

Forslag til Investeringsprogram for fylkesvegnettet

til Regional transportplan Hordaland 2018–2029

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

| | |
|---|-----------|
| SAMANDRAG | 3 |
| 1 INNLEIING | 5 |
| 2 MÅL OG STYRING | 7 |
| 2.1 Mål for fylkesvegnettet i Hordaland | 8 |
| 2.2 Porteføljestyring | 8 |
| 2.3 Prosjektreserve og prosjektinnspel | 9 |
| 3 TIDLEGARE MÅLOPPNÅING | 11 |
| 3.1 Oppsummering av handlingsprogramperioden 2013–2017 | 11 |
| 3.2 Oppsummering av Handlingsplan for trafikkisikring 2014–2017 | 19 |
| 4 ØKONOMISKE RAMMER | 21 |
| 4.1 Fylkeskommunale midlar til fylkesvegnettet | 22 |
| 4.2 Spleiselag for investeringar på fylkesvegnettet | 23 |
| 4.3 Andre statlege tilskotsordningar | 23 |
| 5 PRIORITERING AV PROSJEKT OG TILTAK | 25 |
| 5.1 Drift og vedlikehald av fylkesvegar | 26 |
| 5.2 Planprogram | 29 |
| 5.3 Investeringar på fylkesvegnettet | 35 |
| 5.4 Trafikkisikring | 54 |
| 6 FORVENTA MÅLOPPNÅING | 57 |
| 6.1 Måloppnåing indikatorar | 57 |
| 6.2 Forventa måloppnåing 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.

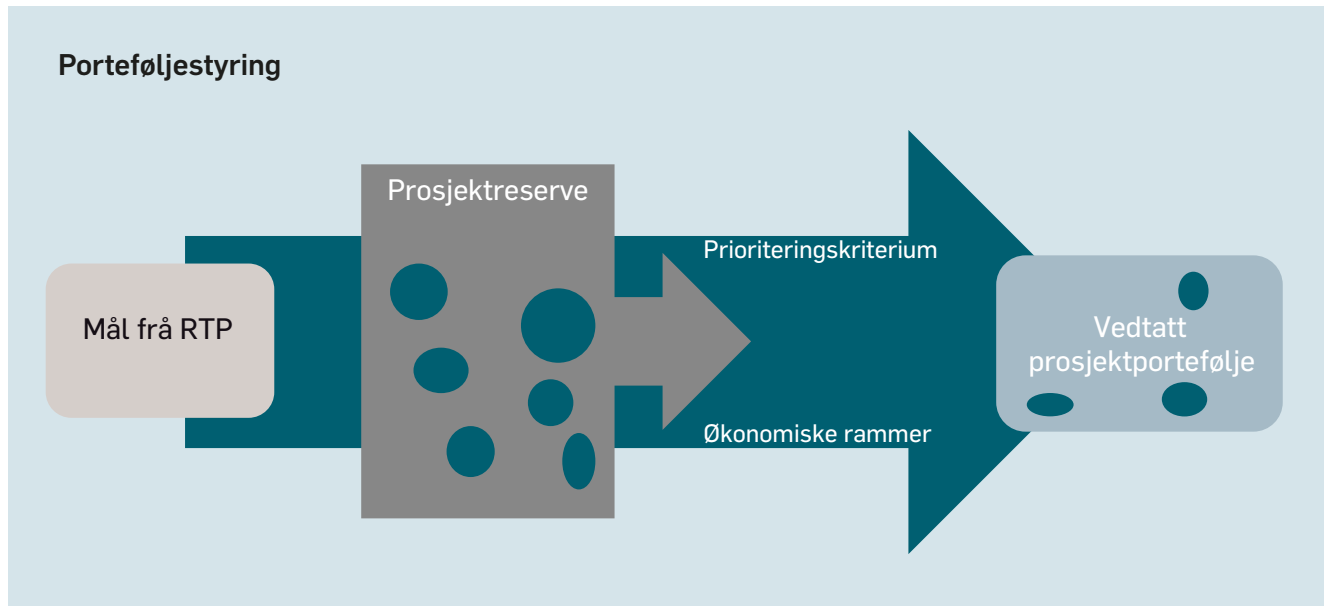
2.3 PROSJEKTRESERVE OG PROSJEKTINNSPEL

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 uføresette 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

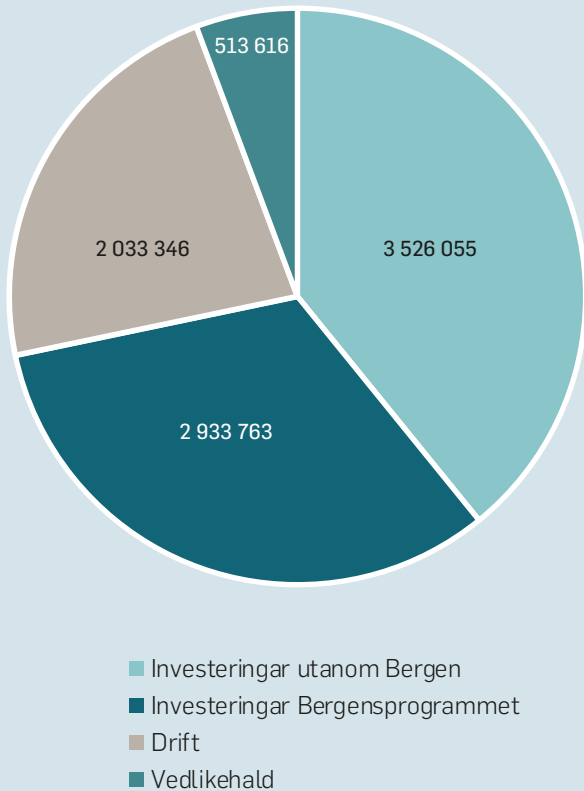
| Drift og vedlikehold | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2017 | |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Budsjett | Forbruk | 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 |
| Sum drift | 348 963 | 343 200 | 359 303 | 372 984 | 383 767 | 468 286 | 415 548 | 418 964 | 426 220 | 429 912 |
| 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 |
| Sum vedlikehold | 105 020 | 105 155 | 101 567 | 111 637 | 148 196 | 143 500 | 70 376 | 76 749 | 73 492 | 76 575 |
| Sum Drift og vedlikehold | 453 983 | 448 355 | 460 870 | 484 621 | 531 963 | 611 786 | 485 924 | 495 713 | 499 712 | 506 487 |

| 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 |
| Trafikkisringstiltak | 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 |
| Investeringar utanom Bergen | 692 223 | 631 286 | 794 658 | 723 219 | 607 550 | 572 001 | 826 877 | 757 915 | 873 048 | 841 634 |
| 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 |
| Investeringar Bergensprogrammet | 813 269 | 658 222 | 697 876 | 550 438 | 401 515 | 355 115 | 806 403 | 639 531 | 724 253 | 730 457 |
| Sum investeringar | 1 505 492 | 1 289 508 | 1 492 534 | 1 273 657 | 1 009 065 | 927 116 | 1 633 280 | 1 397 446 | 1 597 301 | 1 572 091 |

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.

