

# Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-2033

Utkast til innspelsrunde til kommunane  
Februar 2022

# Innhald

<b>1. Innleiing</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Økonomisk handlingsprogram</b> .....	<b>5</b>
2.1 Utfordringar på fylkesvegnettet .....	5
2.2 Mobilitet og kollektivtransport - Utfordringar investering .....	7
2.3 Mobilitet og kollektivtransport – Utfordringar drift .....	8
2.4 Miljøløftet og nullvekstmålet.....	8
<b>3. Finansieringskjelder</b> .....	<b>10</b>
3.1 Finansiering av investeringer .....	10
3.2 Finansiering og plansystem i dei to tidlegare fylkeskommunane.....	11
<b>4. Føringer i Regional transportplan</b> .....	<b>12</b>
<b>5. Investeringsprogram</b> .....	<b>13</b>
5.1 Innretting av investeringsprogrammet.....	13
5.2 Fylkesveg.....	13
5.3 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport.....	17
5.4 Bypakke Bergen/ Byveksttalen .....	17
5.5 Disponible midlar til fordeling .....	18
5.6 Langsiktige prioriteringslister .....	20
5.6.1 Bru .....	20
5.6.2 Kai og ferjekai .....	22
5.6.3 Tunnel .....	23
5.6.4 Skredsikring .....	24
5.6.5 Mjuke trafikantar .....	25
5.6.6 Veganlegg .....	28
5.6.7 Vegnettet i Bergen .....	31
5.7 Prosessar som kan få konsekvensar for framtidig investeringsprogram .....	32
5.7.1 Framtidige anbod buss, båt og ferje .....	32
5.7.2 Terminalar og bussenlegg .....	32
5.7.3 Miljøløftet.....	33
5.7.4 Ferjeavløysingsprosjekt .....	33
5.7.5 Utbygging av statleg infrastruktur .....	33
5.8 Porteføljestyling.....	33

# 1. Innleiing

Økonomisk handlingsprogram med investeringsprogram skal synleggjere dei økonomiske utfordringane innan samferdselsområdet dei komande åra, og gje eit oversyn over tilgjengelege midlar opp mot dei samla utfordringane innanfor investering, vedlikehald og drift for veg- og kollektivområdet. Dette vil utgjere eit grunnlag fram mot budsjett og økonomiplan 2023-2026.

Fylkestinget vedtok desember 2021 *Regional transportplan 2022-2033 for Vestland* (RTP). Saman med RTP vedtok Vestland fylkesting handlingsprogram for RTP med strategisk del basert på strategiane i RTP og utviklingstiltak. Det vedtekte handlingsprogrammet omtala ikkje konkrete prosjekt i investeringsprogrammet. Fylkestinget gjorde på dette grunnlag m.a. slikt vedtak i saka:

*2. Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni 2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak.*

Dette dokumentet følgjer opp vedtaket ved å leggje fram aktuelle tiltak for ein langsiktig investeringsportefølje fram til 2033. Det er også gjort ei vurdering av disponible økonomiske rammer dei første åra av perioden, og behov for midlar til ulike føremål. Dette vert sendt ut til kommunane med sikte på innspel fram til 1. april 2022.

Det er her lagt vekt på å avklare fordeling av midlar til ulike føremål og til porteføljen av større prosjekt. Mindre prosjekt må bli detaljert ut i dei årlege rulleringane av budsjett og handlingsprogram.

Dette er eit første generasjon program, og det vil vere behov for å kvalitetssikre aktuelle prosjekt både med omsyn til mellom anna økonomi og byggbarheit fram mot fylkestinget i juni 2022. Handlingsprogrammet til Regional transportplan skal rullerast kvart år.

Det endeleg vedtekte investeringsprogrammet vil innehalde ei rekkjefølgje for prosjekt for planlegging og bygging. Samstundes må det også takast omsyn til uføresette forhold som gjer behov for å endre prioriteringane. Investeringsprogrammet må også ta omsyn til å ha ein så jamn produksjon som mogleg for å få utnytta ressursane innan planlegging og utbygging i organisasjonen på ein best mogleg måte.

