E39. Vegen vil og kunne binde saman bustadområda ved Lysefjorden og industriområdet i Endelausmarka. Planen inneheld separat gang- og sykkelveg, kryss og ny tilkomstveg med fortau til bustadområdet Hellebakkane. Vegen vil avlaste noverande fv. 161 og fv. 163.

### **Fv. 551 Folgefonntunnelen (Tunnelsikkerhetsforskriften), Kvinnherad kommune**

Folgefonntunnelen er 11 137 meter lang, og er Norges tredje lengste vegtunnel. Den går gjennom fjellet under Folgefonna og bind saman Eitrheim i Odda kommune med Mauranger i Kvinnherad kommune, og er ein del av fv. 551. Bygginga av tunnelen starta i juni 1998 og tok tre år, til omlag 707,7 mill. kr (2017-kr). Tunnelen vart opna 15. juni 2001. Opprusting av Folgefonntunnelen etter Tunnelsikkerhetsforskriften er rekna til om lag 259 mill. kr som er minstekravet. Faglege tilrådingar på 141 mill. kr kjem i tillegg til minstekravet. Det vil bli gjennomført ei utgreiing om Folgefonntunnelen i 2018 for å avklare ambisjonsnivået for tiltak.

### **Fv. 7 Øystese – Ålvik – Granvin, Kvam og Granvin herad**

Dei strekningsvise utgreiingane peikar på mogeleghele tiltak her. Framkome er hovudtema. Det er i tillegg nyleg gjort ei utgreiing som peikar på tiltak som kan utførast på kortare sikt. Vidare arbeid skal sortere tiltak som krev planlegging og tiltak, som kan gå rett til prosjektering og bygging. Førebels er det ikkje midlar til tiltak før tidlegast i 2021, men utgreiinga vil bli ferdig i 2018.

### Fv. 546 – Austevollbrua, Austevoll kommune

I samband med Stortinget si handsaming av St. Prop. Nr. 30 (2004–05) vart det gjort vedtak om at prosjektet i ein femtenårsperiode skulle tilførast ein årleg sum på vel 9 mill. kr i innsparde ferjesubsidiar. Delar av tilskotet vart prisjustert med 2,5 % per år. Ferjetilskotet i 2016 var på 10,02 mill. kr. Fylkesrådmannen set opp 10,3 mill. kr i 2018.

### 5.3.3 Framtidige bompengepakkar og prosjekt



Det vert arbeidd politisk og administrativt i fleire kommunar om moglege bompengepakkar. Det er sett av midlar til framtidige bompengepakkar i perioden 2024–2029 på total 1,2 mrd.kr i fylkeskommunale løyving (2017-kr). Dette inneber totalt 360 mill. kr i nettøløyving. Resterande løyving er mva-kompensasjon som føreset ei betydeleg medfinansiering med bompengar eller andre midlar.

Bompengesøknadar må fyrst vedtakast av kommunane før dei vert sendt fylkeskommunen for handsaming i fylkestinget. Søknadane skal endeleg handsamast i Stortinget. Det må føreligge minst ein godkjent reguleringsplan for minst eitt av prosjekta i pakken, for at søknad kan sendast til Stortinget.

#### Følgjande konkrete prioriteringskriterium for fylkeskommunal medfinansiering i pakkene vert lagt til grunn:

- Bidra til betre trafikktryggleik
- Bidra til å betre framkome på det overordna fylkesvegnettet
- Bidra til punktvisse utbetringar på det øvrige fylkesvegnettet
- Betre tilhøva for gåande og syklende i regionsenter
- Bidra til auka kollektivbruk

I tillegg vil ein kunne nytte statlege midlar til skredsikring til prosjekt.

Arbeid med bompengesøknadar er komne langt i fleire kommunar. Framdrifta i arbeidet er ulik, men fylkesrådmannen ventar at fleire av kommunane vil fremje søknadar dei kommande åra. Nedanfor følger ei kort skildring av framdrift, prosjektportefølje og vurderingar knytt til måloppnåing i RTP. I tillegg vert mogelege store strekingsvise prosjekt, som Alversund bru omtala her.

#### Kvinnheradpakken, Kvinnherad kommune

Arbeidet med bompengesøknad er komen langt, og ein ventar at kommunen sender bompengesøknad til handsaming i fylkestinget i løpet av vinteren 2018.

Kommunen har signalisert at den vil yte 90 mill. kr i tilskot til pakken. I tillegg er det prioritert 19 mill. kr i kompensasjonsmidlar. Føresetnaden er at pakken prioriterer viktige fylkeskommunale prosjekt, med høg måloppnåing i høve RTP. Truleg vil bompengesøknad oversendast våren 2018.

#### Stordpakken, Stord kommune

Kommunen har fatta prinsippvedtak om å utarbeide bompengesøknad for ein Stordpakke. Førebels arbeider kommunen med ein prosjektportefølje på vel 1 mrd. kr. Tiltaka er viktige for å betre trafiksikring og framkome på det overordna fylkesvegnettet. Stord er og eit regionsenter, noko som inneber at fylkeskommunen ønskje å tilretteleggje for gåande og syklende. Framdrift på ein eventuell søknadsprosess for ein Stordpakke avheng av når kommunen vedtek reguleringsplanar for prosjekta.

#### Revisjon av Bømlopakken, Bømlo kommune

Arbeidet med revisjon av Bømlopakken er i gang, og ein ventar ei politisk handsaming av bompengesøknaden i kommunen i løpet av hausten. Det totale behovet eller mogeleg bompengelån er ikkje heilt avklart, men prosjektporteføljen må ha ei god måloppnåing i høve prioriteringskriteriane, om mogelege fylkeskommunale medfinansiering. Særskilt er fornying og opprusting av Bømlobrua eit viktig tiltak for fylkeskommunen, ved prioritering av fylkeskommunale midlar i pakken.

### **Kvammapakken II (Tokagjelet), Kvam herad**

Det har vore ein prosess initiert av Kvam herad om revisjon av Kvammapakken. Det er sett i gang arbeid med ein kommunedelplan for strekninga Steinsdalen – Tokagjelet – Kvamskogen. Hovudføremålet er rassikring av Tokagjelet, men prosjektet kan få måloppnåing for fleire prioriteringskriterium i RTP som å stoppe forfall, og betre trafikksikring og framkome på det overordna fylkesvegnett. Det er mogleg å nytte statlege skredsikringsmidlar som vert sett av i NTP i eit eventuelt spleiselag her. Sjølv om ein nyttar heile planramma til skredsikring som vert sett av til fylkesvegnettet i Hordaland, vil ein ikkje klare å løyse heile skredproblematikken i Tokagjelet. Det er kostbart å sikre eksisterande veg og truleg er det umogleg å løyse heile skredproblematikken på denne måten. Det er naudsynt å nytte fleire finansieringskjelder dersom prosjektet skal realiserast.

### **Fv. 107 Austrepollen – Nordrepollen, Kvinnherad kommune**

Jondalstunnelen AS har tatt initiativ til å utgreie moglegeheitene for å nytte bompengar for å betre framkoma mellom Nordrepollen og Austrepollen. Prosjektet vil betre framkoma på det overordna fylkesvegnettet. Eksisterande veg har og trong for både opprusting og rassikring. Det vert utgreidd moglege løysingar i 2017. Det må vidare arbeidast med eit finansieringsopplegg med mellom anna rassikringsmidlar og bompengar. Før ein kan fremje søknad for Stortinget må det ligge føre godkjend reguleringsplan. Ein eventuell bompengesøknad ligg derfor nokre år fram i tid.

### **Austevollpakken, Austevoll kommune**

Austevoll kommune har gjort eit prinsippvedtak om å utgreie ein eventuell bompengesøknad. Tiltaka vil ha nytte for framkome og trafiktryggleiken, men dei ligg på det øvrige fylkesvegnettet. Det må utarbeidast reguleringsplan for prosjekta og ein eventuell søknad ligg truleg nokre år fram i tid.

### **Alversund bru, Lindås kommune**

Eksisterande Alversund bru er ei av dei kritisk skadde bruene som fagleg sett er tilrådd å enten å skifte ut med ny bru, eller bruke mykje midlar i næraste framtid for å ruste opp gamal bru. Fylkeskommunen har løyvd midlar til mindre vedlikehald av brua, med sikte på å halde den open i 10 år til. I avsette ramme til bruer er det ikkje tilstrekkeleg midlar til å bygge ny bru. Kommunedelplanarbeidet er i gang for Alversund. Finansieringa må avklarast seinast i 2021 når RTP vert revidert.

### **Ferjeavløysingsprosjekt**

Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband som erstattar eller kortar inn på eit ferjesamband. Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer legg til rette for at fylkeskommunane kan delfinansiere slike prosjekt med midlane dei får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjamninga i inntektssystemet. Det blir lagt til grunn at desse prosjekta ikkje skal tilførst budsjettmidlar frå fylkesbudsjettet utover ordninga.

Ordninga opnar opp for at desse midlane, for 40 framover, kan inngå i finansieringsløysinga for prosjektet.

### **I Hordaland er det fleire fylkesferjesamband der det føreligg eller pågår planarbeid for ferjeavløysingsprosjekt:**

- Masfjordnes – Duesund
- Borgundøy – Fjelbergøy – Halsnøy
- Lerøy – Bjelkarøy – Hjellesund
- Huglo – Tysnes

Med referanse til tiltaket frå handlingsprogrammet til RTP vil fylkeskommunen vurdere løysingar og kostnader på ferjestrekningar der det kan vere aktuelt med ferjeavløysingsprosjekt, i form av bru etter undersjøisk tunnel

Det er ein føresetnad for å kunne sende inn søknad om ferjeavløysingsmidlar at det ligg føre ein godkjent reguleringsplan og ein realistisk finansieringsplan for prosjektet, med eit kostnadsoverslag med ei uvisse på maksimalt +/- 10 prosent. Masfjorden kommune held på med ein reguleringsplan for ei hengebru mellom Masfjordnes og Duesund, som kommunen tek sikte på skal kunne godkjennast i 2017. Kvinnherad kommune har også starta arbeidet med ein reguleringsplan der ein legg opp til å knyte saman Borgundøy – Fjelbergøy – Halsnøy med veg og bru over Fjelbergundet og Sydnessundet. Det er ei målseting for kommunen at denne reguleringsplanen skal godkjennast i 2017.

For fastsambandet Huglo – Tysnes ligg det føre ein kommunedelplan frå 2012. Planen er å knyte saman Huglo og Tysnes med bru og veg over vestsida av øya Skorpo. Det er ikkje starta opp arbeid med reguleringsplan for dette fastsambandet. For sambandet Lerøy – Bjelkarøy – Hjellesund ligg det føre ein reguleringsplan frå 2005 for å knyte saman Lerøy og Bjelkarøy i Sund kommune. I 2010 vart det vedteke oppstart av planarbeid for områderegulering av fastlandssamband for Lerøy og Bjelkarøy, parsell Ytrebygda (Bergen). Planprogrammet vart vedteke i kommunane Bergen og Sund i 2012. Framdrifta i det vidare planarbeidet er uavklart.

Dagens kostnadsnøkkel for ferje er basert på talet på ferjesamband og skil ikkje mellom ferjesamband som er dyre og billege i drift. Hordaland fylkeskommune får no 21 mill. kr. per samband. I inntektssystemet frå og med 1.1.2018 gjeld det nye kostnadsnøklar for ferje, basert på ein «sambandsbasert modell». Det er uvisst kor mykje fylkeskommunen vil få i rammeoverføring for dei enkelte sambanda, men for korte samband på innelukka og beskytta farvatn med låg ÅDT vil tilskottet bli redusert i 2018 i høve til 2017. Endelege og fullstendige søknadar som kjem inn til samferdselsdepartementet i 2017, vil bli behandla ut frå dagens kostnadsnøkkel i inntektssystemet for 2017, medan søknadar frå og med 1.januar 2018 vert handsama ut i frå ny nøkkel.



### 5.3.4 Rassikring

Fordeling av totalrama på 745 mill. kr (2018–2023) til skredsikring på fylkesvegnettet blir avklart tidleg i 2018. Førebels legg vi til grunn at Hordaland kan få om lag 100 mill. kr årleg, og totalt 412 mill. kr eks. mva i planperioden 2018–2021. Dette vert avklart tidleg i 2018.

Det er utarbeidd ein prosjektportefølje for alle kjende skredpunkt i rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest». Punkta er prioritert etter høg, middels og låg, på grunnlag av ein utrekna skredfaktor

for kvart enkelt punkt. Reknemodellen for skredfaktoren består av ulike faktorar knytt til rasfare, og framkomst på den utsette strekninga. Faktorane er ÅDT, tungtrafikk, skredfrekvens, omkøyringsfaktor, stengingsfaktor basert på tal gonger vegen er stengd og tal døgn den er stengd. I tillegg vektar ein fare for naboras mens trafikken ventar, eller oppheld seg i område etter eit ras har gått.

Planrammene totalt til rassikring er langt frå tilstrekkelege til å utbetre alle kjende skredpunkt. Derfor må prioritering av behova skje ut frå eit kostnadnytte perspektiv. Det å velje mange «små» tiltak enn få store prosjekt, kan ha stor



nytteverdi sjølv om desse tiltaka kjem lenger nede på prioriteringslista. For alle kostbare tiltak, særskilt på fylkesvegane med låg ÅDT, må ein vurdere enklare løysingar med formål om å auke trafikksikringa for trafikantane, sjølv om ein ikkje løyser heile skredproblematikken. Enklare løysingar vil sikre trafikksikringa på flest mogelege skredpunkt i planperioden. Vidare må ein vurdere spesielt rasfarlege skuleveggar for å auke trafiktryggleiken, sjølv om andre tiltak reelt sett kan vere meir rasfarlege.

Under følgjer ei tilråding til prioriteringar gitt at Hordaland fylkeskommunen får ei statleg planramme på 412 mill. kr til skredsikring eks. mva. Fylkeskommunen må løyse meirverdiavgifta på planramma i tillegg og legge det inn

i investeringsprogrammet så snart statleg planramme er avklart.

For å sikre ei mest mogeleg overordna og heilskapleg prioritering av alle behova i fylket, legg ein fyrst og fremst til grunn at dei statlege rassikringsmidlar berre kan nyttast til å løyse utfordringar knytt til skredproblematikken. Det kan vere kostnadseffektivt å løyse andre utfordringar samstundes. Andre utfordringar kan til dømes vere knytt til trafikksikring og framkome. Slike utfordringar må ein løyse med andre finansieringskjelder i spleiselag. Fleire av skredpunktene i figur 24 ser vi føre oss som eit større prosjekt som kan finansierast med fleire finansieringskjelder som Tokagjelet og Krokaparsellen.

### Fordeling av rassikringsmidlar

Investeringar	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2018-2021					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Fureberget bru	551	Kvinnherad	40 000	15 000			55 000	0	0	55 000
Mundheim	48	Kvam	5 000				5 000	0	0	5 000
Kattedalen-Veravikja øst	7	Granvin	7 000	8 000			15 000	0	0	15 000
Lindehåla	7	Granvin	7 000	8 000			15 000	0	0	15 000
Krokalandet	551	Kvinnherad	20 000	20 000	20 000		60 000	0	0	60 000
Eirheim v/Fjellhall og nordside av Eitrheimstunnel	550	Odda	2 000	3 000			5 000	0	0	5 000
Ådlandslien	7	Samnanger		10 000	10 000		20 000	0	0	20 000
Vangdalsberget	49	Kvam	5 000	5 000			10 000	0	0	10 000
Storebekken	7	Samnanger			5 000		5 000	0	0	5 000
Felavikja I-III, geofon og enkelttiltak	103	Eidfjord	5 000	5 000	5 000		15 000	0	0	15 000
Svalhamrane	313	Voss			10 000	2 000	12 000	0	0	12 000
Gullbrå/Store-svada	344	Vaksdal		5 000			5 000	0	0	5 000
Langskredo/Gullbrå	344	Vaksdal		5 000			5 000	0	0	5 000
Merkjesura	360	Osterøy			10 000		10 000	0	0	10 000
Sunnadalstunnelen II Nord	40	Kvinnherad			10 000	25 000	35 000	0	0	35 000
Måneurdi	300	Ulvik			20 000		20 000	0	0	20 000
Div. mindre samletiltak skredliste		Alle					0	0	0	0
Tokagjelet	7	Kvam				100 000	100 000	200 000	0	300 000
Ufordelt pott - vinterstormer		Alle	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000	40 000	40 000	100 000
Diverse pott - store prosjekt		Alle					0	100 000	400 000	500 000
<b>Rassikring</b>			<b>96 000</b>	<b>89 000</b>	<b>95 000</b>	<b>132 000</b>	<b>412 000</b>	<b>440 000</b>	<b>440 000</b>	<b>1 292 000</b>

Figur 24 - Fordeling av rassikringsmidlar



### 5.3.5 Fornyning og opprusting

Det er den tidlegare potten til standardheving og programområda som er samla i ei felles ramme.

#### Fordeling av midlar til fornyning og opprusting

Investeringar	RTP planperiode 2018-2021					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Tunnelar	100 000	123 000	95 000	97 000	415 000	409 000	400 000	1 224 000
Bruer og kaier	40 000	40 000	40 000	40 000	160 000	160 000	160 000	480 000
Forsterkning (vegkropp, murar, kantar, fornye vegdekke etc.)	50 000	54 300	72 300	85 000	261 600	342 000	360 000	963 600
Strekningvise utbetringar på det overordna fylkesvegnettet				24 300	24 300	93 000	84 000	201 300
Mindre utbetringar (spleiselag)	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Kollektiv	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Trafikksikring	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Gang og sykkel	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	80 000	80 000	240 000
Miljø og service	7 400	8 400	10 000	10 000	35 800	40 000	40 000	115 800
Planprogram	15 000	15 000	15 000	15 000	60 000	60 000	60 000	180 000
Grunnerverv	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000	12 000	12 000	36 000
<b>Fornyning og opprusting</b>	<b>295 400</b>	<b>323 700</b>	<b>315 300</b>	<b>354 300</b>	<b>1 288 700</b>	<b>1 436 000</b>	<b>1 436 000</b>	<b>4 160 700</b>

Figur 25 - Fordeling av midlar til fornyning og opprusting

### 5.3.5.1 Tunnelar



Det vert sett av rundt 100 mill. kr årleg til tunnelar.