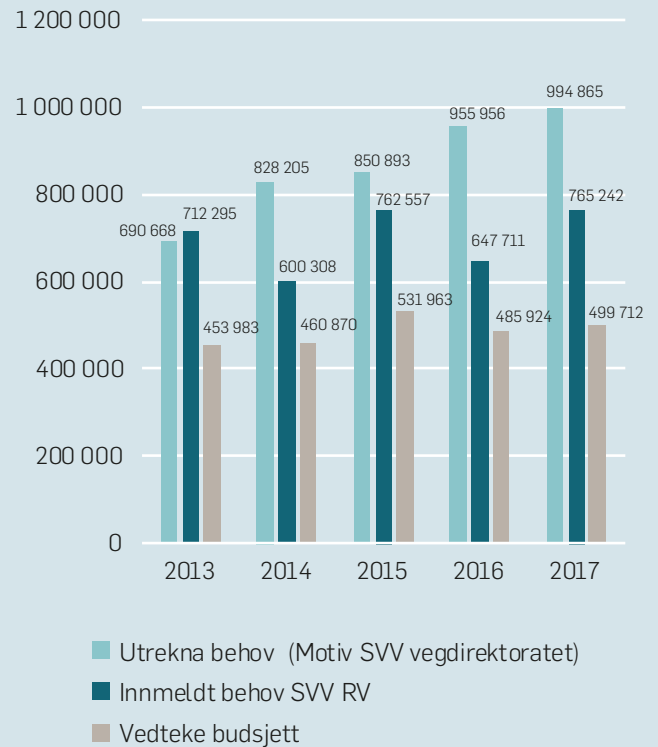
3.1.2 Drift- og vedlikehaldsbudsjett og forbruk på fylkesvegnettet 2013–2017

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 opphavsleg 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. Dårlig 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-berekningsane 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 |
| Landet | 53,9 | 53,6 | 52,5 | 52,0 | 50,7 | 52,4 | 49,8 | 50,2 | 47,9 |

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 |
| Sum drift | 348 963 | 359 303 | 383 767 | 415 548 | 426 220 | 22,1 |
| 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 |
| Sum vedlikehald | 105 020 | 101 567 | 148 196 | 70 376 | 73 492 | -30,0 |
| Sum Drift og vedlikehald | 453 983 | 460 870 | 531 963 | 485 924 | 499 712 | 10,1 |

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 budsjettert, samt ekstremvær aukar presset på denne budsjettposten.

3.1.3 Investeringsbudsjett og forbruk på fylkesvegnettet 2013-2017

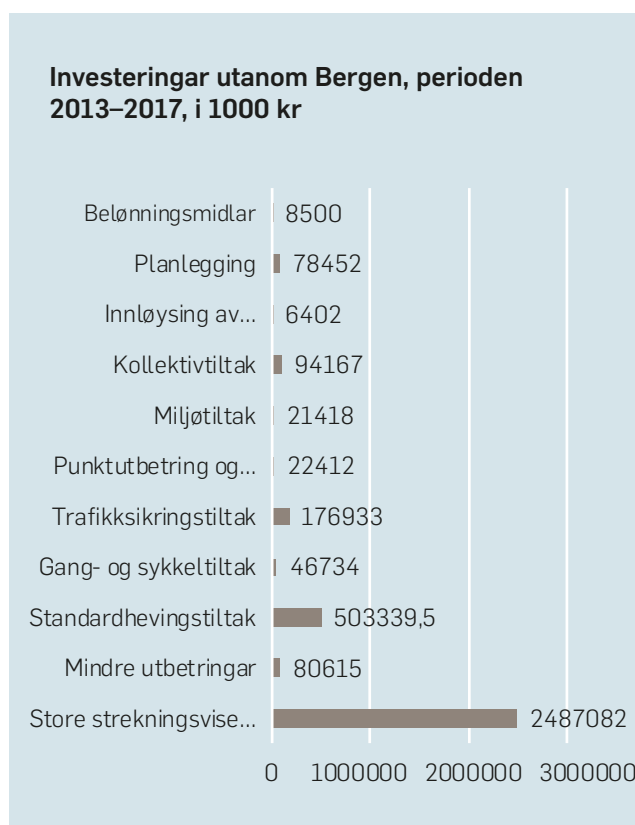
Investeringar utanom Bergen

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.