Det er sentralt å utvikle ein geografisk balanse av prosjekt som kan bidra til utvikling i heile fylket innanfor dei økonomiske rammene som er til rådvelde.

Fylkeskommunen har tronge økonomiske rammer, og det vil ikkje vere mogleg å møte det store behovet for investeringar i infrastruktur innan samferdsel i fylket. Det er lagt vekt på å utvikle ein portefølje som kan halde seg innanfor ei realistisk ramme. Samstundes vil ikkje heile porteføljen som er omtala i dette utkastet til investeringsprogram kunne realiserast med dagens økonomiske rammer. Det vil seie at porteføljen også omfattar prosjekt som krev auka rammer for å kunne gjennomførast.

I tråd med vedtak i fylkestinget om budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 er det sett av to samlesummar som skal fordelast i samband med investeringsprogrammet til RTP; ufordelte midlar til gjennomføring av Regional transportplan (RTP) på 2,86 mrd. kr, og ufordelte rassikringsmidlar på 1,86 mrd. Dette utkastet til investeringsprogram inneheld oversyn over økonomiske rammer med mogleg fordeling, samt framlegg til aktuelle større investeringar for den vidare planperioden 2022-2033.

Fylkeskommunen har avgrensa med økonomiske midlar til disposisjon. For å kunne nå måla i Regional transportplan, må det arbeidast opp mot sentrale styresmakter for å sikre auka økonomiske rammer for å møte det store behovet i fylket. Samstundes vil det vere naudsynt med delfinansiering frå andre finansieringskjelder som bompengar og spleiselag med private og kommunar for å kunne realisere mange tiltak.

# 2. Økonomisk handlingsprogram

## 2.1 Utfordringar på fylkesvegnettet

Ei av dei største utfordringane for fylkesvegane i Vestland er tilstanden på det eksisterande fylkesvegnettet. I regional transportplan er ein sentral strategi å dreie innsatsen og ressursbruken over til utbetring, vedlikehald og fornying av den vegkapitalen som allereie finnst i fylket. Dette er ei utfordring for dei fleste fylka i Noreg, og vart difor teke inn som eit eige satsingsområde i gjeldande nasjonal transportplan<sup>[1]</sup>. I same plan vart det og varsla ei ny nasjonal kartlegging av tilstanden på fylkesvegane.

Den førre nasjonale forfallskartlegginga på fylkesveg vart lagt fram av Statens vegvesen i 2013, og det har ikkje vore gjennomført kartleggingar av eit slikt omfang sidan. Når ein reknar om til 2021-kroner vert det samla etterslepet i Vestland på nærmare 14 milliardar kroner.

Tabell 1: Samla forfall i Vestland fylke framskriven til 2021 tal (i millionar kr.)

	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	SUM
Hordaland	3 326	745	812	1 570	2 156	8 609
Sogn og Fjordane	3 499	253	692	612	266	5 322
<b>Sum</b>	<b>6 826</b>	<b>998</b>	<b>1 504</b>	<b>2 182</b>	<b>2 422</b>	<b>13 931</b>

[1] <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/> (s.169-70).