Fylkeskommunen får statleg tilskot som kompensasjon for forskrift om tunnelsikkerheit. I 2016 fekk fylkeskommunen 41,3 mill. kr til tunnelopprusting, som er ein del av det totale rammetilskotet til fylkeskommunen.

Dei ulike alternative finansieringskjeldene i tillegg til fylkeskommunale midlar er nærare skildra i RTP, og vil bli spesifisert i den årlege økonomiplan- og budsjettprosessen. Dei vanlegaste er bompengar, statleg tilskot til rassikring, ferjeavløysing, belønningsmidlar i Bergen og statlege midlar til auka sykkelbruk.

I det følgjande blir dei statlege tilskotsordningane omtala. Statens bidrag til Byvekstavtalen og belønningssmidlar i Bergen blir ikkje omtalt, og det vert her vist til eige handlingsprogram for oppfølging av Byvekstavtalen.

#### Fordeling av midlar til tunnelar

Fornyning og opprusting (standardheving)	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2018-2021					RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Hagaås og Liaros	7	Samnanger	60 000				60 000	0	0	60 000
Bjørøy	207	Fjell/Bergen	20 000	28 000			48 000	0	0	48 000
Lyngfjell	57	Lindås	20 000	28 000			48 000	0	0	48 000
Halsnøy	544	Kvinnherad		4 000			4 000	0	0	4 000
Olsvik og Stongafjell	562	Bergen/Askøy		26 000	29 000		55 000	0	0	55 000
Eitrheim	550	Odda		37 000	37 000		74 000	0	0	74 000
Løvestakken	540	Bergen			29 000	25 000	54 000	0	0	54 000
Jondal	107	Jondal				4 000	4 000	0	0	4 000
Haukanes	7	Granvin				26 000	26 000	26 000	0	52 000
Aga	550	Ullensvang				6 000	6 000	3 000	0	9 000
Trisås	566	Osterøy				26 000	26 000	25 000	0	51 000
Borgo	567	Osterøy				1 000	1 000	0	0	1 000
Børvenes	7	Kvam				3 000	3 000	0	0	3 000
Folkedal	7	Granvin				3 000	3 000	0	0	3 000
Torgilsberg	572	Ulvik				3 000	3 000	0	0	3 000
Fureberg	551	Kvinnherad					0	70 000	0	70 000
Stussvikhovda	49	Kvinnherad					0	120 000	0	120 000
Lonevåg	567	Osterøy					0	50 000	0	50 000
Moshovda	48	Fusa					0	4 000	0	4 000
Espeland	57	Lindås					0	2 000	0	2 000
Kråkeskar	48	Etne					0	12 000	0	12 000
Modal (halvdelen)	569	Modalen/Vaksdal					0	87 000	0	87 000
Diverse tunnelar		Alle					0	10 000	400 000	410 000
<b>Tunnelar</b>			<b>100 000</b>	<b>123 000</b>	<b>95 000</b>	<b>97 000</b>	<b>415 000</b>	<b>409 000</b>	<b>400 000</b>	<b>1 224 000</b>

Figur 26 - Fordeling av midlar til tunnelar

Tunnelsikkerhetsforskriften har som mål å sikre lågaste lovleg trafikkisikkerheitsnivå for trafikantar, ved krav til førebygging av kritiske hendingar som kan sette menneskeliv, miljø og tunnelanlegg i fare, og syte for vern ved ulukker. Tiltaka skal mellom anna gjere det mogeleg for alle som er involvert i tunnelulukker å berge seg sjølv, sette brukarane i stand til å handle så hurtig som mogeleg for å avgrense konsekvensane av alvorlege hendingar, og sikre at naudeta-tane kan handle så effektivt som mogeleg.

Statens vegvesen har revidert tunnelopprustingstiltaksplanen for å kunne gje eit oversyn over tiltak og kostnader for tunnelane som kjem inn under forskrifta. Tiltaksplanen vil legge opp til at nokre tunnelar vert oppjusterte kvart år i samsvar med føresegna. Alle tiltaka må vere gjennomførte innan utgangen av 2025, ref. svar på søknad om utsett frist frå Vegdirektoratet av 15.06.2016, inkludert opphavg tiltaksplan for opprusting av fylkesveg-tunnelar i Hordaland fylkeskommune. Ny framdriftsplan blir sendt Vegdirektoratet etter politisk handsaming av investeringsprogrammet i desember 2017.

Prioriteringskriterium som er grunnlag for prioriteringane er trafikkisikring, saman med årsgjennsnitt (ÅDT) over 300 og tunnallengde over 500 meter. Av dei 126 fylkesveg-tunnelane er det 38 tunnelar i Hordaland som kjem inn under denne forskrifta.

### 5.3.5.2 Bruer og kaier



Det vert sett av 40 mill. kr i året til å ruste opp bruene eller skifte dei ut.

Dei mest kritisk skadde bruene og kaiene må opprustast i perioden. Desse er lista opp i rapporten Forfall fylkesvegbru i Hordaland 2016 og Fylkesvegkaiene i Hordaland. Rammene er ikkje tilstrekkeleg til å ta alle bruene derfor må ein søke å få slike delfinansiert med andre midlar. Det er 1149 bruene på fylkesvegane i Hordaland. Bruvedlikehald har vore og er fortsatt underfinansiert ut frå behovet, og mange bruene har fått forfalle i lang tid.

Det vil bli arbeid med eit eige opprustingsprogram for dei store fylkesvegbruene.

#### Store bruene som vil bli ein del av eit eige opprustingsprogram er:

- Fv. 565 Alversund bru, Lindås kommune
- Fv. 542 Bømlabrua, Bømlo kommune
- Fv. 562 Askøybrua, Askøy kommune
- Fv. 566 Osterøybrua, Osterøy kommune

Opprustingsprogrammet for dei store fylkesvegbruene vil bli konkretisert og teke inn i framtidige rulleringar av investeringsprogrammet. Kostnadene med oppgradering av dei store fylkesvegbruene må sjåast i samanheng med fylkeskommunalt bidrag til framtidige bompengepakkar.

I tillegg til investeringar i ferjekaiene vil det i samband med nye ferjeanbod bli gjort investeringar i infrastruktur for mellom anna lading av dei nye ferjene. Desse investeringane er ikkje omtalt her.



**Fordeling av midlar til bruer og kaier**

Fornyning og opprusting (standardheving)	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2018-2021					RTP plan- periode	RTP plan- periode	RTP 12 års planperiode
			2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Matredalen	382	Masfjorden	23 000				23 000	0	0	23 000
Hjartå II	7	Kvam	3 000				3 000	0	0	3 000
Litladalen bru	36	Etne	1 000				1 000	0	0	1 000
Herdlesundet	223	Askøy	3 000				3 000	0	0	3 000
Strøno	160	Os		4 000			4 000	0	0	4 000
Eik I	48	Kvinnherad	4 000				4 000	0	0	4 000
Eitrheim nord (tunnelportal)	550	Odda	1 000	21 000			22 000	0	0	22 000
Lepsøysundet	158	Os		3 000	12 000		15 000	0	0	15 000
Hodnanes ferjekai	49	Tysnes	5 000				5 000	0	0	5 000
Bjelkarøy ferjekai	555	Bergen		3 000			3 000	0	0	3 000
Fjelbergøy ferjekai	743	Kvinnherad		3 000			3 000	0	0	3 000
Skånevik ferjekai	48	Etne		6 000			6 000	0	0	6 000
Osøyro	552	Osterøy			10 000		10 000	0	0	10 000
Jondal ferjekai	550	Jondal			7 000		7 000	0	0	7 000
Tørvikbygd ferjekai	550	Kvam				6 000	6 000	0	0	6 000
Varaldsøy ferjekai	126	Kvinnherad			11 000		11 000	0	0	11 000
Sydnes ferjekai	62	Kvinnherad				11 000	11 000	0	0	11 000
Diverse bruer og kaier	Div	Div				23 000	23 000	160 000	160 000	343 000
<b>Bruer og kaier</b>			<b>40 000</b>	<b>40 000</b>	<b>40 000</b>	<b>40 000</b>	<b>160 000</b>	<b>160 000</b>	<b>160 000</b>	<b>480 000</b>

Figur 27 - Fordeling av midlar til bruer og kaier



### 5.3.5.3 Forsterkning

Det er naudsynt å sette av minimum 80 mill. kr til forsterkning av eksisterande fylkesvegnett på investeringsbudsjettet, for å kompensere for manglande midlar til vedlikehald. Formålet er å ruste opp eksisterande vegnett som har forfalt over lengre tid, med sikte på å halde fylkesvegane opne for trafikk.

Det er omlag 3100 kilometer fylkesvegar i Hordaland. Midlane til forsterkning må nyttast på heile det eksisterande fylkesvegnettet. På det øvrige fylkesvegnettet er viktige prioriteringskriterium trafiksikre punktvisse utbetringar og vedlikehald av vegkroppen. Formål med forsterkning er å fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk og auke bæreevna på svake parti og fornye vegdekke. Elles inkluderer prosjektet trafiksikringstiltak som siktutbetring, vegetasjonsrydding, fjerning av sidehinder som utstikkande fjellnabbar, stolper nær vegen, utslaking av vegskråningar og liknande. Dette må ein og gjere på det overordna fylkesvegnettet for å sikre særleg utsette punkt,

der ein ikkje har økonomiske rammer til å sikre samanhengande god standard tilsvarande utbetningsstandard.

Det er utarbeidd ein prosjektreserve for nær 1 mrd. kr for tiltak på det øvrige fylkesvegnettet. Det er skissert prosjekt i kvar kommune, inkludert delstrekningar med dårlegast fundament som murar og kantar. Det er registrert eit stort forfall med fleire faktorar, som påverkar kva tiltak som til kvar tid hastar mest. Det kan vere faktorar som regn, ekstremvær, uføresette hendingar og auke i trafikken.

Ambisjonen er å gjere fleire mindre tiltak på lengre strekningar. Det er derfor naudsynt å sette av diversepostar til akutte tiltak som oppstår som følgje av ras, utgliding og utvasking av underlag, og ikkje minst førebygging av slike tiltak. Det vil verte kostbart å ikkje ta slike ting raskt der det oppstår, og når det oppstår.

Det blir arbeid med å konkretisere kva fylkesvegar som skal få tilført massar frå Istadmyrane.

### Fordeling av midlar til forsterkning

Fornyng og opprusting (standardheving)	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2018-2021					Sum 2018-2021	RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2018	2019	2020	2021	Sum 2022-2025		Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029	
Fv381 Stordalen - Fossesvingene	381	Masfjorden	5 500				5 500	0	0	5 500	
Fv245 Grasdal-Ådland	245	Meland	700				700	0	0	700	
Fv393 Eidsnes	393	Lindås	1 000				1 000	0	0	1 000	
Fv 79 Uggdal - Onarheim	79	Tysnes	2 000				2 000	0	0	2 000	
fv. 550 Aga -Kråkevik	550	Odda	3 000	5 000			8 000	0	0	8 000	
Fv. 307 Palmafossen - Ørneberget - Rastalia	Div	Voss	8 500				8 500	0	0	8 500	
Masser frå Istadmyrane, Voss - forsterkning	Div	Voss	10 000	10 000	20 000		40 000	0	0	40 000	
Fv 360 punktutbetringar	360	Osterøy	1 000				1 000	0	0	1 000	
Fv 569 Dalseid-Eidlandet	569	Vaksdal		4 300			4 300	0	0	4 300	
Fv. 310 Utbetringstiltak	310	Voss		3 200	5 800		9 000	0	0	9 000	
Fv. 317 Vassstrondvegen	317	Voss			3 000		3 000	0	0	3 000	
Fv. 107 Nordrepollen sør	107	Kvinnherad			3 000		3 000	0	0	3 000	
Fv. 205 Neseveien	205	Fjell		1 000			1 000	0	0	1 000	
Fv. 360 punktutbetringar	360	Osterøy		1 000			1 000	0	0	1 000	
Forkøyrsvveg skilt	Div	Div	4 000	4 000	4 000		12 000	0	0	12 000	
Diverse strekningsvise punktutbetringar	Div	Div		10 000	6 500	48 000	64 500	180 000	200 000	444 500	
Diverse akutte strakstiltak + rekkverk	Div	Div	14 300	15 800	30 000	37 000	97 100	162 000	160 000	419 100	
<b>Forsterkning</b>			<b>50 000</b>	<b>54 300</b>	<b>72 300</b>	<b>85 000</b>	<b>261 600</b>	<b>342 000</b>	<b>360 000</b>	<b>963 600</b>	

Figur 28 - Fordeling av midlar forsterkning

#### 5.3.5.4 Mindre utbetringar (spleiselag)



Det vert sett av 20 mill. kr til såkalla mindre utbetringar.

Denne posten er særskilt sett av til mindre samarbeidsprosjekt med kommunar. Mange av desse prosjekta vil ha positiv verknad, for det som er definert under andre programområde.

##### **Førebels er følgande prosjekt vedtatt og vil få kostnader i 2018:**

###### **Fv. 201 Eide–Spildepollen, Sund**

Sund kommune har bygd fortau langs Fv. 201 Eide–Spildepollen. Det vart avtalt eit tilskot på 15 mill. kr fordelt over tre år. I 2018 skal kommunen få restbeløpet på 5,5 mill. kr.

###### **Fv. 48 Hellandskryss, Kvinnherad**

Hellandskryss ligg på Husnes, og er trafikkfarleg. Kvinnherad kommune har søkt om å få nytte kompensasjonsmidlar dei har fått tilsegn om til utbetring av dette krysset (10 mill. kr.) Arbeidet er i gang og vil ferdigstillast i 2018.

##### **Nedanfor er lista opp tiltak det kan inngåast finansieringsavtale om:**

###### **Fv. 566 Espevoll næringsområde, Osterøy**

Det er stilt rekkefølgjekrav til utbygging av næringsområde ved Espevoll om å utbetre avkøyrsel, parkering og gang- og sykkelveg på Fv. 566. Tiltaket er kostnadsrekna til om lag 20 mill. kr (inkl. mva). Tiltaket vil sikre mjuke trafikantar som nyttar friluftsområdet, og lysløype på motsett side av vegen. Dette området er eit viktig friluftsområde regionalt, derfor er det naturleg at fylkeskommunen bidrar med eit tilskot. Det må skrivast ein finansieringsavtale, der fylkeskommunen bidreg med totalt 4 mill. kr i 2017 og 2018.

###### **Fv. 229 Skjold – Hellesøy, Øygarden**

Øygarden kommune ønsker å få til eit spleiselag for å ruste opp Fv. 229 mellom Skjold – Hellesøy. Tiltaket er regulert. Vegen er smal og det er aukande trafikkmengde.

Midlane til mindre utbetringar er teke ut av programområda i 2017. Det vert sett av 20 mill. kr i fylkeskommunale midlar. Dette er hovudsakleg prosjekt der kommunane bidreg med delfinansiering. For nokre av fylkesvegtiltaka er kommunane byggjerre.

#### 5.3.5.5 Kollektiv

Det vert sett av 20 mill. kr årleg til mindre kollektivtiltak utanfor Bergen kvart år i perioden, og behovet for tiltak innan kollektivområdet for Hordaland utanom Bergen er stort.

##### **Prioriteringskriterium som er grunnlag for porteføljestyringa:**

- Tilrettelegging for skuleskyss
- Trafikksikring for mjuke trafikantar
- Viktige knutepunkt
- Tal på kollektivreisande
- Framkome for bussen
- Heilskapleg fordeling i heile fylket

##### **Tiltaka som vert utført innanfor kollektivinfrastruktur vil oftast ha preg av ein kombinert effekt på kollektivtrafikken, slik som:**

- Betre fasilitetar for dei reisande
- Fleire bytemoglegheiter
- Styrka trafikktryggleik
- Premissgivar for linjenett og dermed kva tilbod som er mogleg å gi dei reisande

Mindre tiltak vil typisk vere prosjekt som gjev skuleborn og andre trygge venteforhold på haldeplassen, i tillegg tiltak som gjev betre informasjon om rutetilbodet. Større tiltak kan ofte vere prosjekt som handlar om utvikling av tilbodet, og å gje nye reisemoglegheiter for passasjerane. Det bør her visast til at dagens infrastruktur ved fleire høve legg avgrensingar på høve til å tilby eit heilskapleg linjenett, som gjev høve til effektive reiser i heile Hordaland, – med ulike transportmidlar.

For å vidare styrke kollektivnettet er det behov for utvikling og nyetablering av knute- og bytepunkt i Hordaland. Behovet varierer frå å gje høve til å forlengje og opprette nye busslinjer gjennom å opprette snuplassar for buss – til å utbetre og opprette bytepunkt som gir reisande høve til å byte mellom ulike transportmidlar, i tillegg til informasjonstilgang som gir fleire moglegheita til å nytte kollektivtransporttilbodet.

Knutepunktutviklinga vil variere frå større terminalar i omlandet til Bergen, til mindre bytepunkt. Det vert i varierende grad nytta låggolvs- og lågentrebussar i Hordaland utanom Bergen, men fokus ligg likevel på universell utforming av bytepunkta, for å gje alle typar reisande tilgang til kollektivtilbodet.



I kapittel 5.2.4 er det omtala at fylkeskommunen skal utarbeide ein handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for innfartsparkering for bil og sykkel, og deretter sette i verk tiltak. Fylkeskommunen sine satsingar på innfartsparkering skal realiserast under denne posten, «kollektiv».

For å gjennomføre målsetnaden om eit effektivt og oversiktleg kollektivnett vil det vere behov for eit jamt investeringsnivå over tid. Det vil ikkje vere tilstrekkeleg å fokusere berre på styrking av rutetilbodet utan at naudsynt infrastruktur vert utvikla i takt. Fylkeskommunen si rolle både som vegeigar og ansvarlig for drift av kollektivtilbodet, gjev ei god mogelegheit til å koordinere infrastrukturtiltaka.