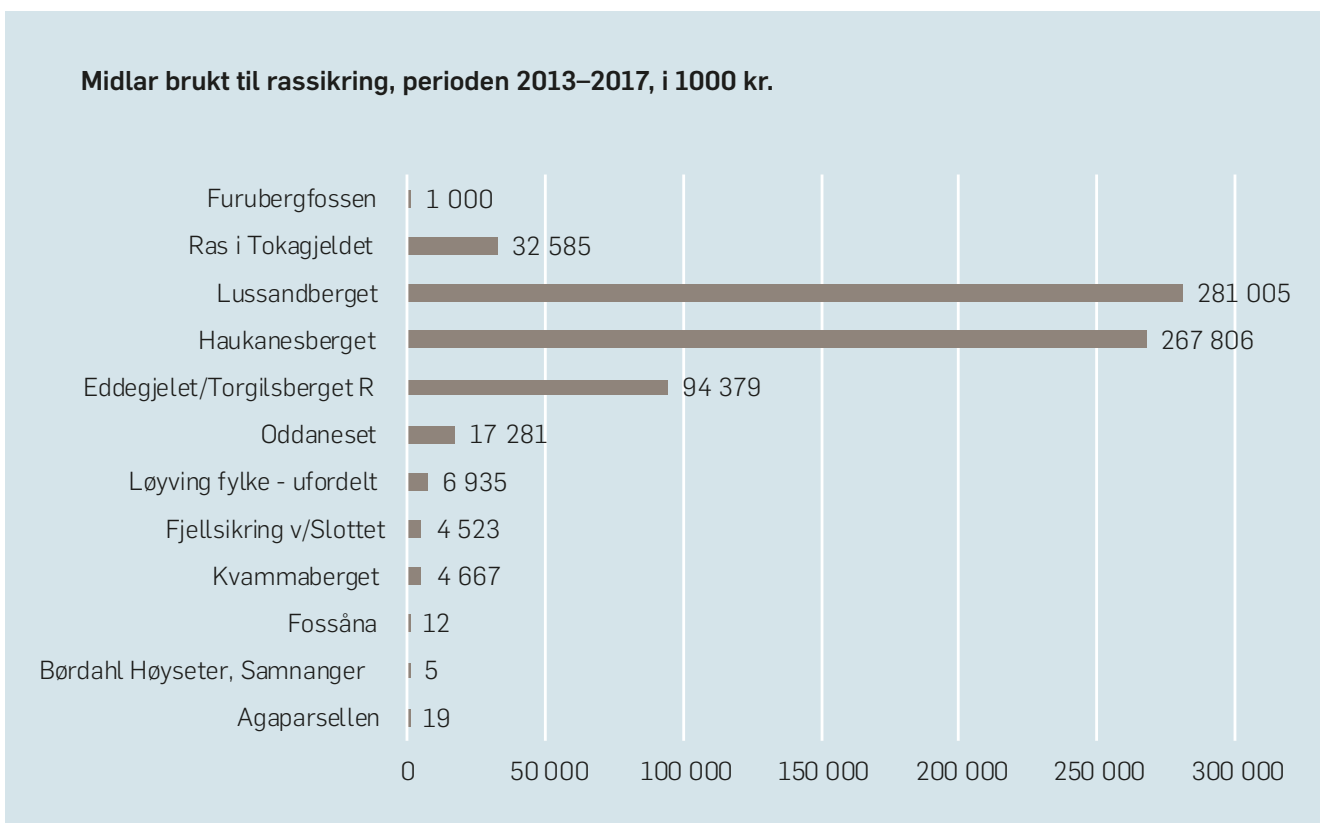
Figur 8 - Midlar til standardheving, i perioden 2013-2017.

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 øyremerkta 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 | Birkelundsbakken | 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 | |
| Sum antal meter utbetra veg | | | | 32 005 | 18 660 | 37 115 | 2 350 |

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.

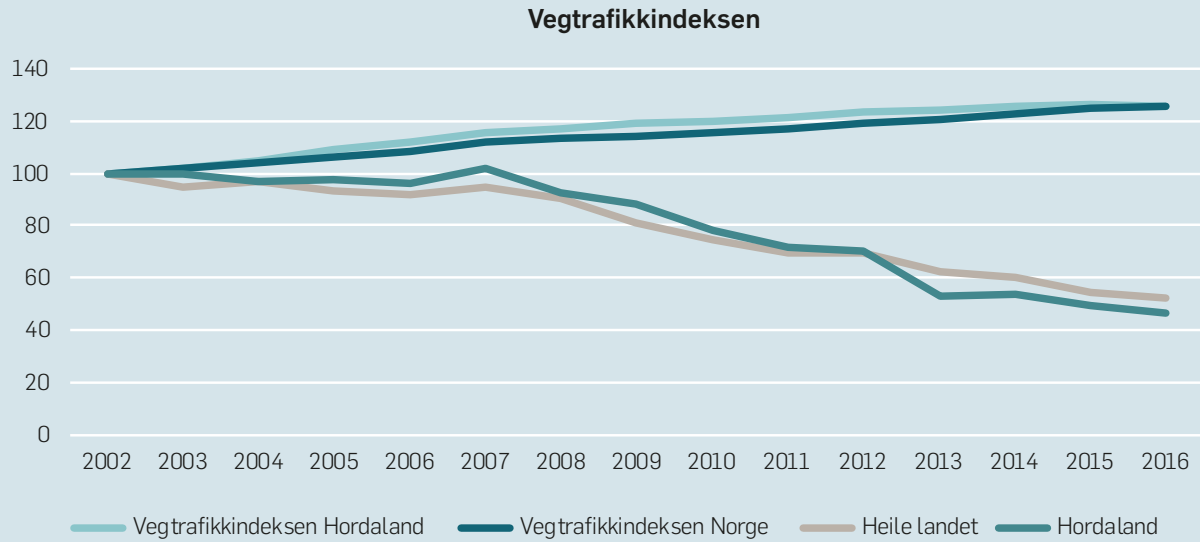
I handlingsplanperioden 2014–2017 for trafikksikring var det tre særskilte satsingsområde:

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

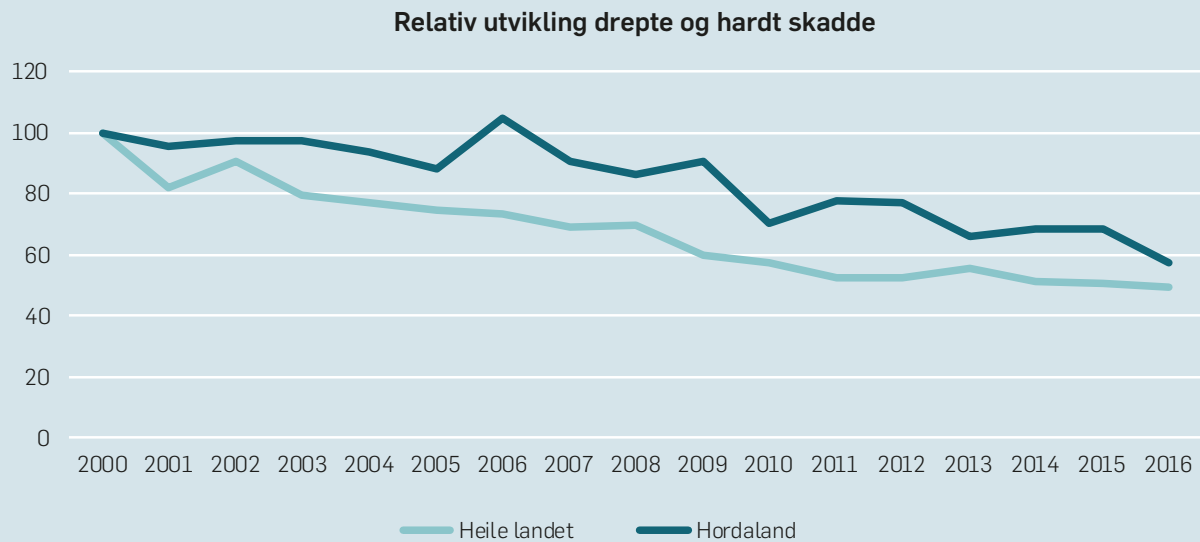
Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) har i perioden hatt eit særleg fokus på Trafikksikker kommune, og kommunane Austrheim, Lindås og Vaksdal vart alle godkjente i 2016. I «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikring på veg 2014–2017» var det ei målsetjing med tre kommunar i kvart fylke innan planperioden,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