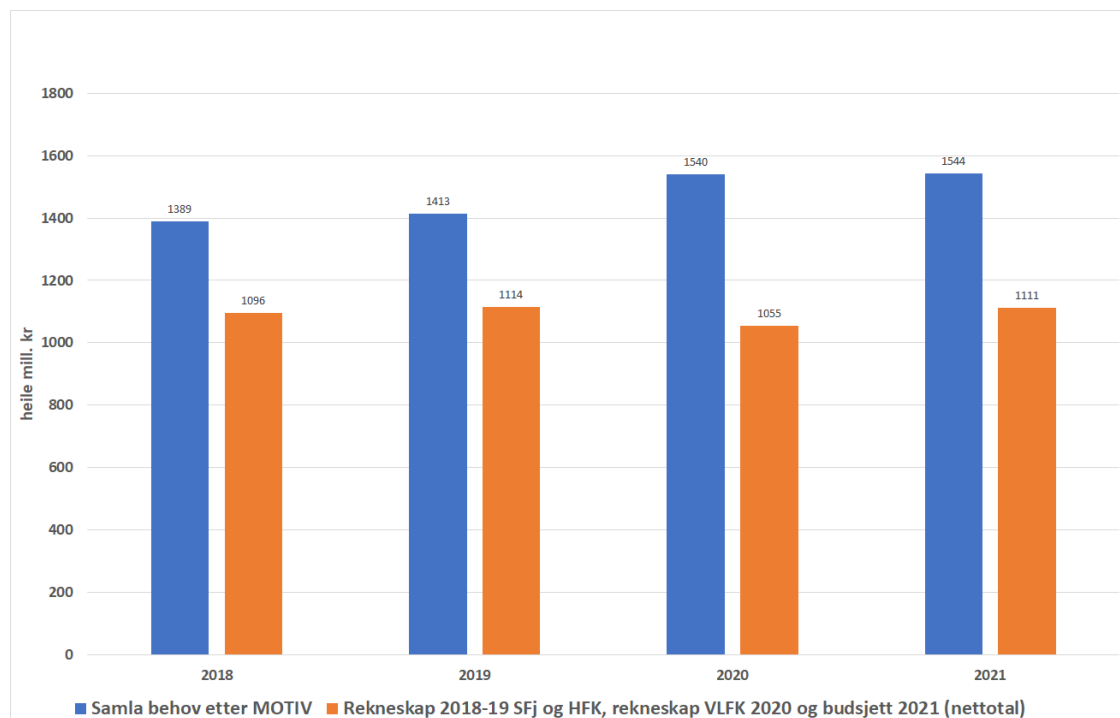
Når ein held desse tala saman med dei faglege grunnlaga til RTP, ser ein nokre merkbare skilnader. I forfallskartlegginga er bru og kai sett til vel 2,4 milliardar kroner, medan behovet i det faglege grunnlaget er rekna til vel 3,6 milliardar kroner berre for det kritiske vedlikehaldsetterslepet. Forfallet knytt til tunnel er rekna til vel 6,8 milliardar, medan det i det faglege grunnlaget er lagt fram eit behov som er rekna til vel 3 milliardar kroner.

Det er fleire grunnar til denne skilnaden, mellom anna er tunneloppgraderinga i hovudsak eit fornyingsprogram som er forskriftsfesta i tunneltryggleiksforskrifta for fylkesvegar for å betre tryggleik, og har i mindre utstrekning fokus på å hente inn etterslep i vedlikehald. For bru, kai og dei andre vegtema er utfordringane knytt til drift og vedlikehald meir samansett. Ikkje berre har kartleggingsmetodane vorte betre og meir objektive, men områda har og vore underfinansiert over lengre tid. I forfallskartlegginga frå 2013 er mellom anna løpemetertar og skjønnt nytta i stor utstrekning, særleg gjeld dette for drenering, vegfundament og vegdekke. Det manglar også eit godt oversyn over etterslep på gang og sykkelveg, samt for utstyr nytta til skredsikring.

Tilskota fylkeskommunen får over statsbudsjettet til drift og vedlikehald, vert rekna ut frå eit årleg behov som er fastsett av Statens vegvesen<sup>[1]</sup>. I dette grunnlaget tek ein det for gitt at det ikkje er etterslep i vedlikehald. Når ein ser på det samla forbruket knytt til drift og vedlikehald i Vestland fylke frå 2018 til og med 2021 kjem det fram ei underdekning i forhold til behovet, og

denne underdekninga er vedvarande og aukande. Ein konsekvens av dette er at vedlikehaldsetterslepet aukar i omfang.

Figur 1: Totalforbruk drift og vedlikehald av fylkesvegnettet samanlikna med behova i teknisk utrekningsgrunnlag til statsbudsjettet perioden 2018-2021.