### 5.3.5.6 Trafikksikring

Det vert sett av 20 mill. kr årleg til mindre trafikksikringstiltak på eksisterande fylkesvegnett.

Det er store behov for å betre trafikksikringa på eksisterande fylkesvegnett. Det kan vere relativt små tiltak som kan betre tilhøva på strekningar med høg frekvens for ulykker.

Dei vanlegaste tiltaka er sikring av sideterrang (rekkverk, støytputer, fjerne stolpar og tre, pigge av utstikkande fjellknausar, jordvoll mot fjellskjæring og slake ut grøfter). Andre aktuelle tiltak er siktrydding mot kryss og gangfelt, betre skilting, forsterka belysning og justering av kryss/avkjørsler/gangfelt. Fysisk midtrekkverk, forsterka vegoppmerking (FVO), forsterka midtoppmerking og forsterka kantoppmerking. Fartsregulering kan ha stor effekt på ulykkesstatistikken, særskilt tiltak som fartshumpar, heva gangfelt og puter. Automatiske fartskontrollar har stor verknad. Betre lyssetting av overgangar gjer det enklare å sjå mjuke trafikantar. Der det er høg trafikk kan signalregulerte gangfelt løyse utfordringane. Mindre tiltak på gang- og sykkelveggar er aktuelle.

Fylkeskommunen, Trygg trafikk og Statens vegvesen

utarbeider tiltaksplanar for både posten «trafikksikring» og «gang og sykkel» under. Prosjektporteføljen endrar seg som følge av at trafikkmønsteret endrar seg i takt med til døme bustadbygging og endringar i skulestruktur. Dette kan utløse behov for trafikksikringstiltak på eksisterande fylkesveggar. Tiltak som er høgt prioriterte i kommunale trafikksikringsplanar, eller inngår i overordna sykkelruter, vert høgt prioriterte.

Prosjekt vert nærare spesifisert i endeleg utkast til investeringsprogram.





### 5.3.5.7 Gang og sykkel



Det vert sett av 20 mill. kr årleg til gang- og sykkeltiltak.

Gang- og sykkeltiltak som fremjar meir gange og sykling i regionsentra vert prioritert innanfor dette programområdet. Gang- og sykkeltiltak er arealkrevjande, og det kan vere utfordrande å planlegge og finansiere slike prosjekt under programområdet.

#### Målsetjingar i Regional transportplan 2013–2024 vert vektlagde:

- Samanhengande gang- og sykkelvegnett i byar og tettstader over 5 000 innbyggjarar
- Betre og meir samanhengande gang- og sykkelveggar rundt skular og andre målpunkt for barn og unge

Nedanfor er lista opp mogelege gang- og sykkeltiltak.

#### Fv. 49 Odland – Lidarende, Kvam kommune

Prosjektet er klar til utlysing. Utfordringa er at tiltaket kostar meir enn avsett ramme, og ein må få til eit spleiselag for å finansiere tiltaket.

#### Fv.137 Hegglandsdalen – Vallebrua, Osøyro kommune

Det er stort behov for tiltak på ei strekke på vel 900 meter frå Fv. 552 Hatvikvegen, og fram til Valle bru på Fv. 137 i Hegglandsdalen. Os er eit regionsenter og ein tettstad. Det er ønskeleg å stimulere til at fleire vel å gå eller sykle. Kostnadsanslaget på 36 mill. kr er for stort til å kunne ta heile prosjektet på programområda. Det er sendt søknad om midlar frå ordninga om statleg tilskot til auka sykkelbruk for dette tiltaket. Kommunen skal vedta reguleringsplan for ny grunnskule i området, og det vil komme ein skuleveg. Det er dialog med Os kommune om eit spleiselag for prosjektet. Med eit tilskot frå kommunen kan det vere mogeleg å gjennomføre tiltaket under programområdet for «Mindre utbetringar (spleiselag)» og «Gang- og sykkel». Prosjektet er under prosjektering.

Fleire prosjekt vert nærare spesifisert i endeleg utkast til investeringsprogram.

### 5.3.5.8 Miljø og service



Det vert sett av rundt 10 mill. kr årleg til miljø og service-tiltak.

Midlane må fyrst og fremst gå til dei lovpålagte oppgåvene innanfor støy og vassforvaltning. Oppfølging av «Regional plan for vassregion Hordaland 2016–2021» og tilhøyrande tiltaksprogram kjem og inn under dette programområdet. Det er i alt 26 tiltak og utgreiingsbehov som er identifisert, og som fylkeskommunen er pålagt å gjennomføre innan 2021. Dei fleste tiltaka er i Bergen.

Av servicetiltak er det rasteplassar og toalett langs fylkesveger og særskilt trafikkerte vegar i turistsesongar, som blir prioritert. Tiltaka må sjåast i samheng med endringar i driftsstandarden, då slik investeringar får vesentlege drift- og vedlikehaldskostnader.

Prosjekt vert nærare spesifisert i endeleg utkast til investeringsprogram.

## 5.3.6 Andre løyvingar strekningsvise prosjekt

### 5.3.6.1 Rebudsjettering

Fylkeskommunen set av 10 mill. kr årleg på budsjettpost for rebudsjettering. Denne summen skal nyttast til å avslutte prosjekt med meirforbruk, i dei tilfelle der salderingsordninga innanfor programområda ikkje er tilstrekkeleg, og ved avslutting av prosjekt utanom programområda.

Siktemålet med å sette av ein sum til rebudsjettering er å unngå at Fylkestinget må ta stilling til ei rekkje budsjettendringar av mindre prosjekt.

### 5.3.6.2 Refusjonar

Figur 29 på neste side viser fylkesrådmannen sitt forslag til refusjon av forskotteringar i komande år.

Investeringar	Fv. nr.	Forskottert av	RTP planperiode 2018-2021					RTP planperiode	RTP nrkplanpe-riode	RTP 12 års planperiode
			2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Fauskanger	562	Askøy					0	0	3 000	3 000
Folles skole, trafikksikring	212	Block Watne AS					0	0	15 000	15 000
Hetlevik	212	Askøy					0	0	15 000	15 000
Mjøkeviksvarden-Skansan (Herdla bru)	223	Askøy					0	0	2 900	2 900
Rundkøyring Florvåg	563	Wimoh AS, Frank Mohn AS					0	1 500	0	1 500
Ny veg på Hundvåkøy	546	Austevoll			1 000		1 000	0	0	1 000
Veg til Vardetangen	565	Austrheim	1 800				1 800	0	0	1 800
Håkonshellavegen	197	Orion Prosjekt AS					0	6 000	0	6 000
4-feltsveg Åsamyrane-Nyborgskrysset	267	Åsane Handel					0	15 000	0	15 000
Stavland	14	Bømlo			774		774	0	0	774
Laurhammarkjosen - Urangsvåg	18	Bømlo			1 200		1 200	0	0	1 200
Skånevik kai - Idressanlegget	34	Etne				15 000	15 000	0	0	15 000
Rimbareid - Fitjar sentrum	545	Midtjellet Vindkraft AS		4 000	6 000		10 000	0	0	10 000
Fjell- Ulveset	559	Fjell			4 000		4 000	0	0	4 000
Kryss Fjæreidevegen	561	Fjell			5 000		5 000	0	0	5 000
Fusa - Strandvik II	122	Fusa kommune/ Fusa kraftlag	2 400				2 400	0	0	2 400
Fusa - Strandvik III	122	Fusa kommune/ F Mohn Fusa	3 000				3 000	0	0	3 000
Holmefjord - Holsund	125	Fusa kommune/ F Mohn Fusa			1 400		1 400	0	0	1 400
Gang-/sykkelveg Venjaneset	552	Frank Mohn Fusa AS			3 500		3 500	0	0	3 500
Moshovdatunnelen	48	Fusa Kraftlag/F Mohn Fusa	40 000	25 000			65 000	0	0	65 000
Fusa-Kryss veg Skjørnsand kai	122	Fusa Kraftlag m. fl.		15 000			15 000	0	0	15 000
Skjørnsand-Skåte	122	Fusa Kraftlag m. fl.					0	15 000	0	15 000
Gang-/sykkelveg Sandvoll	48	Kvinnherad			1 000		1 000	4 000	0	5 000
Erslandsmarka	48	Kvinnherad			5 000		5 000	0	0	5 000
Austrepollen - Løfallstrand	551	Kvinnherad			1 500		1 500	0	0	1 500
Austrepollen - Løfallstrand	551	Fusa Kraft, Fusa K, F Mohn Fusa				4 000	4 000	0	0	4 000
Tofte - Ranavik	544	Kvinnherad kommune m. fl.				17 000	17 000	20 000	0	37 000
Isdalstø - Alver	565	Lindås kom./Lindås tomtes.			9 000		9 000	0	0	9 000
Dalstø - Mjåtveit	564	Frank Mohn AS			10 000		10 000	15 000	0	25 000
FV 313 og FV 344	313/344	Modalen/Voss/Vaksdal/BKK		10 000			10 000	0	0	10 000
FV 313 og FV 344 - II	313/344	Modalen/Voss/Vaksdal/BKK			1 300		1 300	0	0	1 300
Ulven Leir-Hjorthaug, g&s/opprust.	160	Os					0	0	10 000	10 000
Tunnel bak Tysse	48	Samnanger	25 000	25 000			50 000	0	15 000	65 000
Jensanesvegen	70	Stord					0	15 000	0	15 000
Veg til Telavåg	202	BKK/Sund kommune			15 000		15 000	0	0	15 000
Hammersland - Kjørelen	555	Sund kommune					0	0	0	0
Hodnanes - Nedrevåge	78	Tysnes kommune	4 000				4 000	0	0	4 000
Opprusting Holven - Ulvik	572	Ulvik herad		5 500			5 500	0	0	5 500
Stamnes - Eidslandet	569	Vaksdal, Modalen			6 100		6 100	0	0	6 100
Bavallsvegen	315	Voss kommune				14 000	14 000	0	0	14 000
Bordalsvegen	310	Voss kommune					0	0	7 750	7 750
<b>Refusjonar</b>			<b>76 200</b>	<b>84 500</b>	<b>71 774</b>	<b>50 000</b>	<b>282 474</b>	<b>91 500</b>	<b>68 650</b>	<b>442 624</b>

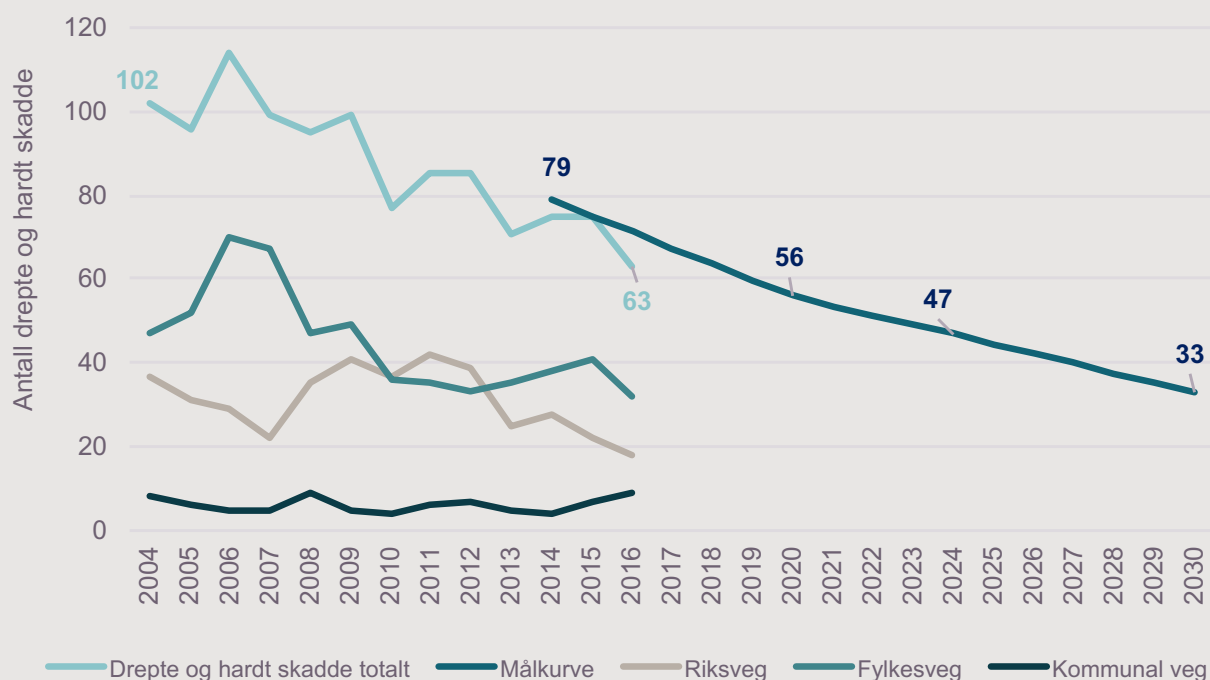
Figur 29 - Forslag til refusjon av forskotteringar i komande år



## 5.4 TRAFIKKSIKRING

Ytterlegare omtale av ulykkene

### Førebels fylkeskommunale målkurve for Hordaland 2014–2030



Figur 30 - Førebels fylkeskommunale målkurve for Hordaland 2014-2030

### Visjon og målsetjingar

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikringsarbeid i Noreg, og gjeld naturleg som visjon og for Hordaland fylkeskommune sin Regionale transportplan for perioden 2018–2029. Visjonen inneber eit sterkt fokus på dei mest alvorlege ulykkene.

Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) har følgjande målsetjing for trafikksikringsarbeidet i perioden: Talet på personar som vert drepte eller hardt skadde i

vegtrafikken skal vere maksimalt 350 innan 2030. Dette er ein reduksjon på om lag 60 % samanlikna med gjennomsnittet for åra 2012–2015. Målet om ikkje å overstige 500 i 2024, vert oppretthalde som eit delmål. I 2016 var talet på drepte og hardt skadde i trafikken i Noreg 791 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, der 135 omkom. Med unntak for 2015 (117 omkomne) må ein tilbake til 1950 for å finne færre drepte enn i 2016. Likevel er summen av drepte og

hardt skadde noko over det målkurven viser at ein bør ha for å vere på rett kurs i høve til etappemålet.

I det pågåande arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg 2018–2021 vert dei fylkesvise målkurvene oppretthaldne, og forlenga til 2030. For Hordaland fylkeskommune sin del inneber det eit mål om maksimalt 33 drepne eller hardt skadde i 2030. Dette er eit mål som krev ei heilt tydeleg satsing på tiltak som knyter seg til dei mest alvorlege trafikkulykkene. For Hordaland sin del betyr dette at ein reduksjon i talet på utforkøyrings-, møte- og fotgjengarulykker må stå heilt sentralt i trafikkisikringsarbeidet.

### Etappemål

Hovudmålet for trafikkisikringsarbeidet i Hordaland vert sett i samsvar med det nasjonale målet:

**Tal personar som vert drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland skal reduserast frå 85 i 2012 til 47 i 2024, og 33 i 2030.**

### Resultatmål

For å styrka føresetnadane for eit godt og heilskapleg trafikkisikringsarbeid i kommunane ønskjer Hordaland fylkeskommune å vere ein pådrivar for eit lokalt og systematisk trafikkisikringsarbeid.

Fylkeskommunen ønskjer å følgje nasjonale målsetjingar sett i Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg 2018–2021 om nye «Trafikksikre kommunar», men føreset at det vert minst tre nye kommunar i Hordaland i løpet av komande planperiode.

I Regional transportplan (RTP) er det eit særleg fokus på trygge skuleveggar og hjertesone. Dette er eit arbeid som omfattar både fysiske og haldningsskapande tiltak i brei forstand, og fylkeskommunen kan gjennom FTU styrke dette arbeidet gjennom sitt ansvar for å samordne ulike trafikkisikringstiltak.

Kommunar som er godkjente som «Trafikksikre kommunar» skal få tilbod om rettleiing og erfaringsutveksling for å kunne gjennomføre tiltak om «Hjertesonar» rundt sine skular. Ein annan aktuell samarbeidspartnar i dette er Bergen kommune.

### Særskilte satsingsområde innanfor trafikkisikringsarbeidet i planperioden

Fylkesvegnettet i Hordaland har store utfordringar, og det er stor skilnad på det ein vil omtale som eit sikkert vegnett og dagens vegnett. I tillegg kjem det lokale risikobiletet på fylkesvegnettet som for drepne og hardt skadde i særleg grad omfattar møte- og utforkøyringsulykker, og ulykker med mjuke trafikantar.

### Ut frå dette vil Hordaland fylkeskommune i komande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

- Trafikkisikringsarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

I hovudsak kan ein dele trafikkisikringstiltaka inn i fysiske, trafikantretta og organisatoriske trafikkisikringstiltak.

### Fysiske tiltak

Nokre av dei fysiske trafikkisikringstiltaka er knytt direkte til bompengepakane, medan andre høyrer innunder ulike postar innan fornying og opprusting (standardheving), slik som mindre trafikkisikringstiltak, gang- og sykkelveggar, haldeplasztiltak og mindre utbetringar, i tillegg til FTU sine egne midlar.

Mange av desse tiltaka har låge kostnader og høg effekt. Dei fysiske tiltaka er skildra nærare ovanfor.

Ved prioritering av fysiske trafikkisikringstiltak er det viktig å ta utgangspunkt i ulykkespunkt og -strekningar, samstundes som den positive nedgangen i talet på alvorlege ulykker gjer at ein i mindre grad kan peike på slike klårt definerte ulykkespunkt og -strekningar. Dette inneber at ein i større grad må arbeide proaktivt ut frå faglege vurderingar om kor det er risiko for at trafikkulykker skjer.