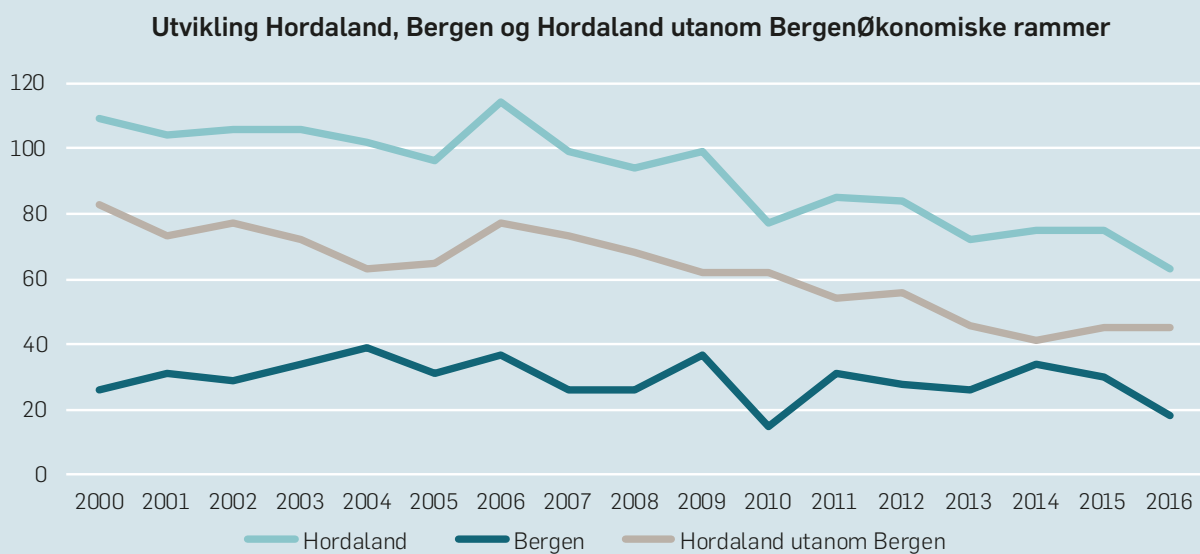
I 2015 og 2016 har det vore ei eiga tilskotsordning til punktutbetring og trygge skulevegar. Dette har vore spleiselag med kommunane, der dei har vore ansvarlege for gjennomføringa. Midlane er disponering av fjorårets overskot i fylkeskommunen, og løyvd av fylkestinget direkte.



Figur 11 - Vegtrafikkindeksen



Figur 12 - Relativ utvikling drepte og hardt skadde



Figur 13 - Utvikling Hordaland, Bergen og Hordaland utanom Bergen

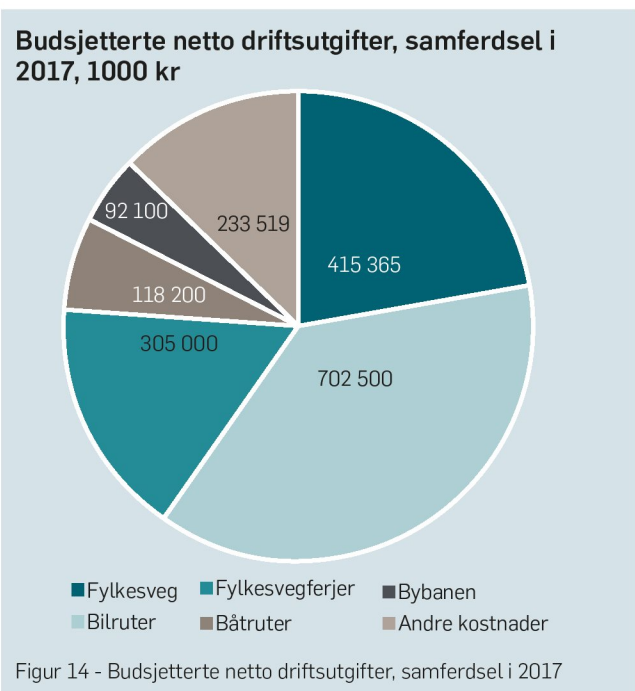
4 Økonomiske rammer

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.

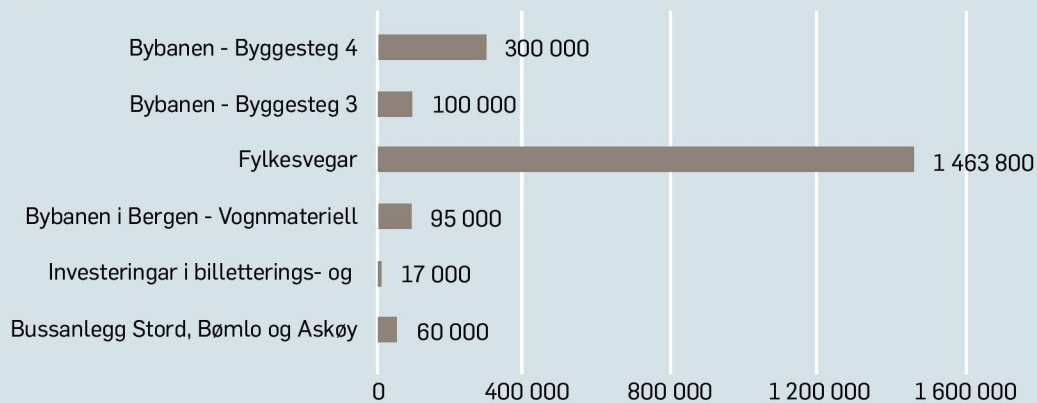
Ein skildrar ikkje detaljerte økonomiske rammer i planperioden 2024–2029 ettersom det økonomiske handlingsrommet i denne perioden er svært usikkert. Dette vil bli handsama nærare ved revisjon med høyringsrunde av RTP og investeringsprogrammet som etter planen skal skje kvart fjerde år, fyrste gong i 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 |
| Drift og vedlikehald | | | | | | | | |
| 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 |
| HFK løyving drift og vedlikehald inkl. mva | 513 000 | 513 000 | 513 000 | 513 000 | 2 052 000 | 2 052 000 | 2 052 000 | 6 156 000 |
| Investeringar | | | | | | | | |
| 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 |
| HFK løyving investeringsbudsjett inkl. mva | 774 100 | 813 500 | 742 574 | 793 300 | 3 123 474 | 3 494 900 | 3 364 650 | 9 983 024 |