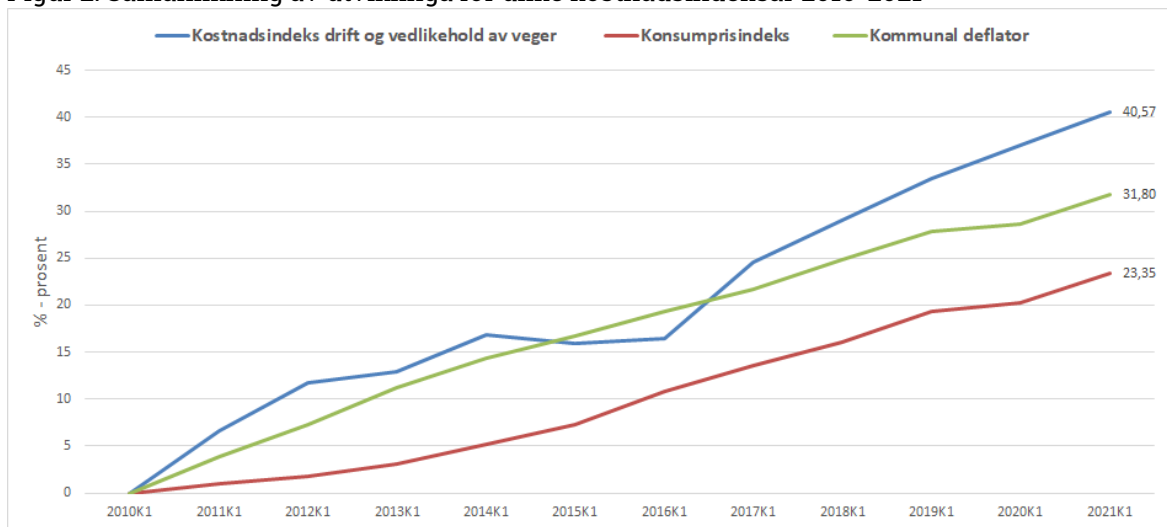


[1] Statens vegvesen nyttar ein modell når dei reknar ut fylka sine behov for vedlikehaldsmidlar per år. Desse vert lagt til grunn for tildelinga knytt til drift og vedlikehald over statsbudsjettet. <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommuneokonomi/gront-hefte/id547024/>

Det vert arbeidd med ein eigen drifts- og vedlikehaldsstrategi for fylkeskommunen som skal leggast fram for fylkestinget i juni 2022.

Eit element som ytterleg forsterkar utfordringane på dette området, er prisauken. Figuren under viser ei samanlikning av kostnadsindeksar som vert nytta i samanheng med fylkeskommunale budsjett og prising av vegprosjekt. Medan budsjetta til fylkeskommunen vert justert etter kommunal deflator [1] vert prisane på drift og vedlikehald justert av vegar etter byggekostnadsindeksen for veganlegg [2]. Med unntak av perioden 2014-2016, har byggekostnadsindeksen for veganlegg markant høgare vekst enn kommunal deflator og konsumprisindeksen.

Figur 2: Samanlikning av utviklinga for ulike kostnadsindeksar 2010-2021



[1] <https://www.ks.no/fagomrader/okonomi/sjefokonomens-side/kommunal-deflator--i-nasjonalbudsjettet-2022/>

[2] <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/byggekostnadsindekser/statistikk/byggekostnadsindeks-for-veganlegg>

Frå 2010 har auken vore på 40,57% for kostnadene knytt til drift og vedlikehald av vegar, noko som er vel 17 prosentpoeng over KPI, og nærmare 8 prosentpoeng over kommunal deflator.

Når ein får mindre for pengane enn det som er tenkt i budsjettssamanheng, verkar det forsterkande på vedlikehaldsetterslepet.

## 2.2 Mobilitet og kollektivtransport - utfordringar investering

For å innfri strategiane i RTP for mobilitet og kollektivtransport vil det vere behov for auka midlar både til investeringar og drift.