I denne planperioden må ein halde fram med å gjennomføre ei rekkje mindre trafikkisikringstiltak, og i enno sterkare grad kunne kople saman enkelte trafikkisikringstiltak med tiltak knytt til sykklande og kollektivreisande. Dette gjeld trafikantar i alle aldersgrupper, men for barn og unge er det eit vesentleg element at tiltaka vert knytt til trygge skuleveggar. Midlane som er sett av til programområdet «Gang- og sykkeltiltak» er på mange måtar knytt til å sikre ein trygg og god ferdsel for elevane langs skulevegen og rundt regionsentra, og er slik sett også eit trafikkisikringstiltak. Når det gjeld kollektivtiltaka utanom Bergen er desse i all hovudsak knytt til utbetring av haldeplassar for å sikre eit trygt og godt ventareal for skuleelevane.

Møte- og utforkøyringsulykker står for dei fleste av dei alvorlege trafikkulykkene i Hordaland. Når det gjeld tiltak retta mot desse to ulykkestypene, ligg fylkeskommunen sitt handlingsrom i all hovudsak på fysiske trafikkisikringstiltak. Vegstandarden på fylkesvegnettet i Hordaland gjer det svært utfordrande å etablere fullgod separering av vegbanene, og fylkeskommunen ønskjer derfor å halde fram og styrke arbeidet med forsterka vegoppmerking, såkalla sinusfresing/midt- og kantoppmerking. Midtoppmerkinga skal hindre køyretøy å kome over i motgåande køyrefelt, medan kantoppmerkinga skal hindre utforkøyringar. Det ligg fast i asfaltprogrammet at ved ny dekkelegging skal det etablerast forsterka midtoppmerking der dette er mogleg. På særlege strekningar kan det vere aktuelt med utviding av vegbreidda for å kunne etablere tiltaket, som har krav om ei viss vegbreidd, og med det få til eit lengre strekk med oppmerking.

Mange ulykker skjer med bakgrunn i for høgt fartsnivå, og det er derfor avgjerande at ein etablerer tiltak som rettar seg inn mot å få farten ned. For fylkeskommunen omfattar dette i all hovudsak ulike fysiske tiltak. I tillegg kan etablering av automatiske trafikk kontroll (ATK), enten som punkt-ATK eller streknings-ATK, vere eit effektivt verkemiddel. Ut frå dette vil fylkeskommunen arbeide for å etablere punkt-ATK etter dei kriteria som gjeld, i tillegg til å arbeide aktivt for at nye strekningar som tilfredsstillar kriteria kan få streknings-ATK.

God tilrettelegging for mjuke trafikantar er ein viktig del av utviklinga av regionsentra. I tillegg kjem fokuset på trygge skuleveggar, og å få fleire elevar til å gå og sykle til skulen. Det er ei nasjonal målsetting at 80% av barn og unge mellom 6 og 15 år skal gå eller sykle til skulen. Gjennom å etablere trygge og attraktive gang- og sykkelveggar legg ein til rette for auka aktivitet og betre folkehelse. Arbeidet med trygge skuleveggar har ikkje berre eit grensesnitt mot regionsenter, folkehelse og hjertesone, men også mot arbeidet med sykkelbysatsinga. I dag er kommunane Bergen og Stord sykkelbyar, og det vert arbeidd med å få fleire kommunar med. Det bør leggjast vekt på bredden i denne type tiltak. Eit kartleggingsarbeid over gang- og sykkeltilbod i regionsentra vil vere eit godt hjelpemiddel for å prioritere prosjekt som løfter dei mjuke trafikantane. Det er viktig å merke seg at den samla innsatsen knytt til trafikk sikring på fylkesvegnettet er i dag større enn det som framgår av programområdetiltaka. I dei fleste vegpakkane er det eit stort innslag av tiltak for mjuke trafikantar.

Tiltak retta inn mot kommunane når det gjeld fysiske tiltak, utover det som ligg i det ordinære investeringsprogrammet og innanfor drift og vedlikehald, er FTU si tilskotsordning til mindre, fysiske trafikk sikringstiltak.

### Trafikantretta trafikk sikringstiltak

Gjennom god fysisk tilrettelegging, utbygging og drift skal fylkeskommunen sikre god trafikktryggleik for gåande og syklende på fylkesvegnettet, og særleg retta mot barn og unge på fylkeskommunale skuleveggar. Samstundes har fylkeskommunen gjennom FTU høve til, gjennom Trafikk sikker kommune, ulike tilskotsordningar og refleksutdeling, å støtte og oppmuntre kommunar og frivillige organisasjonar til å sikre skuleveggar og nærmiljø, og skape gode haldningar hjå barn og unge.

Det trafikantretta arbeidet på skulen bør også koplast til godkjenningssordninga «Trafikk sikker skule», som er ein del av «Trafikk sikker kommune». Fylkeskommunen vil i kommande planperiode arbeide for å få godkjent fleire kommunar. Arbeidet vert gjort i tett dialog med Trygg Trafikk. Anna arbeid som er knytt til barn og unge er kurs for barnehagetilsette, og lærarar i skulen som ein del av arbeidet til Trygg Trafikk, i tillegg til refleksutdeling og sykkelopplæring.

I tillegg kjem ei satsing og tilrettelegging for «hjertesoner», ikkje berre ved skular i Bergen, men også i andre kommunar. Hjertesone kan vere både fysisk tilrettelegging, men

også trafikantretta arbeid på skulen, og mellom heim og skule.

Gjennom fylkeskommunen sitt ansvar for vidaregåande opplæring kan fylkeskommunen gjennomføre tiltak for å påverke til god trafikk sikringsatferd hjå denne aldersgruppa. Ungdom er ei utsett gruppe med tanke på påverknad utanfrå, og særleg med tanke på at det her er snakk om ferske sjåførar. Gjennom sin posisjon som skuleeigar kan fylkeskommunen vere med å leggje til rette for at skulane har fokus på trafikk sikring. Dette kan gjerast gjennom ulike kampanjar og informasjonsarbeid. Saman med andre relevante aktørar kan det arbeidast aktivt med trafikk sikring inn mot russetida. I tillegg er Ungdommens fylkesting er eit viktig bindeledd inn i trafikk sikringsarbeidet som er retta mot ungdom.

### Organisatoriske trafikk sikringstiltak

Konseptet Trafikk sikker kommune er etablert av Trygg Trafikk, og har som føremål å sikre eit tverrfagleg kommunalt trafikk sikringsarbeid som er forankra i den politiske og administrative leiinga. Det er utarbeidd eit sett kriterium som kommunane skal oppfylle for å verte godkjente. Godkjenningssordninga varer i tre år.

Hordaland fylkeskommune følgjer her måttalet om antal kommunar som er sett i Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg 2018–2021 for perioden, men ønskjer minimum 3 kommunar.

Trygg Trafikk arbeider for at godkjenningssordninga Trafikk sikker kommune skal utvidast til også å gjelde fylkeskommunen. FTU vil følgje dette arbeidet, og vurdere korvidt dette kan implementerast i Hordaland fylkeskommune innan kommande fireårsperiode (2018–2021).

Frå 2011 har det vore mogleg for kommunane å søkje om tilskot til utarbeiding av kommunale trafikk sikringsplanar. Dette er eit ledd i å sikre at alle kommunane har ein trafikk sikringsplan, og at denne vert oppdatert jamleg. At alle kommunar skal ha ein kommunal trafikk sikringsplan er i tråd med nasjonale mål.

Fylkeskommunen må ta ansvar for å leggje til rette for aktivt samarbeid mellom etatar og organisasjonar for å sameine krefter og arbeide målretta med trafikk sikring på regionalt nivå. Dette skjer mellom anna gjennom arbeidet i FTU. I tillegg ønskjer fylkeskommunen å leggje til rette for at trafikk sikringsarbeidet i fylket er godt fagleg fundert, og er derfor vertskap for den årlege trafikk sikringskonferansen for kommunane, og eigne fagdagar om trafikk sikring. Her får aktørar som arbeidar med trafikk sikring fagleg påfyll.



# 6 Forventa måloppnåing

## 6.1 MÅLOPPNÅING INDIKATORAR

Nye indikatorar med forventa måloppnåing skal kome på plass i rulleringa av investeringsprogrammet i 2018. Rapportering med dei nye indikatorar skjer fyrste gong i rulleringa av investeringsprogram i 2019.

I denne fyrste utgåva av investeringsprogrammet vert berre forventa måloppnåing i høve indikatorane til KOSTRA-rapporteringa og «Handlingsplanen for trafikksikring» tatt med. Forventa mål for 2018 gjeld heile fylkeskommunen.

### Indikatorar på forventa måloppnåing i 2018

Indikator	Forventa mål 2018
Tal på km fylkesveg opna for trafikk	4
Tal på km dekkelagd fylkesveg	80
Tal på km stadvis lapping av vegdekke på fylkesveg	10
Tal på km gang- og sykkelveg ferdig bygd langs eksisterande og ny fylkesveg som følge av investeringstiltak	6
Tal på rasutsette punkt på fylkesveg utbetra	1
Tal på km med forsterka midtoppmerking utført på eksisterande og ny fylkesveg	3
Tal på haldeplassar langs fylkesveg som er universelt utforma opna for trafikk	50
Tal på drepne og hardt skadde på alle vegar i Hordaland , jamfør nasjonale måltal	64
Tal på nye trafikksikre kommunar	2

Figur 31 - Indikatorar på forventa måloppnåing i 2018

## 6.2 FORVENTA MÅLOPPNÅING AV INVESTERINGSPROGRAMMET 2018–2029

Dei økonomiske rammene til drift, vedlikehald og investering på fylkesvegnettet i Hordaland gjev lite handlingsrom. I RTP ligg det fast at fylkeskommunen skal prioritere vedlikehald framfor nybygg, og dette speglar seg att i investeringsprogrammet. Desse prioriteringane er eit resultat av ei realitetsorientering, ut frå fylkeskommunen sine avgrensede økonomiske rammer og det store vedlikehaldsetterstelet.

Fylkeskommunen sine rammer til drift og vedlikehald er tilnærma like kvart år etter justering for prisstigning (unntak i 2015 grunna ekstraløyving). Dei faste kostnadane i driftskontraktane har auka med 27,7% i førre handlingsprogramperiode 2013–2017, samstundes som midlane til øvrig vedlikehald har hatt ein nedgang på 62,6% i same perioden. Dekkelegging har og hatt ein reduksjon på 22%. Ekstremvær aukar presset på denne budsjettposten. Budsjettnivået hjå fylkeskommunen er dei siste åra basert på normal vinterdrift, og tek mellom anna ikkje høgde for ekstreme vørsituasjonar. Kostnadane med å ta att forfallet på fylkesvegane i Hordaland har auka frå 6,5 mrd. kr i 2013, til 7,3 mrd. kr i 2016.

Måla som er sett innanfor drift og vedlikehald vil vere vanskeleg å kunne oppfylle. Med bakgrunn i rammene vil ein ikkje kunne stoppe forfallet, og midlane til dekkelegging strekk ikkje til. Krava fylkeskommunen har på seg etter Tunnelsikkerhetsforskriften er enormt store både i kroner, tid og ressursar. Auka statlege løyvingar til vedlikehald av fylkesvegnettet er avgjerande for at fylkeskommunen skal klare å gjere noko med forfallet. I 2010 overtok Hordaland fylkeskommune 1100 km øvrig riksveg frå staten. Fylkeskommunen har ikkje fullt ut fått nok statlege midlar til å ta att forfallet på desse vegane. Dei siste tjue åra er det gjort store investeringar på fylkesvegnettet i Hordaland som til dømes Folgefonntunnelen, Askøybrua, Osterøybrua og Bømløbrua. Kostnadane med vedlikehald av slike store prosjekt vil kreve mykje av Hordaland fylkeskommune. Det vil bli gjort ei eiga utgreiing av aktuelle vedlikehaldstiltak i Folgefonntunnelen, og det vil bli oppretta eit eige program for oppgradering og vedlikehald av store fylkesvegbruer.

I Hordaland er det 3100 km fylkesveg, mykje av dette vegnettet fyller ikkje dagens krav. Dette gjeld spesielt dei øvrige fylkesvegnettet. Mange av vegane som no er fylkesveg vart bygd opp ved hjelp av stein- og grusmaterial frå nærområda. Dette var ei god løysing då, men samfunnsutviklinga sitt endra krav til mobilitet og transport stiller heilt andre krav til vegane no enn tidlegare. Fleire stader har vegane vorte utvida og fått fast dekke utan at det har blitt gjort forsterkning av sjølve vegkroppen. Der vegkroppen i utgangspunktet var dårleg, er forfallet på vegdekke stort. Eit sentralt grep i investeringsprogrammet er å opprett eit eige program for forsterkning av vegkroppen. I tillegg til

vedlikehald og oppgradering av bruer og kaier så blir det til å sett av midlar til forsterkningsprogrammet. Den faglege tilrådinga er at det er naudsynt å sette av minimum 80 mill. kr til forsterkning av eksisterande fylkesvegnett på investeringsbudsjettet kvart år. Dette for å kompensere for manglande midlar til dekkelegging og vedlikehald. Formålet er å ruste opp eksisterande vegnett som har forfalt over lengre tid.

Det er eit stort behov for midlar til rassikring på fylkesvegnettet. Investeringsprogrammet tek utgangspunkt i eit gitt nivå på det årlege statlege tilskotet til rassikring. Gitt at fylkeskommunane får auka det statlege tilskotet til rassikring, så kan ein gjennomføra fleire av desse prosjekta.

Som ei oppfølging av førre RTP er det gjennomført strekningsvise utgreiingar på det overordna fylkesvegnettet. Ambisjonen med dette store utgreiingsarbeidet var å kartlegge større strekningsvise tiltak. Kartleggingsarbeidet viste eit stort ressursbehov. Som ei følgje av dei økonomiske rammene så er det ikkje rom å følgje opp tilrådingane i utgreiingane på kort sikt. Gitt at det blir ei vesentleg auke i dei fylkeskommunale løyvingane til fylkesvegar så kan ein prioritere opp dei aktuelle strekningane. Dette inneber og at blir lite fylkeskommunale midlar tilgjengeleg til investeringar på det overordna fylkesvegnettet utanom det som går inn i bompengepakane. Fylkeskommunen har i utgangspunktet ikkje fleire midlar til kommunane enn det som vert tilført gjennom bompengepakane.

Fylkeskommunen er positiv til spleiselag med kommunar og andre for mellom anna å byggje gang- og sykkelvegar.

Når det gjeld ferjeavløysingsprosjekta vert det lagt til grunn at desse prosjekta ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesbudsjettet utover ordninga med ferjeavløysing

Fylkeskommunen ønskjer å gje tydelegare føringar i planprosessar. Dette gjeld spesielt på kva som skal planleggast, og kva val av standard som skal leggast til grunn. Før kommunane set i gang planprosjekt knytt til fylkesveg så bør det vere dialog og avklaringar med vegeigar. Når det gjeld den kommunale planlegginga som vert gjort på fylkesvegnettet bør denne vere fundert på gode avklarings med vegeigar. Fylkeskommunen har ikkje rom for å finansiere prosjekt som ikkje er vedtekne i fylkestinget, og planlegginga må vere i tråd med dei overordna prioriteringane RTP.

Trafikksikring må og skal prioriterast høgt. Nullvisjonen fører med seg at fylkeskommunen må prioritere. Tiltaka må spesifikk rettast inn mot dei ulykkene som fører til drepne

og hardt skadde. Dei fylkeskommunale måltala som er sett for Hordaland er krevjande. Hordaland fylkeskommune har som mål at tal på drepne og hardt skadde innan 2024 ikkje skal overstige 47, og 33 innan 2030. Samstundes må arbeidet vere breidd slik at det famnar både fysiske, haldnings- og organisatoriske tiltak. Her er Trafikksikker kommune eit viktig grep. I tillegg er det eit viktig møtepunkt for fylkeskommunen til å treffe kommunane der trafikksikring vert sett på dagsorden.

Vidare er programområdeprosjekta, slik som trafikk- og kollektivtiltak, eit viktig bidrag inn i arbeidet til Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU), og som oppfølging av det fylkeskommunale driftsansvaret for kollektivtrafikken. Dette gjeld særleg fokuset på trygge skuleveggar, og tiltak i infrastrukturen for kollektivtrafikken. Sjølv om dette kan vere små tiltak har dei stor nytteverdi.