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 vedlikeholdsetterslepet 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 planlagt 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 tidlegare, 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 rekkefølgekrav knytt til utbyggingar langs fylkesvegar. Her er det viktig med ein føreseieleg politikk og lik handsaming av utbyggarar i heile fylket. Rekkefølgekrav 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 bompengepakkanne 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 bompengeprosjekt 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 skolar 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 tilhørande 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.



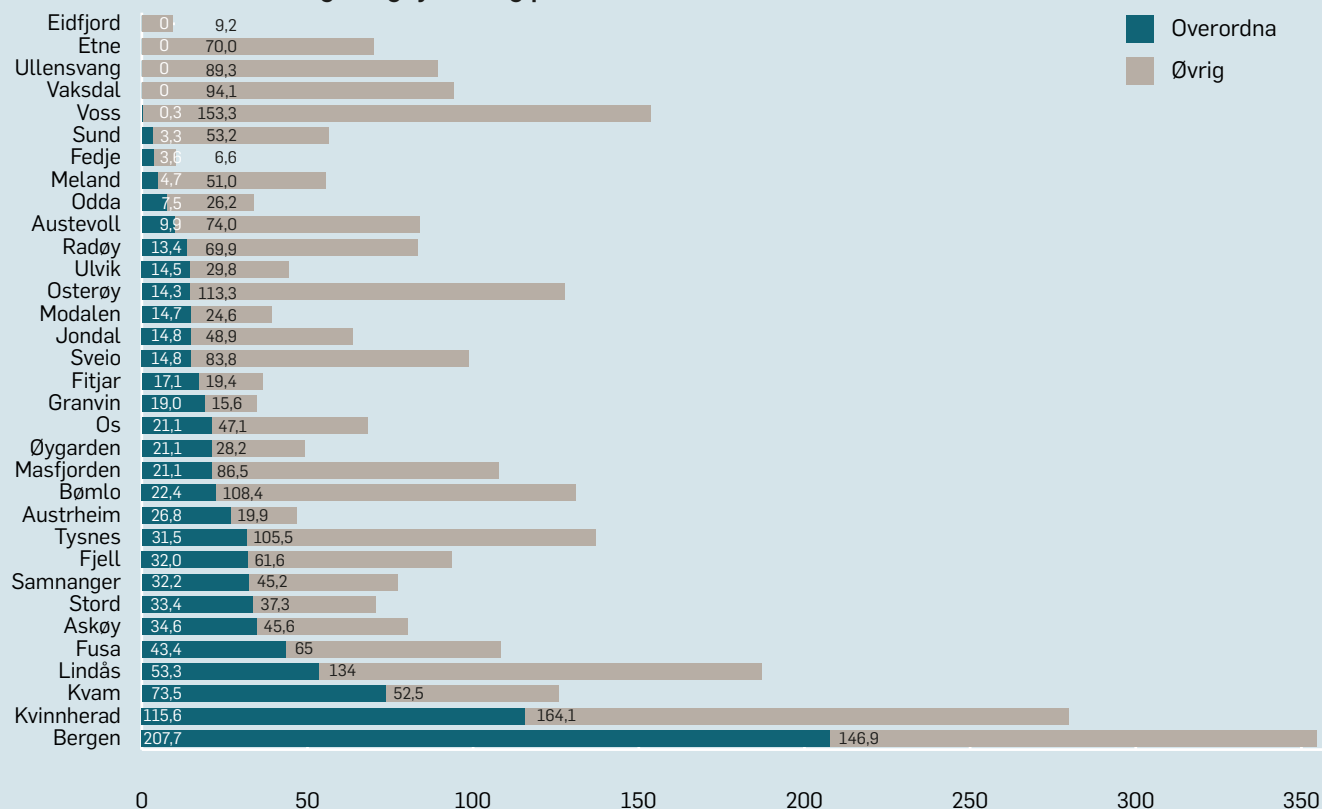
5 Prioritering av prosjekt og tiltak

Dette kapitlet 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 utbetaling 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 «fornyning og opprusting (standardheving)». Denne posten er nærare omtala i dette kapitlet.

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 |
| Drift og vedlikehald | | | | | | | | |
| 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 |
| Sum drift og FTU | 437 500 | 437 500 | 437 500 | 437 500 | 1 750 000 | 1 750 000 | 1 750 000 | 5 250 000 |
| 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 |
| Sum vedlikehald | 75 500 | 75 500 | 75 500 | 75 500 | 302 000 | 302 000 | 302 000 | 906 000 |
| HFK løyving drift og vedlikehald inkl. mva | 513 000 | 513 000 | 513 000 | 513 000 | 2 052 000 | 2 052 000 | 2 052 000 | 6 156 000 |

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 trafikkfarleg 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 særst 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 trafikksikring 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.