På same måte som på veg er det eit stort etterslep i vedlikehald av kollektivknutepunkt og anna kollektivinfrastruktur. Generelt vedlikehaldsetterslep, framkometiltak og nødvendige tilpassingar i samband med universell utforming mm. gir løpande behov for investeringar på dette området. Sidan januar 2020 har Vestland fylkeskommune motteke 200 innspel på behov på haldeplassar, busskur, snuplassar og terminalar/knutepunkt, noko som viser at behovet er stort.

I det faglege grunnlaget for *bru, ferjekai og hurtigbåtkai*, som blei utarbeidd i samband med RTP, viser førebelse vurderingar at det er behov for store investeringar både på ferjekaiar og hurtigbåtkaiar. I det faglege grunnlaget kjem det tydeleg fram at mange av ferjekaiene ikkje er tilpassa dagens ferjer. Nye ferjer er gjerne større og krev ladeinfrastruktur for elektrisk drift, og dette er det mange av ferjekaiane som ikkje er rusta for. Rapporten er tydeleg på at det òg er behov for generelt løft av kvaliteten på landareal på ferjekai i fylket, særleg når det gjeld tilhøva for mjuke trafikantar og universell utforming.

Det grønne skiftet både innan kollektivtrafikk og ferje vil føre til store endringar i tilbodet og behov for investering i åra frametter.

I samband med det grønne skiftet er det behov for endringar i infrastruktur for å tilpasse oss til framtidige energikjelder. Frå Hordaland har ein nyttige erfaringar med elektrifisering av både ferje og bussar som kan nyttast i vurderinga av behov for investeringsmidlar framover. Til hurtigbåtanbodet i Florabassenget og på Sognefjorden vert det no bygt 3 nye båtar som kan gå 100 % på elektrisk drift med ein fart på 22 – 25 knop. Fylkeskommunen er difor òg i ferd med å få oppdatert kunnskap om behov for infrastrukturinvesteringar på hurtigbåt.

I samband med RTP er det utarbeidd ein eigen strategi for berekraftig mobilitet. Den slår fast at ryggrada i eit berekraftig mobilitetstilbod er det faste rutegåande kollektivtilbodet med buss, båt, ferje og bybane. Strategi for berekraftig mobilitet synleggjer også behovet for ei heilskapleg kundeflate som krev investeringar i nødvendig teknologi.

## 2.3 Mobilitet og kollektivtransport – Utfordringar drift

Målet med strategi for berekraftig mobilitet er å utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland. Berekraftig utvikling og hastig teknologisk utvikling endrar heile måten ein tradisjonelt har jobba med feltet. Dette vert også avspegla i utviklingstiltak 2.1 – 2.6 i Handlingsprogram, RTP 2022-2033.

Dette er moment som det er viktig å lukkast med inn mot *den nye normalen* i kollektivsektoren, men ein må samstundes vera tydeleg på at det vil auke driftskostnadane.

Skyss si budsjettramme (netto driftsutgifter) er på 2,564 mrd. kr. i 2022, og Skyss har ei investeringsramme på 50 mill. kr. i 2022. Den komande utviklinga og endringane vil krevje auka økonomiske rammer innan både investering og drift for å innfri måla.

Kostnadsutvikling på driftskontraktar buss, båt, ferje og bybane viser ein stor auke i forhold til utviklinga på kommunal deflator. Sidan fylkeskommunen sitt tilskot vert justert i forhold til kommunal deflator, vil denne differansen medføre mindre tenester ut til publikum om ikkje løyvingane vert auka.

Kontraktane der det er krav til nye energikjelder er også dyrare enn tilsvarande kontraktar med fossilt drivstoff.

I samband med COVID 19 har staten kompensert inntektsbortfall i 2020, 2021 og fyrste del av 2022. Dersom staten ikkje kompenserer inntektsbortfall framover, vil det medføre store utfordringar sidan prognosane syner ein nedgang i inntektene framover som følgje av pandemien.