### Statleg program for fornying av fylkesveggar

*«Det er et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Kostnaden knyttet til utbedring av kritisk infrastruktur som tunneler, bruer og ferjekaier er så omfattende at transportetatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger.»*

Sitatet er henta frå grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 som er utarbeidd av Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen

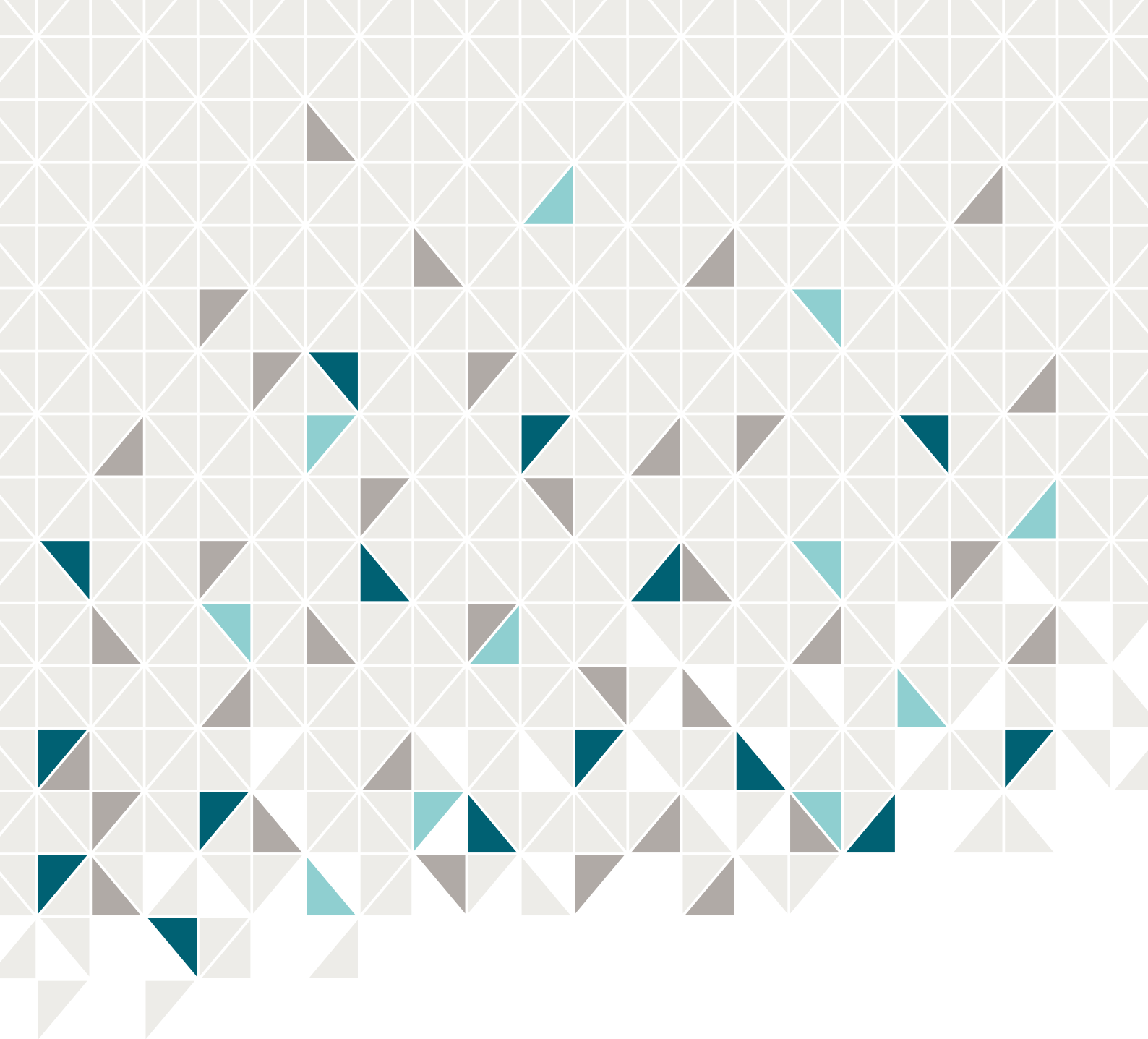
## Vedlegg

- Prosjektark
- Oversikt over ulykkesstatistikken 2000-2016

## Kjelder

- Regional transportplan Hordaland 2018–2029
- Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029
- Budsjett 2017 og økonomiplan 2017-2020
- Kollektivstrategi for Hordaland utvikling fram mot 2030
- Strategi for innfartsparkering fram mot 2030
- Klimaplan for Hordaland 2014–2030
- Regional plan for folkehelse – fleire gode leveår for alle 2014–2025
- Regional plan for vassregion Hordaland 2016–2021





**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5  
Postboks 7900  
5020 Bergen  
Telefon: 55 23 90 00  
E-post: [hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no)  
[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Alf Magnar Strand	FE - 033	17/967

Saknr	Utval	Type	Dato
090/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017
	Kommunestyret	PS	

### Oppretting av ungdomsråd i Masfjorden

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Skriv inn framlegg til vedtak her

#### Saksopplysningar:

##### Bakgrunn/ Fakta/ Vurdering

Kommunestyret har vore oppteke av at ungdomsrådet i Masfjorden skal komma i gang att. Det har ikkje vore i aktivitet sidan 2010. Den viktigaste grunnen til at me ikkje har hatt eit fungerande ungdomsråd, er at det har vore vanskeleg å finna ein kontaktperson i administrasjonen som kan ha arbeidet i ungdomsrådet som ei av sine oppgåver.

I kommunestyremøtet 21. september d.å fekk kommunestyret orientering om at sak om oppretting av ungdomsråd vil bli fremja for kommunestyret til møtet 30. oktober.

Rådmannen meiner det er viktig at ungdomsråd blir etablert på nytt. For at ungdomsrådet så smått kan komma i gang med arbeidet dette skuleåret, må ein vedta ei ordning for representasjon som gjeld fram til val kan haldast ved starten av eit nytt skuleår.

Rådmannen meiner at det mest praktiske for å få arbeidet i gang er å setja saman eit ungdomsråd med to representantar frå kvar skule. Desse to vert utnemnde frå elevrådet på kvar skule og blir sitjande ut skuleåret. Korleis ungdomsrådet skal samansetjast, funksjonstid m.m må gå fram av vedtektene.

#### Konklusjon

Det vert oppretta ungdomsråd for Masfjorden frå januar 2018. Framlegg til vedtekter for ungdomsrådet vert handsama som eiga sak.

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Alf Magnar Strand	FE - 033	17/967

Saknr	Utval	Type	Dato
091/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017
	Kommunestyret	PS	

### Vedtekter for Masfjorden ungdomsråd

32T

**Journalposttittel**

Vedtekter for Masfjorden ungdomsråd

**Dato**

12.10.2017

**Rådmannen sitt framlegg til vedtak:**

Skriv inn framlegg til vedtak her

**Saksopplysningar:****Bakgrunn/ Fakta/ Vurdering**

Ungdomsrådet må ha vedtekter som regulerer arbeidet i rådet. Kommunestyret godkjenner vedtektene. Framlegget til vedtekter byggjer på vedtektene som gjeld for Radøy kommune og retningslinjer for ungdomsråd i Sogn og Fjordane, utarbeidd av Fylkesting for ungdom. Radøy har hatt eit velfungerande ungdomsråd i mange år.

**Konklusjon**

Framlegget til vedtekter for Masfjorden ungdomsråd vert vedteke slik det ligg føre.

## Vedtekter for Masfjorden ungdomsråd

### § 1 Mandat, føremål og oppgaver

- a) Masfjorden ungdomsråd er eit vald organ med oppgåve å ivareta interessene til barn og ungdom i Masfjorden kommune
- b) Føremålet med ungdomsrådet er m.a. å
  - ta opp til drøfting barn og unge sine interesser i kommunen
  - vera orientert om viktige saker i kommunen
  - vera hørings-/rådsorgan for kommunen i saker som vedkjem dei unge sitt barne- og oppvekstmiljø
  - vera pådrivar for det frivillige og offentlege barne- og ungdomsarbeidet i kommunen
- c) Oppgåvene til ungdomsrådet er m.a. å arbeida for
  - meir allsidig kultur- og idrettstilbod
  - etablering av møteplassar for ungdom
  - etablera ordningar kring arrangement og aktivitetar
  - betre tilhøve for mjuke trafikantar
  - at barn og unge sine interesser vert ivaretatt i kommunalt planarbeid
  - oppretting/ivaretaking av jobbsentral for ungdom
- d) Ungdomsrådet får budsjettmidlar på eigen post i kommunebudsjettet og har delegert vedtaksrett for egne budsjettmidlar

### § 2 Funksjonstid og samansetjing

- a) Masfjorden ungdomsråd vert vald om hausten (august/september) og vert samansett slik: To representantar for kvar ungdomsskule med vararepresentant av motsett kjønn. Vala vert organisert på kvar skule og gjeld for eit år med høve til attval. Minst 40 % av kvart kjønn.
- b) Ungdomsrådet konstituerer seg sjølv og vel leiar, nestleiar og sekretær. Desse utgjer eit arbeidsutval. Leiar har dobbelrøyst dersom det er likt røystetal i ei sak.
- c) Ungdomsrådet får høve til å stilla med 2 representantar som har talerett i kommunestyret og formannskapet i saker som ungdomsrådet har gjeve skriftleg uttale i.

### § 3 Kontaktperson

- Rådmannen oppnemner kontaktperson frå administrasjonen. Kontaktpersonen sine oppgaver er å
- hjelpa til ved val
  - vera kasserar i Ungdomsrådet
  - hjelpa Ungdomsrådet med å etablera nødvendig kontakt med kommunale organ
  - ha ansvar for kontinuitet i Ungdomsrådet
  - ha ansvar for opplæring/informasjon

### § 4 Møteverksemd

- a) Ungdomsrådet har møte minst 2 gonger kvart halvår, men elles så ofte det er behov. Møta er opne. Arbeidsutvalet har møte etter behov.
- b) Innkalling til møta med sakliste skjer frå Ungdomsrådet sin leiar i samarbeid med sekretær, minst ei veke på førehand. Saker som skal opp til handsaming, må vera sendt leiar/sekretær i god tid før møtet. Ungdomsrådet kan fritt fremja dei sakene dei er opptekne av.
- c) Møta vert leia av leiaren, og av nestleiar dersom leiar ikkje er til stades
- d) Medlemane har møteplikt dersom dei ikkje har gyldig fråvere. Ungdomsrådet bør ta stilling til kva som er gyldig forfall
- e) Ungdomsrådet kan kalla inn ordførar, rådmann eller andre i administrasjonen til møta.
- f) Barnas representant i planutvalet har møterett i Ungdomsrådet.

Dagsorden for møta:

- Godkjenning av innkalling og sakliste
- Statusrapport ved leiar og kontaktperson
- Handsaming av sakene på saklista
- Eventuelt

g) Ungdomsrådet skal kvart år utarbeida ei kortfatta årsmelding

h) Kommunen dekker reiseutgiftene i samband med møte i ungdomsrådet og arbeidsutvalet

## **§5 Opplæring/Informasjon**

Kontaktpersonen har ansvar for nødvendig informasjon/opplæring om Ungdomsrådet i elevråd og i ungdomsskuleklassar. Det skal særleg leggjast vekt på opplæring/informasjon om demokrati/beslutningsprosessar, samt innføring i Ungdomsrådet sin funksjon og saksgang. Ungdomsrådet kan nytta kommunen si heimesida som informasjonsorgan.

## **§ 6 Endring av vedtektene**

Vedtektene skal takast opp til vurdering av Ungdomsrådet og kommunestyret innan 2 år

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Helga Ellingsen	FA - H41	17/832

Saknr	Utval	Type	Dato
092/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017
	Kommunestyret	PS	

### Kommunale omsorgsbustader på Haugsvær

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Masfjorden kommune kjøper 2 utseksjonerte bueiningar som skal nyttast som omsorgsbustader i Haugsværtunet AS. Dette er med atterhald av at kommunen får statleg finansiering til 2 omsorgsbustader gjennom Husbanken. Masfjorden kommune skal eige desse to bustadane, og er ansvarleg for å leige dei ut etter regelverk for omsorgsbustader.

Kjøp av 2 utseksjonerte omsorgsbustader på Haugsvær blir lagt inn i økonomiplan 2018 – 2021.

#### Saksopplysningar:

##### Bakgrunn

Haugsværtunet AS har arbeida i 2 år med å etablere nye bustader på Haugsvær. Haugsværtunet har avtale med grunneigar om opsjon for kjøp av området ved Haugsværtunet. Haugsværtunet AS har plan om å bygge tilsaman 12 leilegheiter på Haugsvær. For å komme i gong med byggeprosjektet har Haugsværtunet sendt inn spørsmål om Masfjorden kommune kan kjøpe 2 eller 4 leilegheiter, slik at utbygger kan bygge 2 eller 4 leilegheiter.

##### Fakta

Masfjorden kommune har slik fordeling på omsorgsbustader;

4 bustader på Matre bygd i1987

5 på Haugsvær, der 4 er bygd i 1999 og 1 er bygd i 1991.

4 bustader på Sandnes bygd i 2004

9 bustader på Hosteland, der 5 er bygd i 1998 og 4 er bygd i 2010.

10 nye omsorgsbustader skal byggast på Hosteland – ferdig i 2019.

## Vurdering

Masfjorden kommune har ei demografisk utfordring med at det blir fleire eldre i kommunen, og behovet for omsorgsbustader aukar. Behovet og ynskje om omsorgsbustader har endra seg over tid. I dag opplever kommunen at dei som søker på omsorgsbustad, aller helst vil ha den i nærleiken av sjukeheimen, eller basen til heimetenestene.

I indrefjorden har kommunen i dag 4 omsorgsbustader på Matre, og dette er bustader som er 30 år gamle og treng rehabilitering. Frå den tid desse bustadane vart bygd og fram til i dag har samfunnet og endra seg. Butikken på Matre er flytta til Haugsvær, det same har basen til heimetenestene. Dette har ført til at omsorgsbustadane på Matre ikkje lenger eignar seg til eldre med meir omfattande behov for hjelp og tilsyn. Dette medfører at det er få eldre som ynskjer å flytte inn i desse omsorgsbustadane.

Nye omsorgsbustader på Haugsvær har mange positive sider. Desse bustadane vil ligge rett ved den lokale butikken, og i nærleiken av basen til heimetenestene. Det er og mogeleg å kunne utvikle den felles møteplassen på Haugsvær, som i dag er i eit lite lokale ved butikken. Her er driv frivillige møteplass for seniorar i samarbeid med heimetenesta. Det er ikkje fellesareal i bygga med dei eksisterande omsorgsbustadane på Haugsvær. Nye omsorgsbustader på Haugsvær vil og medføre at dei med meir omfattande behov for hjelp og tilsyn kan bu i omsorgsbustad, fordi dei er tett med basen til heimetenestene. Det er viktig å planlegge omsorgsbustader med tanke på meir effektiv tenester. Når mest mogleg av omsorgsbustader blir plassert i nærleiken av heimetenestene, vil ein kunne oppnå gevinstar i høve tidsbruk mellom brukarar, og betre oppfølging av brukarar. 2 nye omsorgsbustader på Haugsvær vil og bidra til at det store presset på sjukeheims plassar vil kunne reduserast på sikt.

Behovet for framtidige omsorgsbustader i Indrefjorden er avhengig av kva kommunen skal gjere med dei 4 omsorgsbustadane på Matre. Eit alternativet er å rehabilitere desse, og nytte dei til andre brukargrupper enn eldre. Det at kommunen skal arbeide for å naturleg skilje brukargrupper, er i tråd med kommuneplan for helse, omsorg og sosial 2014 – 2026. Eit anna alternativ er at kommunen på sikt kan selje desse omsorgsbustadane.

I byggeprosjektet til Haugsværtunet AS er det planlagt til samane 12 bustader, med ei trinnvis utbygging. Dette gjer at kommunen ved seinare høve kan vurdere om ein skal etablere fleire omsorgsbustader i dette konseptet. Dette gjer at Masfjorden kommunen har vurdert at to nye omsorgsbustader på Haugsvær er tilstrekkeleg, inntil ein har avklart kva kommunen skal gjere med omsorgsbustadane på Matre.

## Økonomi

Masfjorden kommune legg opp til å seksjonere ut og eige 2 nye omsorgsbustader på Haugsvær. Dette skal finansierast gjennom husleige og tilskot frå Husbanken til omsorgsbustader. I 2017 er tilskot frå husbanken på maksimal sats 1 415 000 kroner per omsorgsbustad.

## Konklusjon

Masfjorden kommune kjøper 2 utseksjonerte omsorgsbustader i Haugsværtunet AS, med føresetnad om at kommunen får statleg tilskot til 2 omsorgsbustadar.

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sigvald Kvinge	FA - M88	17/902

Saknr	Utval	Type	Dato
093/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017
	Kommunestyret	PS	

### Revisjon og utviding av feietenesta

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Masfjorden kommune vedtek å utvide feietenesta frå 1 til 2 heile stillingsheimlar som feiar, samt ei stilling for administrative og merkantile oppgåver. Dette innafor sjølvkost og på bakgrunn av krav i forskrift om feiing og tilsyn av fritidsbustader.

Heimel: Forskrift om brannførebygging av 1. januar 2016

#### Saksopplysningar:

##### Bakgrunn

I dag er feietenesta eit samarbeid mellom kommunane Gulen, Solund, Modalen og Masfjorden. Masfjorden kommune er vertskommune. Det er i dag tilsett ein feiar i tenesta som rapporterer til brannsjefen i Masfjorden og Gulen.

På bakgrunn av nye sentrale krav skal ein no også gjennomføra feiing og tilsyn på fritidsbustader, noko som for vår feietenesta meir enn doblar talet piper og eldstader.

Det er vedteke ei lokal forskrift for feietenesta, samt at ein har behov for å tilsette ein ny 100 % fast stilling som feiar. For å få ei mest mogeleg effektiv teneste er det også behov for å ha ein merkantil funksjon for å ivareta merkantile oppgåver.

##### Vurdering:

Dagens feieteneste er ei sårbar teneste i forhold til ivaretaking av HMT fordi ein arbeider åleine. Dette vert ytterlegare forsterka når ein no også skal utføra feiing og tilsyn på hytter i fjellet og på dei ytterste øyane mot havet. For å kunne gjennomføre feiing og tilsyn i fjellet og andre avsidesliggende plassar må ein leggja til rette for at ein ikkje arbeider åleine.

I oppstartfasen vil det vera meir arbeid knytt til administrative oppgåver. Konkret går dette på å registrera status og behov på den einskilde fritidsbustad, tal og tilstand piper, tal og tilstand



eldstader, m.m. Dette kartleggingsarbeidet er ressurskrevande, men heilt naudsynt for å ha eit grunnlag for å vurdera, mellom anna, kor ofte pipa treng feiing.

Feieteneste er basert på sjølvkost. Det er eit mål at feiatenesta skal kosta det same i alle deltakarkommunane. I dag er avgifta litt varierende med ein differanse på ca 20 kroner.

Rådmannen vurderer det slik at det på grunnlag av dette er behov for å tilsette ein ny feiar i 100 % stilling og i tillegg ein delstilling knytt til administrasjon/merkantile oppgåver.

Ei slik løysing vil gje ei mykje meir robust teneste, betre ivaretaking av HMT enn den ein har i dag og vil bidra til ei teneste som vil gje eit fagleg godt miljø, samt ei god og framtidsretta teneste.

#### **Konklusjon:**

Masfjorden kommune vedtek å utvide feiatenesta frå 1 til 2 heile stillingsheimlar som feiar, samt ei stilling for administrative og merkantile oppgåver. Dette innanfor sjølvkost og på bakgrunn av krav i forskrift om feiing og tilsyn av fritidsbustader.