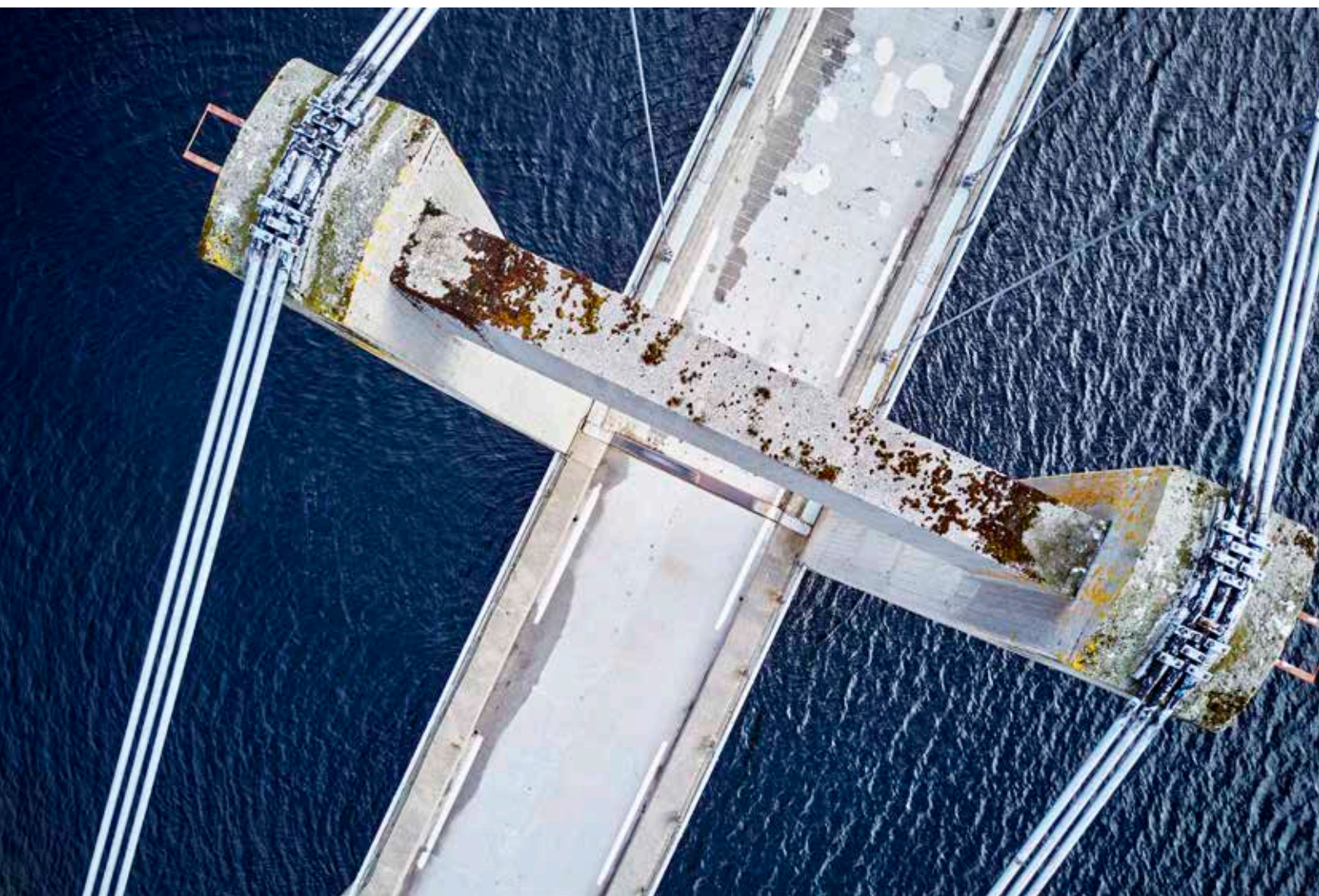
Førebelse tiltak for mogelege innsparingar ved endra driftsstandard på det øvrige fylkesvegnettet

| 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 |
| Sum | 12 650 000 |

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, avtalast 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 trafikksikkerheit. 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 mogeleg 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 syklende. 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 syklende. 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 samheng 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 syklende 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 |
| Store strekningsvise prosjekt | 478 700 | 489 800 | 427 274 | 439 000 | 1 834 774 | 2 058 900 | 1 928 650 | 5 822 324 |
| 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 |
| Fornyng og opprusting (stan- dardheving) | 295 400 | 323 700 | 315 300 | 354 300 | 1 288 700 | 1 436 000 | 1 436 000 | 4 160 700 |
| HFK løyving investerings- budsjett inkl. mva | 774 100 | 813 500 | 742 574 | 793 300 | 3 123 474 | 3 494 900 | 3 364 650 | 9 983 024 |

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.