## Sakspapir

<b>Sakshandsamar</b>	<b>Arkiv</b>	<b>ArkivsakID</b>
Roald Kvingedal	FA - Q31, TI - &46	17/770

<b>Saknr</b>	<b>Utval</b>	<b>Type</b>	<b>Dato</b>
094/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017

### Investeringsbudsjett 2017 - justering

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

**Masfjorden kommune ved formannskapet godkjenner justert investeringsbudsjett 2017, jf. saksutgreiinga, og budsjettjusteringane er framlagt i balanse.**

#### Saksopplysningar:

##### Bakgrunn

Kommunestyret skal for kvart budsjettår vedta kommunen sitt årsbudsjett med ein driftsdel og ein investeringsdel. Det følgjer av kommunelova at bevillingane i investeringsbudsjettet er årsavhengig, og går fram slik dei er fordelt i vedlagt skjema.

##### Fakta

I vedteke investeringsbudsjett for 2017 var det budsjettert med investeringar i anlegg med 31,5 mill. kr. fordelt på ulike prosjekt. Etter anbudsrundar på ulike prosjek er det noko avik frå budsjettert og faktiske prisar for tiltaka, det største avike er på ventilasjon Nordbyga Barnehage som vert 732.000 høgare enn budsjett, dette grunna ein del ombygging for å få på plass eit ventilasjonsaggregat og leggst opp nye kanalar for heile bygget. Sandnes barnehage er det kun behov for å skifte ut ventilasjonsaggregat, ingen ombygning eller nye rør. I Formanskapsak 074/2017, vart justert investeringsbudsett godkjent.

##### FS - 074/2017 VEDTAK:

*Masfjorden kommune ved formannskapet godkjenner justert investeringsbudsjett 2017, jf. saksutgreiinga, og budsjettjusteringane er framlagt i balanse.*

Etter anbudsrunde på Kjetland bru er det eit avvik på vedtatt investeingsbudsjett for 2017 på 350.000,-

Kjeltland bru, pris etter anbudsinnhenting:

1.268.070,-

Uforutsett

31.930,-

Total

1.300.000,-

	<b>B 2017</b>	
<b>IKT-investeringar</b>		Justert etter anbud Kjetlandbru.
- EDB-felles	500 000	
- Breiband	4 500 000	
<b>Kommunale bygg</b>		
- Nordbygda skule - maling	140 000	
- Matre skule - maling	200 000	
- Skular- dører og vindu	400 000	
- Vernebustad Haugsvær - maling	100 000	
- Sandnes barnehage - ventilasjonsaggregat	300 000	
- Nordbygda barnehage - ventilasjonsaggregat	400 000	
- Sandnes barnehage - maling	160 000	
- Masfjorden sjukeheim - signalanlegg	500 000	
- Omsorgsbustad Hosteland	20 000 000	
<b>Kommunale vegar</b>		
- Kjetland bru	950 000	
- Asfaltering Sandnes		
<b>Bustadfelt - tilrettelegging</b>	750 000	
- Ervikneset	1 200 000	
<b>VAR</b>		
- Septiktank Haugsvær	250 000	
- Septiktank Hosteland	300 000	
- Vassmålarar, installasjon for feilsøk	50 000	
- Giljane	800 000	
<b>Investering i anlegg</b>	<b>31 500 000</b>	
Lån til vidareutlån	500 000	
Eigenkapitaltilskot KLP	550 000	
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>32 550 000</b>	

### Vurdering

Investeringsbudsjett for 2017 inneholder mange ulike prosjekt, og framdrift av prosjekta er påverka både av kapasitetsutfordringar i administrasjonen, men også av forhold som ligg utenfor vår kontroll.

Justert investeringsbudsjett 2017, som framlagt i saksutgreiinga, og vert lagt fram i balanse.

### Konklusjon

Om det er prosjekt som ikkje er gjennomført i 2017, må innarbeidast i investeringsbudsjett for 2018 eller seinare år.

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Svein Helge Hofslundsengen	FE - 202, FA - Q31, TI - &86	17/998

Saknr	Utval	Type	Dato
095/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017
	Kommunestyret	PS	

### Budsjettendring 2017/Masfjordsambandet

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Driftsbudsjettet for 2017 vert justert med ein brutto kostnad knytt til Masfjordsambandet i 2017 med 6 mill.kr., og denne posten vert finansiert med 1,2 mill.kr. i mva.kompensasjon og restsum vert dekkja av fondsmidlar, 4,8 mill.kr. av tidlegare års avsette midlar til «brufondet».

#### Saksopplysningar:

##### Bakgrunn

Framdrift av Masfjordsambandet er avhengig av at Masfjorden kommune tek ein del kostnader og arbeid for å drive fram prosjektet før forventa prinsippvedtak i Hordaland fylkesting i desember 2017. Dette er forhold som er nødvendige for i det heile å komme i posisjon til å få realisert prosjektet, og budsjettendringsak vart «varsla» i samband med sist kommunestyremøte 21.09.17 etter at kommunen måtte ta ei hasteavgjerd for finansiering av KS2 rapport, samt statusinfo gitt i samband med 2.tertialrapport 2017, og at det var behov for ei formell budsjettjustering for 2017.

##### Uttale

Utdrag frå saka om 2.tertialrapport 2017, Det er pr. 2.tertial bokført nær 1,1 mill.kr. i kostnader knytt til realisering av Masfjordsambandet, og det er forventa at denne kostnaden vert vesentleg høgare i løpet av året – stipulert til 4-5 mill.kr., og dette er eit forhold som vil ha stort utslag på netto driftsresultat i 2017, og som kan medverke til at ein ikkje når målsetjinga for netto driftsresultat på 1,75% i 2017. Legg til grunn at desse kostnadene vert dekkja av fond, og dermed ikkje konsekvensar for sjølve rekneskapsresultatet.

##### Fakta

Pr. 3.oktober 2017 har det påløpt litt over 3,8 mill.kr. netto (etter frådrag av mva., og om lag 4,7 mill.kr. brutto) i driftsrekneskapan til Masfjorden kommune, fordelt etter følgjande hovudpostar;

Kjerneboring

2 270 383

Plan og konsulentar

1 532 057

og i tillegg kjem kostnader med KS2 rapport, inntil kr. 700.000, og vidare kostnader knytt til planarbeidet siste kvartal 2017 og evt. andre uføresette postar som vi kan bli påført.

Under følgjer vedtak gjort av Hordaland fylkesutval den 21.09.2017

PS 225/17      Ferjeavløysingsordninga - status og framdrift for      2014/23741  
ferjeavløysingsprosjekt

#### **Vedtak**

1. Med grunnlag i oppdatert anslag på ferjeavløysingsmidlar, kommunalt tilskott og bompengefinansiering vil fylkestinget i desember 2017 ta stilling til om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua innanfor dagens ordning. Fylkesutvalet føreset at prosjektet vert kvalitetssikra, søknadskrava er tilfredsstillt og medfører låg økonomisk risiko for fylkeskommunen.
2. Fylkesutvalet føreset at Masfjorden kommune finansierer KS2 for prosjektet Masfjordsambandet.
3. Fylkesutvalet viser til pågåande planarbeid for Fjelbergsambandet som ferjeavløysingsprosjekt. Fylkestinget i desember 2017 vil ta stilling til om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til dette prosjektet innanfor dagens ordning. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen om å gå i dialog med Vindafjord kommune og Rogaland fylkeskommune om eventuell nedlegging av ferjesambandet til Utbjoa.
4. Fylkesutvalet konstaterer, med grunnlag i planstatus og søknadskrav i brev frå Kommunaldepartementet frå 13.06.2017 «Søknadsprosess og krav til søknad om ferjeavløysingsmidlar», at det er uaktuelt i 2017 å søka om ferjeavløysingsmidlar til fastsambanda Huglo - Tysnes og Lerøy - Bjelkarøy - Ytrebygda.

#### **Protokollmerknad frå MDG**

MDG meiner at denne strekka er godt eigna som forsøksstrekke for elektrifisering. Dette er alt vedtatt og ein bør prioritere dette framom bru.

Under følgjer utdrag av møteprotokoll etter kommunestyremøte den 21.09.2017

#### **058/2017: Kommunal finansiering av Masfjordbrua**

Under kommunestyremøte den 21.09.2017 vart ordførar oppringt (kl 14.50) av eit fylkesutvalsmedlem kring fylkesutvalssak PS 225/2017 **Ferjeavløysingsordninga - status og framdrift for ferjeavløysingsprosjekt** med spørsmål om Masfjorden kommune kunne ta på seg finansiering av KS2 jf elles saka som fylkesutvalet (jf vedlegg) hadde oppe til handsaming. Eit samla kommunestyre slutta seg til dette.

#### **KS - 058/2017 VEDTAK:**

**Masfjorden kommune løyver kr 700 000 til å finansiere ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjekt Masfjordbrua.**

#### **Anslag Masfjordsambandet og styringsdokument for KS2**

Statens vegvesen orienterte i eit arbeidsmøte 13.09.2017 om at det er gjort anslag for Masfjordbrua. Kostnaden er 1067 mill. kr. ved P50 og 1174 mill.kr. ved P85. Statens vegvesen held no på med å utarbeida styringsdokumenta som skal nyttast i KS2 handsaminga.

Brufondet til Masfjorden kommune utgjorde pr. 31.12.2016 litt over 6 mill.kr.

## Vurdering

Det er ikkje budsjettert med kostnader Masfjordsambandet i 2017 budsjettet til Masfjorden kommune. Det er løpande orientert om at framdrift av Masfjordsambandet er avhengig av at Masfjorden kommune tek ein del kostnader og arbeid for å drive fram prosjektet før forventa prinsippvedtak i Hordaland fylkesting i desember 2017, og at fylkeskommunen eller andre ikkje tek kostnader før endeleg vedtak føreligg. Dei postane som er ført i driftsrekneskapen hittil er forhold som er nødvendige for i det heile å komme i posisjon til å få realisert prosjektet (reguleringsplan for bru, kjerneboring, kartlegging vindforhold etc), og ein god del av denne kostnaden er forhold som vi legg til grunn inngår som post(ar) i sum anslag som statens vegvesen har for Masfjordbrua, og at desse postane vil bli dekkja inn att av totalprosjektet. Saka her legg opp til å få på plass ei formell budsjettløyving på dei kostnader som er påløpt, samt forhold som ein veit og forventar vil komme for resten av 2017, og ein legg til grunn ein bruttosum 2017 på 6 mill.kr., og at denne kostnaden vert dekkja med 1,2 mill.kr. i mva. kompensasjon og 4,8 mill.kr. av brufondet.

## Konklusjon

Det vert føreteke følgjande budsjettendringar i kommunen sitt 2017 driftsbudsjett med bakgrunn i påløpte og forventa kostnader siste kvartal for Masfjordsambandet i 2017;

1xxxx	28501	utgiftspostar	4 800 000	
14290	28501	Mva.komp	1 200 000	6 000 000
			4 800 000	
17290	28501	Mva.komp	-1 200 000	
194xx	28501	bruk av fond	-4 800 000	-6 000 000

Som vil ha den konsekvens at både budsjettert og rekneskapsmessige netto driftsresultat i 2017 vil verte vesentleg svekka, og mest sannsynleg vil komme ut med eit negativt resultat.

## Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Anne Kristin Rafoss		17/1020

Saknr	Utval	Type	Dato
096/2017	Formannskapet	PS	19.10.2017

### Referatsak

#### 32T

1. Varsel om planoppstart og høyring av planprogram - revisjon av kommuneplanen sin samfunnsdel
2. Utbetaling av spelemidlar 2015, 2016 og 2017 for Matre symjebasseng
3. Tilskot og utbetaling til KIK-arbeid 2017
4. Restfordeling skjønnstilskudd 2017

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Referatsaker vert tekne til orientering

#### Saksopplysningar:



# Høyanger kommune

## Tenesteeining plan og forvaltning

Masfjorden kommune  
Austfjordvegen 2724

5981 MASFJORDNES

Saksnr. 17/411	Dok-ID 17/6653	Arkivkode 143	Sakshandsamar SYV	Dato: 21.09.2017
-------------------	-------------------	------------------	----------------------	---------------------

### Varsel om planoppstart og høyring av planprogram - revisjon av kommuneplanen sin samfunnsdel

Kommunestyre vedtok i møte 15.06.2017 i sak 036/17 og 14.09.2017 i sak nr 043/17 oppstart av planarbeid, samt offentlig ettersyn av framlegg til planprogram for kommuneplanen sin samfunnsdel jf. plan og bygningslova §§ 11-12 og 11-13.

Kommuneplanens samfunnsdel er eit strategisk verktøy for å planleggje heilskapleg og langsiktig for heile kommunen, både som organisasjon og for kommunesamfunnet. Den skal omhandle langsiktige utfordringar, mål og strategiar og skal vidare vere grunnlag for dei ulike sektorane sine planar og drift. Det er i kommuneplanens samfunnsdel at kommunen sine satsingsområde blir definert, og dei overordna måla og føringane blir stadfesta.

Framlegg til planprogram for kommuneplanen sin samfunnsdel viser føremålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar, opplegget for medverknad, skildring av tema i planen og kva utgreiingar som er naudsynte.

Frist for å komme med innspel og merknadar til planoppstart og planprogram er 13.november, og skal sendast Høyanger kommune, postboks 159, 6991 Høyanger, ev. [postmottak@hoyanger.kommune.no](mailto:postmottak@hoyanger.kommune.no).

Relevante dokument er tilgjengeleg på [www.hoyanger.kommune.no](http://www.hoyanger.kommune.no). Om spørsmål ta kontakt med kommuneplanleggar Synne Vefring på tlf. 57711547/mob. 99219397, ev. e-post [synne.vefring@hoyanger.kommune.no](mailto:synne.vefring@hoyanger.kommune.no)

Med helsing

Synne Vefring  
kommuneplanleggar

Vedlegg:  
Planprogram for kommuneplanen sin samfunnsdel

---

Postadr.: Postboks 159 6991 Høyanger	Besøksadr.: 6993 Høyanger	Telefon:	Bankgiro: 3705 24 53640 Org.nr. 944439838	E post: <a href="mailto:postmottak@hoyanger.kommune.no">postmottak@hoyanger.kommune.no</a> <a href="http://www.hoyanger.kommune.no">www.hoyanger.kommune.no</a>
--	------------------------------	----------	---	---



---

**Fra:** Synne Vefring <synne.vefring@hoyanger.kommune.no>  
**Sendt:** torsdag 21. september 2017 14:04  
**Til:** Post Masfjorden kommune  
**Emne:** 17/6653 Varsel om planoppstart og høyring av planprogram - revisjon av kommuneplanen sin samfunnsdel  
**Vedlegg:** Varsel om planoppstart og høyring av planprogram - revisjon av kommuneplanen sin samfunnsdel.pdf; Planprogram for kommuneplanen sin samfunnsdel.pdf  
  
**Kategorier:** Avventar tilbakemelding

Sjå vedlagte saksdokument.



Foto: Arvid Fimreite

## Framlegg til planprogram

## Revisjon av kommuneplanen sin samfunndel



Høyanger kommune  
eld kraft vatn

## 1. Innleiing

I Plan og Bygningslova blir det stilt krav om at kommunar skal ha ein samla kommuneplan som omfamnar ein samfunnsdel med handlingsplan og arealdel.

### **Kommuneplanens samfunnsdel**

Kommuneplanens samfunnsdel er eit strategisk verktøy for å planleggje heilskapleg og langsiktig for heile kommunen, både som organisasjon og for kommunesamfunnet. Den skal omhandle langsiktige utfordringar, mål og strategiar og skal vidare vere grunnlag for dei ulike sektorane sine planar og drift.

Det er i kommuneplanens samfunnsdel at kommunen sine satsingsområde blir definert, og dei overordna måla og føringane blir stadfesta.

### **Handlingsdel**

Samfunnsdelen skal ha ein handlingsdel som viser kommunens prioriteringar og kva kommunen skal arbeide med i løpet av dei fire budsjettåra. Handlingsdelen konkretiserer såleis måla og strategiane som blir lagt i samfunnsdelen, og sikrar at samfunnsdelen blir gjennomført. Handlingsdelen skal oppdaterast årleg, og er samordna med kommunens økonomiplan.

### **Planprogram**

Alle kommuneplanar skal ha eit planprogram, som legg føringane for den vidare planprosessen. Planprogrammet skal vise kva som er føremålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar, opplegget for medverknad, skildring av tema i planen og kva utgreiingar som er naudsynte.

## 2. Gjeldande samfunnsdel

Gjeldande samfunnsdel vart vedteken i Kommunestyret januar 2013. Plandokumentet fastsette visjonar, mål og satsingsområde nedanfor som retningsgivande for korleis Høyanger kommune skal utvikle seg.

### **Visjon - Kraftfull knoppskyting**

Visjonen er vidare utvikla gjennom slagordet – eld- kraft – vatn.



**Høyanger kommune**  
eld kraft vatn

Eld understrekar budskapet om Høyanger kommune som ein inkluderande organisasjon og samfunn prega av omsorg og varme. Kraft symboliserer styrke, handlekraft og vilje til å gjennomføre. Vatn er skapande, og ei kjelde til vitalitet og vekst. Vatn symboliserer rørsle og endring, noko Høyanger kommune er i form av vilje til nytenking og omstilling.

Skal visjonen om å vere ein kraftfull, skapande og varm kommune fungere må både tilsette, politikarar og innbyggjarar kjenne den og vite kva den betyr! Høyanger kommune som organisasjon skal jobbe mot dette framtidsbilde, og den enkelte politikar og tilsett bør reflektere over kva verdival dette inneberer og korleis ein følger det opp i dagleg virke.