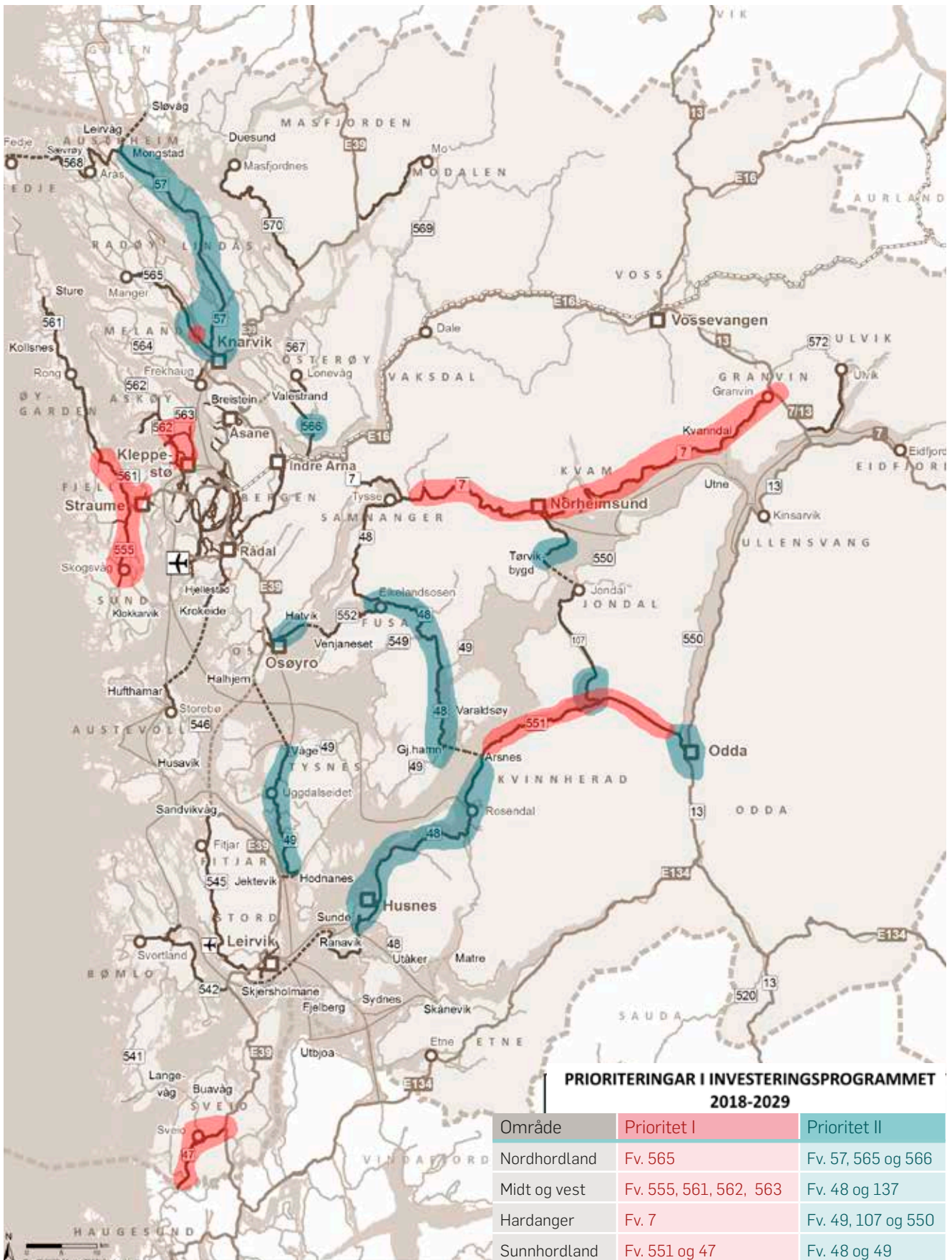
Strekningane merka med rødt ser fylkeskommunen som særskilt viktige å ruste opp i neste 12 årsperiode. Her ønsker fylkeskommunen å nytte midlar avsett til fornying og opprusting, eller midlar til framtidige bompengepakkar. Strekningar merka med blått kan fylkeskommunen bidra i spleiselag med fylkeskommunale 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 byvekst-avtale mellom Staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Bompengesøknaden skal handsamast i løpet av 2017. Det vert utarbeidd eit eige handlingsprogram for Byvekst-avtalen, der prosjekt vert prioritert ut frå rammer og eigne prioriteringskriterium. Fylkeskommunen set av 255 mill. kr årleg (2017-kr) til Byvekst-avtalen.

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– Skarparsvingen (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 – Skarparsvingen 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 Strusshamnkruset (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 haldd 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 utbyggingsrekkefølga av dei gjenståande prosjekta leggast fram for fylkestinget og vedtakast. Askøy kommune skal få forslag til utbyggingsrekkefølge 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 leggjast 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 forskottere 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 Søvik / 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 trafikkisikring 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 – Hjeltestad
- 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 Fjelbergsundet 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 – Hjeltestad 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 løyve 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 samle-tiltak 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 |
| Rassikring | | | 96 000 | 89 000 | 95 000 | 132 000 | 412 000 | 440 000 | 440 000 | 1 292 000 |

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 fornying 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 |
| Fornyning og opprusting | 295 400 | 323 700 | 315 300 | 354 300 | 1 288 700 | 1 436 000 | 1 436 000 | 4 160 700 |

Figur 25 - Fordeling av midlar til fornying 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 belønningsmidlar 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 tunneler | | Alle | | | | | 0 | 10 000 | 400 000 | 410 000 |
| Tunnelar | | | 100 000 | 123 000 | 95 000 | 97 000 | 415 000 | 409 000 | 400 000 | 1 224 000 |

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 årssdøgntrafikk (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 |
| Bruer og kaier | | | 40 000 | 40 000 | 40 000 | 40 000 | 160 000 | 160 000 | 160 000 | 480 000 |

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 trafikksikre 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 trafikksikringstiltak 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-Eidslandet | 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 | |
| Forsterkning | | | 50 000 | 54 300 | 72 300 | 85 000 | 261 600 | 342 000 | 360 000 | 963 600 | |

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 rekkefølgekrav til utbygging av næringsområde ved Espevoll om å utbetre avkøyrse, 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 utlysning. 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-Skansen (Herdla bru) | 223 | Askøy | | | | | 0 | 0 | 2 900 | 2 900 |
| Rundkøyning 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 |
| Refusjonar | | | 76 200 | 84 500 | 71 774 | 50 000 | 282 474 | 91 500 | 68 650 | 442 624 |

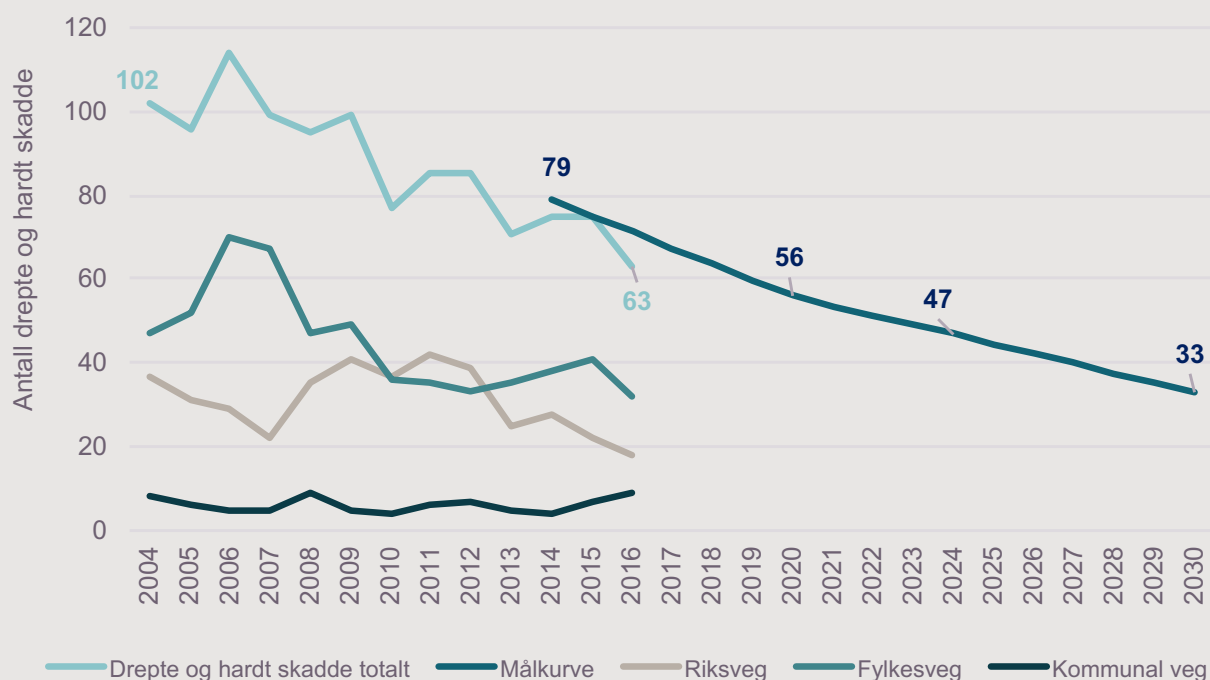
Figur 29 - Forslag til refusjon av forskotteringar i komande år



5.4 TRAFIKKSIKRING

Ytterlegare omtale av ulykkene

Førebels fylkeskommunale målcurve for Hordaland 2014–2030



Figur 30 - Førebels fylkeskommunale målcurve 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 ventereale 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 skulevegar, 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 sykkelvegar legg ein til rette for auka aktivitet og betre folkehelse. Arbeidet med trygge skulevegar 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 skulevegar. 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 skulevegar 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 er utdanna og utvalde strategiske mål som er på plass i fylkesvegnettets investeringsprogrammet i 2018. Rapportering over framdrift av mål skjer fyllestgjort i ruttinga av investeringsprogrammet 2019.

I denne fyrste utgåva av investeringsprogrammet vert berre forventa måloppnåing i høve indikatorane til KOS-TRA-rapporteringa og handlingsplanen for trafikksikring tatt med. Forventa mål for 2018 gjeld alle 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 vedlikehaldsetterslepet.

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%. Ekstremvêr aukar presset på denne budsjettposten. Budsjettnivået hjå fylkeskommunen er dei siste åra basert på normal vinterdrift, og tek mellom anna ikkje høgde for ekstreme vêrsituasjonar. 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 bompengepakkane. Fylkeskommunen har i utgangspunktet ikkje fleire midlar til kommunane enn det som vert tilført gjennom bompengepakkane.

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 skulevegar, og tiltak i infrastrukturen for kollektivtrafikken. Sjølv om dette kan vere små tiltak har dei stor nytteverdi.

Statleg program for fornying av fylkesvegar

«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.»

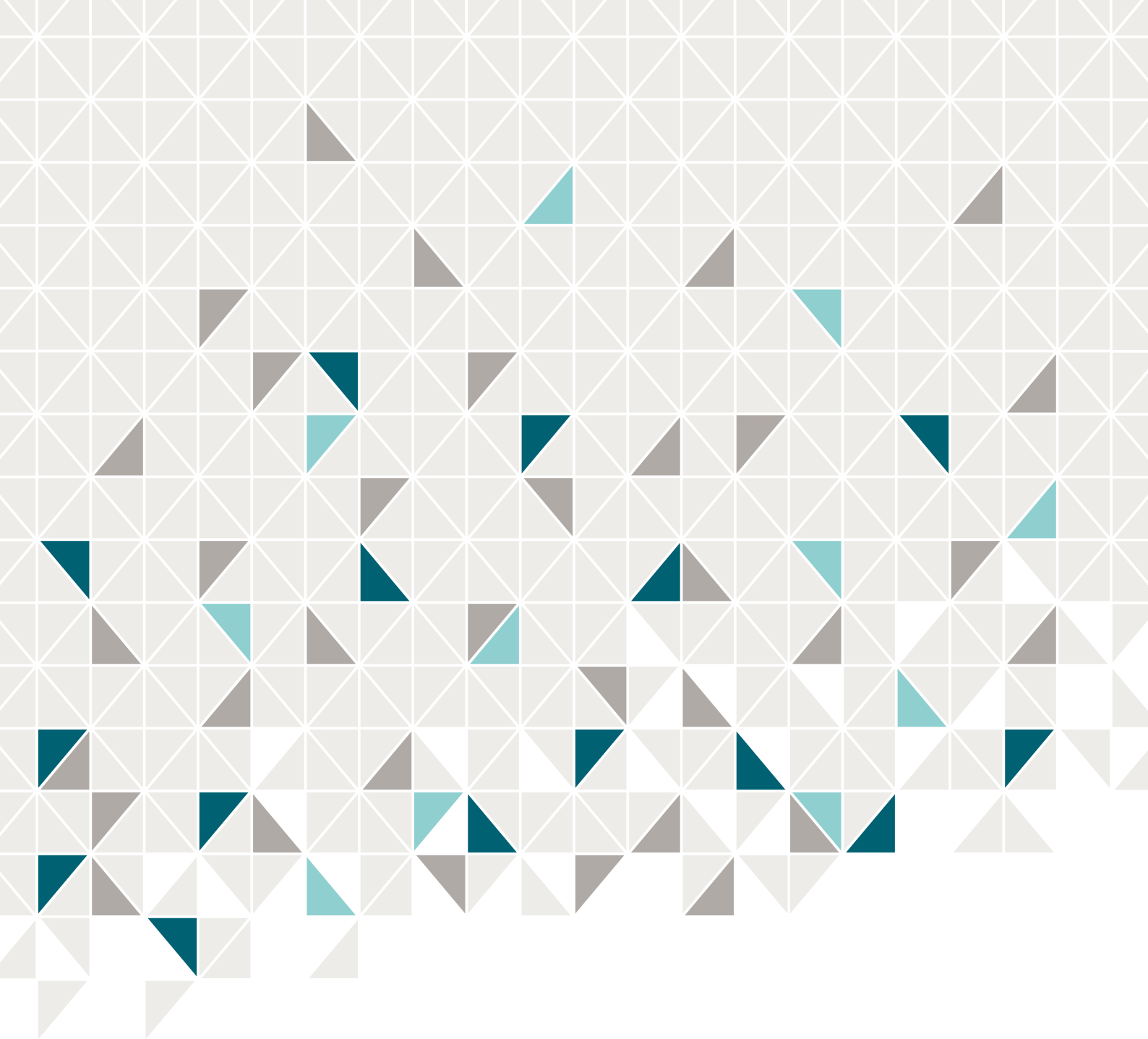
Sitatet er henta frå grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 som er utarbeidd av Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen

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
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.