### **Overordna målsettingar;**

- Høyanger kommune skal ha positiv folketalsvekst.
- Høyanger kommune skal ha vekst i næringslivet.
- Høyanger kommune skal saman med Høyanger vidaregåande skule og lokalt næringsliv sikre høg kvalitet i ei samanhengande 13 – årig opplæring i kommunen.
- Høyanger kommune skal vere ein god og trygg stad å bu for alle kommunen sine innbyggjarar. I alle avgjersler som har betydning for innbyggjarane skal helsekonsekvensar vurderast.
- Høyanger kommune skal vere ein veldriven organisasjon som yte raske og gode tenester
- Høyanger kommune skal forvalte ressursane sine berekraftig.

### **Resultatmål;**

- Høyanger kommune skal ha årleg folketalsvekst på 0,5 %. Folketalsveksten skal i hovudsak skje i aldersgruppa 20-40 år.
- Høyanger kommune skal ha vekst i tal arbeidsplassar på 400 til 600.
- Høyanger kommune skal vere blant dei 100 best rangerte kommunane i kommunebarometeret.
- Høyanger kommune skal ha positiv utvikling i sin folkehelseprofil (jf. data frå FHI).
- Høyanger kommune skal redusere forbruk og utslepp som er skadeleg for klima og miljø med 20 %.

### **Satsingsområde 2012 – 2025.**

- Aktiv næringspolitikk
- Menneska i sentrum
- Berekraftig utvikling
- Mangfaldig inkluderande samfunn
- Kommunen som organisasjon
- Arealpolitikk

Pr. dags dato er ingen av resultatmålsettingane ovanfor nådd. Dette betyr ikkje nødvendigvis at målsettingane og satsingsområda i seg sjølv er skivebom, men betyr at det å snu ei uønskt utvikling tek tid og ikkje blir løyst i løpet av ein kommunestyreperiode. Difor har kommuneplanen sin samfunnsdel ein horisont på 12 år.

## Drøftingstema i planprosessen

Når ein nå vel å revidere gjeldande samfunnsdel etter 4 år er det likevel viktig å drøfte om visjon, mål og satsingsområde framleis er;

- Relevant, eller om ein skal prioritere annleis?
- Realistiske, eller for ambisiøse?
- Ønskjer ein framleis å formulere resultatmål?
- Skal Høyanger kommune ha ein overordna visjon, eller skal det fokuserast på felles verdigrunnlag?

## 3. Føremålet med planarbeidet

Sjølv om det blir arbeidd med problemstillingar knytt til satsingsområda og målsettingane ovanfor til dagen er det ei utfordring å gjere samfunnsdelen til eit reelt styringsverktøy som blir aktivt nytta når det gjeld prioritering av ressursar, samt i sektorane si planlegging og drift. Dette er vidare ei utfordring og eit hinder for å lykkast med satsingane og snu utviklinga i den retninga ein ønskjer.

Føremålet med revisjon av kommuneplanen sin samfunnsdel er difor å få eit plandokument som:

1. Er overordna og tverrfagleg
2. Definerer relevante og strategisk viktige tema for kommunen der politiske val gir retning for korleis ein skal arbeide.
3. Har satsingsområde for planperioden med mål (slik vil vi ha det) og strategiar (slik gjer vi det).
4. Inneheld ein arealstrategi som sikrar at måla i kommuneplanens samfunnsdel blir vidareført i kommuneplanens arealdel.

## 4. Rammer og føringar

Utviklinga i kommunen både påverkar og blir påverka av utviklinga i regionen, i fylket og i landet. Derfor må kommuneplanens samfunnsdel leggje til grunn og byggje vidare på både kommunale, regionale og nasjonale lover, målsettingar og oppgåver.

### Nasjonale føringar

- Gjeldande lovverk
- Statlege planretningslinjer
- Rikspolitiske retningslinjer
- Stortingsmeldingar

- Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv
- Regional transportplan
- Regional plan for vasskraft
- Regional plan for vindkraft
- Verdiskapingsplan
- Regional plan for Sogn og Fjordane vassregion

### Regionale føringar

- Fylkesdelplan for arealbruk
- Fylkesdelplan for klima og miljø
- Fylkesdelplan for landbruk
- Fylkesdelplan for folkehelse

### Kommunale føringar

- Kommuneplanen sin arealdel

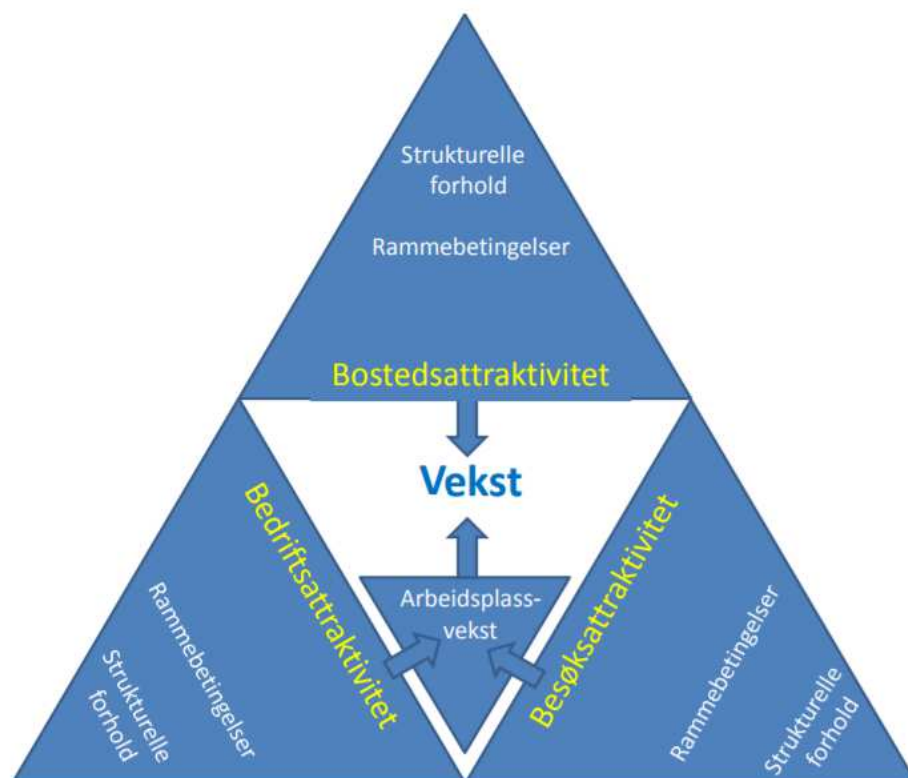
- Kommunal plan for idrett og fysisk aktivitet
- Kommunedelplan Trafikktryggleik
- Kommunedelplan for energi og klima
- Verdiskapingsplan.

## 5. Korleis skal Høyanger kommune utviklast, og kva handlingsrom har vi?

Høyanger kommune har over fleire kommunestyreperiodar hatt som overordna mål å skape vekst i folketal og arbeidsplassar utan å ha lykkast med å skape ei varig endring. Utviklinga i Høyanger kommune er delvis styrt av strukturelle forhold som er vanskeleg eller nærmast umogleg for kommunen å påverke, medan andre forhold og faktorar som kan skape vekst i kommunen er meir påverkelege.

### 5.1 Kva handlingsrom har vi til å skape endring?

Telemarksforsking har utarbeidd programteori for attraktivitet som viser korleis staders attraktivitet eller tiltrekkingskraft påverkar nettoflytting anten indirekte gjennom arbeidsplassvekst om det er snakk om bedrifts- eller besøksattraktivitet, eller direkte gjennom bustadattraktivitet. Hovudbodskapet er at auka attraktivitet gir auka vekst.



Det er eit stor tal ulike faktorar som kan påverke attraktiviteten til ein stad. Telemarksforsking kategoriserer desse faktorane i fire ulike grupper. Gruppene er i prinsippet dei same for både bedrifts, besøks og bustadattraktivitet, og er følgjande;

- Bygningar og areal: T.d. tilgjengelegheit til bustadar, tomteareal, næringsareal, næringslokal, fasilitetar for besøkande, m.m. Mangel på tilgjengelegheit til bygningar og areal blir ofte ei forklaring på manglande vekst.
- Ameniteter: Fysiske kvalitetar og tilbod som eksistera på ein stad. T.d. det offentleg tilbod som skular og barnehagar, helsetenester, kulturtilbod, fritids- og rekreasjonstilbod, estetiske sentrum, osv.
- Identitet og stadleg kultur; Sosiale relasjonar og haldningar. Kollektive mentaliteten på ein stad. T.d. er openheit, toleranse og gjestfri meir attraktivt enn motsette verdiar. Positivt innovasjonsklima kontra jantelov og misunning. NB! Husk visjonen vår og kva verdiar den bygger på!
- Omdømme; assosiasjonar som personer utan tilknytning til staden har av staden lausreve frå dei faktiske forholda.

### Drøftingstema i planprosessen

- Kva utfordringar har Høyanger kommune?
- Kva fordelar har Høyanger kommune?
- Korleis kan Høyanger kommune bli meir attraktiv for tilflytting, bedriftsetablering og som stad å besøke?
- Korleis kan Høyanger kommune fremje helse, trivsel og god sosiale og miljømessige forhold for innbyggjarane?

## 6. Viktige tema i kommuneplanen sin samfunnsdel

### 6.1 Folketalutvikling, folketalssamansetting og innvandring

Pr. 1. kvartal 2017 hadde Høyanger kommune 4190 innbyggjarar. Det er ei auke på 29 personar frå 2016, etter ein samanhengande nedgang i folketalet sidan 60- talet (enkeltår med auke). Årsaka til utviklinga dei seinare åra kan forklarast med negative fødselstal og fråflytting spesielt i aldersgruppa 30-39 år. Dette kan vidare forklarast med nedgang i arbeidsmarknaden og ein aldrande befolkning. Auka i 2016 er grunna tilflytting, asylsøkjjarar og busette flyktningar i kommunen.

Talet innbyggjarar 80+ i Høyanger kommune er 6,7%. Dette er meir enn snittet for fylket på 5,5%. I følge SSB sine framskrivingar er talet aukande fram mot 2040, då ein kan forvente at 11,4% av innbyggjarane i Høyanger kommune er over 80 år. For fylket er talet 9,3 %.

Samtidig søkk tala for aldersgruppene 0-17, som stabiliserer seg rundt 17% i åra 2030 til 2040, og 18-66 år, som er forventa å søkke med nesten 10% over 20 år til 51,7 % i 2040. Dette betyr at aldersgruppa, 18-66 år (arbeidsdyktig alder) går frå 2519 personar i 2016 til rundt 1966 i 2040, ei nedgang på 22%.

Per 2017 har Høyanger 500 personar med innvandrarbakgrunn, dette utgjer rundt 8% av befolkninga.

### Drøftingstema i planprosessen

- Korleis skal ein legge til rette for vekst i folketalet, og sikre ei berekraftig befolkningssamansetting?

- Korleis skal ein handtere eit aukande tal eldre?
- Korleis skal ein sikre god integrering av nye landsmenn?
- Korleis skal ein sikre tilflytting og at tilflyttarar blir verande?
- Korleis får ein utflytt ungdom til å flytte tilbake?

### **Utgreiingsbehov**

Innsamling og analyse av data kring folketal, demografi, flyttemønster, innvandring og sysselsetting.

## **6.2 Oppvekst**

Høyanger kommune har seks kommunale barnehagar med totalt 193 plassar og fem grunnskular md totalt 501 elevar. Om lag 10% av borna i barnehage har minoritetsbakgrunn. Også i skulen er talet born med minoritetsbakgrunn høg.

Når det gjeld born i alderen 0-17 år i Høyanger kommune er det ein større auke i talet som bur i hushald med låg inntekt enn elles i landet. Høyanger kommune har også eit relativt høgt tal eineforsørgjarar samanlikna med andre kommunar i fylket. Dette gjer barnefattigdom til ei sentral utfordring.

Strategiplan for oppvekst er under utarbeiding og er forventa vedteken hausten 2017. Plandokumentet vil gi føringar for korleis ein satsar innanfor oppvekst i kommunen, og er eit særst viktig dokument m.o.t. å sikre born og unge eit godt oppvekstmiljø i kommunen.

### **Drøftingstema i planprosessen**

- Korleis sikre born og unge eit godt og trygt fysisk og psykososialt oppvekstmiljø?
- Korleis sikre born og unge like moglegheiter, og motverke sosiale forskjellar?
- Korleis sikre høg kvalitet i tenestetilbode til born og unge?

### **Utgreiingsbehov**

Høyanger kommune har nettopp gjennomført Ungdata undersøking. Ungdata undersøkinga er viktig å gjennomføre fleire gonger over tid slik at ein får kunnskap om born og unge sitt oppvekstmiljø i kommunen og korleis dette utviklar seg. I tillegg ligg det grunnlagsdokumentasjon i strategiplan for oppvekst.

## **6.3 Helse, velferd og omsorg**

Helse og omsorgstenestene i Høyanger kommune må tilpassast situasjonen i dag, og behovet i framtida.

Høyanger kommune har ein aldrande befolkning og ein ser tendensar til større forskjellar i fysisk og psykisk helse mellom ulike grupper. Høyanger ligg også høgare enn snittet m.o.t. livsstilsjukdommar, men scorar bra på psykiske symptom, hjertekar sjukdom og muskel og skjelettplagar over tid.

Levealder er om lag som resten av landet, men ligg lågare enn for fylket.

Utdanning og inntekt er dei viktigaste faktorane som påverkar helse.



### **Drøftingstema i planprosessen**

- Korleis sikre at kommunen har tilstrekkeleg fagkompetent arbeidskraft innanfor helsetenestene?
- Korleis arbeide meir førebyggjande med innbyggjarane sine helseutfordringar?

### **Utgreiingsbehov**

Høyanger kommune er i slutfasen av arbeidet med eit folkehelseoversiktsdokument. Dokumentet er ein oversikt over helsetilstanden til befolkninga, og dei positive og negative faktorane som kan påverke helsetilstanden.

## **6.4 Næringsliv og sysselsetting**

Sysselsetting i Høyanger kommune er dei siste åra redusert på grunn av nedgang i tal arbeidsplassar innanfor industrien. I perioden 2004 til 2014 har sysselsettinga innafor industrien gått frå 36% til 19%.

Det er også bransjar som har hatt ei positiv utvikling, blant anna kommunen, bygg og anlegg og reiseliv. Ca. 45% av sysselsettinga i kommunen er knytt til offentlig sektor. Høyanger kommune er framleis ein industrikommune som er næringsmessig sårbar med risiko for brå fall i sysselsettinga.

Som ein konsekvens av reduksjon i tal arbeidsplassar ser ein ei sterk auke i utpendling frå Høyanger.

### **Drøftingstema i planprosessen**

- Korleis kan Høyanger kommune bli mindre sårbar for brå fall i sysselsettinga?
- Kor skal skjeringspunktet mellom Høyanger kommune og Høyanger Næringsutvikling vere med omsyn til utviklingsarbeid, og kva rolle/ansvar har Høyanger kommune sin organisasjon m.o.t. til næringsutvikling, sysselsetting og auke i tal arbeidsplassar.

### **Utreiingsbehov**

Høyanger Næringsutvikling har utarbeidd verdiskapingsplan for perioden 2016-2020 som definerer utviklingsprogram, målsettingar og strategiar for det overordna næringsutviklingsarbeidet i Høyanger kommune, samt samarbeidet mellom HNU og Høyanger kommune.

## **6.5 Kultur, idrett og fritid**

Høyanger kommune har eit rikt kulturliv og eit godt utval av moglegheiter for meningsfulle eigenaktivitetar og kulturopplevingar. I kommunen er det i dag over 120 frivillige lag og organisasjonar, og Høyanger kommune støttar desse på ulike måtar, i tillegg til kunstnarar, profesjonelle utøvarar, friviljuge og andre som ein støttar gjennom samarbeid og tilskotsmidlar.

Høyanger kommune har et relativt bra utval av arenaer for kultur og fritid. Kommunen har høg anleggsdekning på idrett og friluftsliv, med m.a. idrettshall, fotballbaner, ballbingar, symjeanlegg, anlegg for styrketrening og skytebaner. Det er tilbod innan bibliotek, ungdom og fritid, kulturskule, kino og museum. Kulturarven er på dagsorden, og ein er i gang med realisering av den lokale kulturminneplanen.

### **Drøftingstema i planprosessen**

- Korleis kan satsing på kultur, kulturmiljø og kulturminne bidra til auka attraktivitet og vekst i kommunen?
- Korleis kan ein utvikle eit lågterskel og uorganisert kultur- og fritidstilbod?
- Korleis kan ein styrkje og stimulere det frivillig aktivitetstilbodet?

## **6.6 Miljø og klima**

Eit overordna mål for alt miljøarbeid er berekraftig utvikling. Miljøvern dekker alt frå arealforvaltning og ureining til naturmangfald og forvaltning av fisk og vilt.

Høyanger kommune har store vasskraftressursar og det blir årleg produsert ca. 1000 GWh elektrisk energi frå Høyangerverka. Dette er rein energi, og eit viktig bidrag for å nå målsettingane i Parisavtalen. Mykje av krafta som blir produsert går med til kraftkrevjande industri. Frå den kraftkrevjande industrien kjem det mykje spillvarme som nyttast til oppvarming av offentlege bygg og anlegg.

Klimaendringar vil for Sogn og fjordane sin del bidra til auka temperatur og nedbørmengde, medan snømengda vil minke. Dette vil vidare gi mindre snøsmelteflaumar, mendan aukande lokal, intens nedbør aukar sannsynet for flaum i tettbygde strøk og små, bratte vassdrag. Ein vil også sjå auka frekvens av skred knytt til regnskyll/flaum, snøfall og snøsmelting. Klimaendringar kan difor gi store og langvarige konsekvensar for miljø og samfunn.

Lokalt i kommunen har ein miljøutfordringar knytt til blant anna ureiningar av fjordar, utslepp frå nærings- og industriverksemd, eldre ureiningsaktivitet og deponi, m.m.

### **Drøftingstema i planprosessen**

- Korleis kan ein redusere forbruk og utslepp lokalt?
- Korleis skal Høyanger kommune møte venta klimaendringar?
- Kan fokus på reduksjon av klimagassar gi Høyanger kommune nye moglegheiter?

## **6.7 Organisasjonen**

Høyanger kommune har ca. 400 månadsverk fordelt innanfor tenestekområda Helse og omsorg, Plan og utvikling, Kultur og kommunikasjon, Oppvekst og sentraladministrasjonen. Tenestene ein leverer er mangfaldig og det er stor breidde i kompetanse, arbeidsoppgåver og arbeidsform.

Forventningane hjå innbyggjarar og brukarar til nivået på dei kommunale teneste, samt kva oppgåver som skal løysast er høge. Dette gjer at ein som organisasjon stadig blir utfordra på tenestene ein leverar. Tydlege satsingar og prioriteringar er difor viktig.

Høyanger kommune har betydeleg interkommunalt samarbeid for å løyse enkelte tenesteoppgåver.

### **Drøftingstema i planprosessen**

- Korleis sikre den raude tråden m.o.t. satsingsområde frå overordna styringsdokument til dagleg drift?
- Korleis sikre at ein har rett kompetanse på rett stad til rett tid?
- Korleis sikre tverrfagleg samarbeid, innsats og informasjon?
- Kva standar ønskjer ein på tenestene kommunen leverer, og korleis sikrar ein dette?

## 5. Organisering og medverknad

Forslaget til planprogram skal leggjast ut til offentleg ettersyn og bli sendt på høyring til offentlege høyringsinstansar og vere tilgjengeleg for andre interesserte. Det er mogleg å koma med innspel og merknader til planarbeidet i høyringsperioden, før kommunestyret vedtek det endelege planprogrammet.

Det er viktig at ein sikrar god forankring både politisk og administrativt slik at kommuneplanen sin samfunnsdel blir eit reelt styringsdokument som blir følgt opp gjennom konkret handling.

Deltakarar i utforming av plandokumentet må sitte på relevant kunnskap om utfordringar og problemstillingar innanfor samfunnsutvikling og utvikling av organisasjonen.

### **Styringsgruppe:**

Styringsgruppa består av representantar frå Formannskapet og Rådmannen si leiargruppe. Styringsgruppa skal vere ein aktiv part i arbeidet med utforming av plandokumentet og skal drøfte utfordringar og tilrå strategiske val og satsingsområde. Gruppa vert leia av ordførar. Rådmannen peikar ut sekretær.

Representantar;

- Ordførar Petter Sortland
- Varaordførar Kristin Råsberg
- Leiar Høyanger senterparti Geir Helge Østerbø
- Rådmann Arve Varden
- Kultursjef Anita Nordheim
- Ass. Rådmann Kjell Ese
- Kvalitets og HMS Sjef Toril Varden
- Oppvekstsjef Stig Engen

### **Arbeidsgruppe:**

Arbeidsgruppa er ansvarleg for utarbeiding av framlegg til plan. Gruppa er tverrfagleg samansett og består av representantar frå administrasjonen i kommunen utpeika av rådmannen. Gruppa vert leia av kommuneplanleggar.

- Kommuneplanleggar Synne Vefring
- Folkehelsekoordinator Maria Brendehaug Petersen
- Næringskonsulent Birgitta Hagen

### **Referansegruppe:**

Referansegruppe består av interne og eksterne interessegruppe og/eller offentlege instansar. Gruppene skal medverke og gi innspel til planarbeidet. Styringsgruppa/ arbeidsgruppa kan nytte seg av referansegrupper etter behov.

## Framdriftsplan

	Aug 2017	Sept 2017	Okt 2017	Nov 2017	Des 2017	Jan 2018	Feb 2018	Mars 2018	April 2018
Oppstart av planarbeid og kunngjøring av planprogram.		x							
Høyring av planprogram		x	x						
Vedtak av planprogram				x					
Arbeid med framlegg til plan i arbeidsgruppe/styringsgruppe				x	x	x			
Vedtak om høyring av planframlegg						x			
Høyring av planframlegg							x	x	
Endeleg vedtak									x

MASFJORDEN KOMMUNE  
Austfjordvegen 2724  
5981 MASFJORDNESDato: 29.09.2017  
Vår ref.: 2016/50-21  
Saksbehandlar: Bjørg Larsen  
Dykkar ref.:

Att. Anne Kristin Rafoss

## Utbetaling av spelemidlar 2015, 2016 og 2017 for anleggsnr 1266 0004 01 Matre skule symjebasseng

Vi har motteke dykkar brev med oppmoding om utbetaling av løyvde spelemidlar 2015, 2016 og 2017 til Matre skule symjebasseng.

Vedlagt følgde ferdigattest og sluttrekneskap, stadfesta av kommunerevisjonen.

Masfjorden kommune fekk tildelt kr 1 500 000,- i 2015, kr 900 000,- i 2016 og kr 850 000,- i 2017 til symjebasseng. Godkjent kostnadssum var på kr 10 333 470,-. Spelemidlar vert betalt ut med inntil 1/3 av prosjektet sin totalkostnad for ordinære anlegg.

Etter dette kan vi melde om at totalt kr 3 250 000,- av løyvde spelemidlar vert overført til Masfjorden kommune over bankkonto 3201 48 54958

Vi ber om at de står for utbetaling av løyvinga etter gjeldande reglar.

Britt Karen Spjeld  
LeiarBjørg Larsen  
Spesialrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



SAKSHANDSAMAR  
Sissel Carlstrøm

VÅR REF.  
17/00037-156

ARK. Forvaltningsarkivet  
318.5

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

DYKKAR DATO  
04.10.2017

VÅR DATO  
09.10.2017

TELEFAKS  
+47 22 94 04 04  
postmottak@ra.no  
www.riksantikvaren.no

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 Bergen

## Hordaland fylkeskommune - tilskot og utbetaling til KIK-arbeid 2017. Statsbudsjettet 2017 kap. 1429 post 60

Vi viser til søknader om midlar til kompetansemodell frå Hordland fylkeskommune og til kulturminneplanarbeid i Lindås, Masfjorden, Voss og Stord kommunar, våre tilskotsbrev dok.nr. 17/00037- 68, 69, 70, 71, 72 og utbetalingsoppmoding frå Hordaland fylkeskommune datert 04.10.2017.

### Vedtak om tildeling

Riksantikvaren har fatta følgjande vedtak:

*Riksantikvaren gir Hordaland fylkeskommune ei tildeling på kr 500 000 frå post 60 fordelt med kr. 100 000 til kvar av kommunane Lindås, Masfjorden, Voss og Stord og kr. 100 000 til fylkeskommunen.*

### Utbetaling

Vi betaler ut dei tildelte midlane i samsvar med vedtaket og ovannemnde tilskotsbrev.

### Oppfølging

Riksantikvaren ber Hordaland fylkeskommune følgje opp bruken av tilskotsmidlane. Midlar som ikkje blir brukte i inneverande år vert å setje av i fylkeskommunen på **bunde fond – øyremerka midlar**. Merk at påløpte renter på bundne fond skal godskrivas fondet sitt formål.

### Rapportering

Vi ber om å bli orienterte om fylkeskommunen sin bruk av midlane. Rapportering frå fylkeskommunen skjer ein gong pr. år og elektronisk rapporteringsskjema blir tilsendt. For inneverande år er skjemaet sendt pr. e-post 19.09 med frist 15.10. Kommunane rapporterer også elektronisk direkte til Riksantikvaren,

## Bevilgingsreglementet

Under tilvising til Bevilgningsreglementet § 10 gjer vi merksam på at Riksantikvaren har høve til å føre kontroll med at tilskotet vert brukt etter føresetnadene. Riksrevisjonen har tilsvarande kontrolladgang heimla i lov om riksrevisjonen av 7. mai 2004 § 12.

Beste helsing

Kristine Johansen (e.f.)  
fung.seksjonssjef

Sissel Carlstrøm  
seniorrådgjevar

### Brevet er elektronisk godkjent

Kopi til: Voss kommune, Postboks 145, 5701 VOSS/ Stord kommune, Postboks 304, 5402 STORD/ Lindås kommune, Kvernhusmyrane 20, 5914 ISDALSTØ/ Masfjorden kommune, Austfjordvegen 2724, 5981 MASFJORDNES

Kontering ved tilskudd og tilsagn: <i>(for intern bruk hos Riksantikvaren)</i>				Merknad/utbetaling
Konto:	Koststed:	Tilskuddsnr.:	Prosjektnr.:	Mottakers kontonr.:
8700	31	170012...	219	5201 06 74239, skal merkast 400.620.54



Kommunal- og moderniseringsdepartementet,  
Postboks 8112 Dep.,  
0032 Oslo

## Tilskot ved skjøn for 2017 - fordeling av resten av ramma

Fylkesmannen i Hordaland har ei attståande skjønnsramme for 2017 med kr. 13,9 mill. Denne ramma vil bli fordelt i samband med:

- a) særskilt fordeling til satsing mot barnefattigdom
- b) fordeling i samband med andre prosjekt og tiltak
- c) generell fordeling til kommunar med høg arbeidsløyse
- d) generell fordeling

### **a) Særskilt fordeling til satsing mot barnefattigdom, kr. 4,0 mill.**

Fylkesmannen skal vere pådrivar overfor kommunane slik at det blir gitt eit samordna tilbod til utsette barn og unge. Fylkesmannen ynskjer at kommunane som er valt ut til å delta i satsinga mot barnefattigdom skal arbeida fram lokale løysingar som skal gjere kvardagen og framtida betre for dei barna det gjeld.

Bergen kommune har fått utbetalt skjønstilskot kr. 2,5 mill. tidlegare i år til satsinga mot barnefattigdom. Tilsegn vart gitt i 2016. Fylkesmannen legg ikkje opp til at kommunen skal få noko ny utbetaling av skjønstilskot til føremålet no i år.

Fylkesmannen har lagt opp til følgjande fordeling mellom kommunane i fylket til satsing mot barnefattigdom:

Askøy kommune	kr. 1.250.000,-
Fjell kommune	kr. 1.250.000,-
Kvinnherad kommune	kr. 750.000,-
Ullensvang herad	kr. 750.000,-

Fylkesmannen har på denne bakgrunn lagt opp til ei samla fordeling til satsinga mot barnefattigdom med kr. 4,0 mill.

### **b) Fordeling i samband med prosjekt og tiltak, kr. 2,65 mill.**

#### Bergen kommune

Fylkesmannen har i brev av 02.juni d.å. til Bergen kommune gitt tilsegn om prosjektskjønn kr. 1,0 mill. i samband med etableringa av Vest brann- og redningsregion. Samarbeidet om brann- og redningstenesta mellom sjølvstendige brannvesen i bergensregionen er viktig for å



sikra eit fagmiljø med høg kompetanse, effektivitet, fleksibilitet og spesialisering. Dette samarbeidet vil kome fleire kommunar til gode.

Tilskot kr. 1,0 mill.

#### Voss kommune

Kommunane Voss og Granvin har vedteke kommunesamanslåing. For å vere best mogleg førebudd til samanslåinga ynskjer dei to kommunane å utarbeide ein felles kommuneplan. Det vil bli utarbeidd ein felles samfunnsdel til kommuneplan og samordning av arealdelen.

Fylkesmannen ga i samband med fordelinga av prosjektskjøn tidlegare i år kr. 100.000,- til føremålet. Det var då opphavleg søkt om kr. 170.000,-. Fylkesmannen vil no gi skjønstilskot for å dekke det attståande søknadsbeløpet.

Tilskot kr. 70.000,-

#### Samnanger kommune

Kommunen har fått ekstraordinære utgifter i barnevernet. Kommunen har motteke eit betydeleg krav frå Bufetat for ein tenestemottakar. Kravet har vore lagt fram for Barnevernets tvisteløysingsnemnd som har gitt Bufetat medhald. Kommunen vil innretta seg etter nemnda si tilråding.

Tilskot kr. 1,0 mill.

#### Fjell kommune

Kommunen skal i samarbeid med fylkesmannen utarbeide ROS - analyse for Knarrevika industriområde. Arbeidet med ROS - analysen er todelt. Først blir det utarbeidd eit forprosjekt. Med grunnlag i forprosjektet blir ein fullstendig ROS - analyse utforma.

Fylkesmannen vil gi kr. 140.000,- i skjønstilskot til gjennomføringa av forprosjektet til ROS - analyse.

Tilskot kr. 140.000,-

Tilskot i 2018 til hovudprosjektet vil bli vurdert nærare av Fylkesmannen. Det må liggje føre søknad frå kommunen i samband med hovudprosjekt. I vurderinga vår vil det bli teke omsyn til departementet sitt brev av 15. juni d.å. om skjønstilskot for 2018, samt retningslinene for skjønstilskot 2018.

#### Askøy kommune

Den kommunale barnevernstenesta har ansvaret for at barn får den hjelpa og det vernet som dei treng. Nasjonal kartlegging syner at det er store variasjonar i det akutte tilbodet i det kommunale barnevernet, også i Hordaland.

Det er eit lovkrav at alle kommunane kan tilby alle barn i fylket eit forsvarleg tilbod med omsyn til hastehjelp frå barnevernet heile døgnet, alle dagane i året.

Askøy kommune ynskjer å ta på seg ansvaret for koordineringa av eit prosjekt som har til føremål å utgreie korleis denne hasteberedskapen kan bli organisert i fylket. Skjønstilskot er til løn og driftsutgifter for ein prosjektleiar.

Tilskot kr. 400.000,-.

#### Osterøy kommune

I samband med fordelinga av prosjektskjøn tidlegare i år blei det gitt kr. 100.000,- til utgreiing av skogbrukstiltak mot ras, flaum og stormbrott i fire pilotkommunar. Opphavleg søknadsbeløp var kr. 145.000,-.

Det er no to nye kommunar som vil delta i utgreiinga. Fylkesmannen vil auka tilskotsbeløpet.

Tilskot kr. 40.000,-.

#### **c) Generell fordeling til kommunar med høg arbeidsløyse, kr. 3,0 mill.**

Vi har fordelt kr. 3,0 mill. av den attståande delen av skjønsmidlane til kommunar med høg arbeidsløyse. Arbeidsløyse har mange negative konsekvensar. For kommunane bidreg det til lågare skatteinntekter og aukande sosiale utgifter. Tilskotet er eit eingongstilskot, slik at det ikkje no er lagt opp til vidareføring i fleire år.

Kommunane Sund (4,1 prosent), Fjell (4,2 prosent), Øygarden (4,9 prosent) og Austrheim (5,3 prosent) har høgast arbeidsløyse i fylket, målt i prosent av arbeidsstyrken. Tal i parentes syner talet på arbeidslause i prosent av arbeidsstyrken i august i år (tal frå NAV).

Vi har teke med i vurderinga at det også er gitt eige øyremerkte sysselsetjingstilskot i 2016 og 2017 til kommunar på Vestlandet med høg arbeidsløyse. Vi vil difor berre gi tilskot til dei kommunane som har den aller høgaste arbeidsløysa i fylket. Dei aktuelle kommunane har også ei svak skatteutvikling i år.

Øygarden kommune har svært høge eigedomsskatteinntekter og får difor ikkje skjønstilskot i denne fordelinga av midlar. Vi vil på denne bakgrunn gi kr. 1,0 mill. til kvar av dei tre andre kommunane. Austrheim kommune får det høgaste tilskotsbeløpet per innbyggjar, men har også høgast arbeidsløyse i prosent. Fjell kommune vil få det lågaste tilskotsbeløpet per innbyggjar men får også tilskot frå andre delar av fordelinga av attståande skjønsmidlar (både punkt a og punkt b).

Fordeling av midlar basert på arbeidsløyse:

Sund kommune,           kr. 1,0 mill.

Fjell kommune,           kr. 1,0 mill.

Austrheim kommune,   kr. 1,0 mill.

#### **d) Generell fordeling, kr. 4 ¼ mill.**

Vi har fordelt den attståande delen av skjønssramma, kr. 4 ¼ mill., med om lag same prosent fordeling mellom kommunane som i den ordinære fordelinga av skjønstilskot for 2017. Kvar kommune får m.a.o. om lag like stor prosentdel av den attståande skjønssramma som i opphavleg ordinær fordeling av skjønsmidlar for 2017.

**Samla fordeling av attstående ramme**

Dette gir følgende fordeling av resten av skjønsmidlane for 2017 mellom kommunane:

		2017	Ufordelte skjønsmidlar	
Kommune- nummer	Kommune- Namn	Skjønstilskot	Føremål/tiltak	
1201	Bergen	1000000	Prosjekt	
1201	Bergen	740000	Generelt	
1211	Etne	160000	Generelt	
1216	Sveio	170000	Generelt	
1219	Bømlo	430000	Generelt	
1221	Stord	100000	Generelt	
1222	Fitjar	140000	Generelt	
1223	Tysnes	180000	Generelt	
1224	Kvinnherad	750000	barnefattigdom	
1224	Kvinnherad	0		
1227	Jondal	75000	Generelt	
1228	Odda	0		
1231	Ullensvang	750000	barnefattigdom	
1231	Ullensvang	115000	Generelt	
1232	Eidfjord	0		
1233	Ulvik	0		
1234	Granvin	75000	Generelt	
1235	Voss	70000	Prosjekt	
1235	Voss	240000	Generelt	
1238	Kvam	400000	Generelt	
1241	Fusa	230000	Generelt	
1242	Samnanger	1000000	Barnevern	
1242	Samnanger	110000	Generelt	
1243	Os	50000	Generelt	
1244	Austevoll	75000	Generelt	
1245	Sund	1000000	Høg arbeidsløyse	
1245	Sund	50000	Generelt	
1246	Fjell	1000000	Høg arbeidsløyse	
1246	Fjell	1250000	barnefattigdom	
1246	Fjell	140000	Prosjekt ROS	
1246	Fjell	80000	Generelt	
1247	Askøy	1250000	barnefattigdom	

1260 Radøy	160000	Generelt
1263 Lindås	0	
1264 Austrheim	1000000	Høg arbeidsløyse
1264 Austrheim	90000	Generelt
1265 Fedje	70000	Generelt
1266 Masfjorden	0	
Sum	13900000	
Kontroll	13900000	