## 2.4 Miljøløftet og nullvekstmålet

Miljøløftet er partnerskapen der staten, fylkeskommunen og kommunane saman skal bygge bybane, tryggare og betre vegar, sykkelvegar, fortau, miljøgater og ei rekkje andre tiltak. I tillegg sikrar avtalen driftsmidlar til kollektivtransporten i avtaleområdet. Miljøløftet er også gjennomføringsorganet for byvekstavtalen for Bergensområdet.



Byvekstavtalen har totalt ni partar: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden. Det geografiske området til dei fem kommunane utgjør også avtaleområdet. Avtaleperioden er 2019–2029.

Gjennom byvekstavtalen for Bergensområdet har avtalepartane forplikta seg til å bidra til at all vekst i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Med den venta befolkningsveksten vil dette bety ein vesentleg auke i påstigingar på buss og bybane dei komande åra.

Bybanen til Fyllingsdalen blir sett i drift i november 2022. For å oppretthalde tenestetilbodet i fylket må ramma til kollektivtrafikk utvidast tilsvarande dei auka driftskostnadane.

Bybanen har vore i drift i 12 år, og det vil kome auka vedlikehaldskostnader både på vogner og anna infrastruktur.

# 3. Finansieringskjelder

## 3.1 Finansiering av investeringer

Netto bompengeneinntekter (trekt i frå utgifter til innkrevjing) fordelar seg slik:

### Førebelse tal

Bompengepakke	Netto bompengeneinntekter (mill. 2021-kr)
Askøypakken	103
Bypakke Bergen	954
Bømløpakken	62
Førdepakken	129
Kvammapakken	29
Nordhordlandspakken	136
<b>Totalt</b>	<b>1 414</b>

Kjelde: Ferde as

Bompengane går til finansiering av prosjekt og til nedbetaling av tidlegare inngåtte lån.

Fylkeskommunen får i 2022 følgjande midlar gjennom inntektssystemet frå staten ([tabell C i grønt hefte](#)) som dels brukast til å finansiere investeringar, og dels til å dekkje renter og avdrag på tidlegare inngåtte lån:

- Opprusting og fornying av fylkesvegnettet 307,2 mill. kr.
- Kompensasjon for tunneltryggleiksforskrifta 123,5 mill. kr.
- Ras- og skredsikring fylkesveg 435,1 mill. kr.
- Ferjeavløysing 52,5 mill. kr.

Vestland fylkeskommune vil motta 50,8 mill. kr. i øyremerkte midlar gjennom ordninga *Viktige vegar for næringslivet* («sjømatmidlar»).

Til byvekstavtalen bidreg staten i alt med om lag 13,1 milliardar kroner i løpet av heile avtaleperioden. For 2022 skal staten bidra med til saman 1 532 mill. kr. til byvekstavtalen. Av dette er 600 mill. kr. til finansiering av Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, 591 mill. kr. til tilskot til byområde og 341 mill. kr. til gang, sykkel- og kollektivtiltak.

Det er avsett øyremerkte midlar over statsbudsjettet til vedlikehald, utbetring og utbygging av fylkesvegnettet i 2022. Vestland fylkeskommune har i skrivande stund ikkje fått fordeling av desse midlane.

Fylkeskommunen bruker i mindre grad tilskot frå private, kommunar og fond til finansiering av investeringar.

Porteføljen er ut over dette finansiert gjennom låneopptak.

## 3.2 Finansiering og plansystem i dei to tidlegare fylkeskommunane

I dei tidlegare fylkeskommunane Hordaland og Sogn og Fjordane var innretting av porteføljen og finansiering av prosjekta noko ulik. Sogn og Fjordane fylkeskommune finansierte investeringar hovudsakleg gjennom låneopptak. I Hordaland vart større investeringar for ein stor del finansierte gjennom bompengar, i tillegg til låneopptak.

Plangrunnlaget var også noko ulikt i dei to fylkeskommunane. Sogn og Fjordane fylkeskommune fordelte investeringar for første fireårsperiode gjennom Regional transportplan 2018-2029. Vidare vart det utarbeida marginallister for store prosjekt om det skulle komma meir midlar. Prosjekt frå marginallistene skulle innarbeidast i årleg budsjett og økonomiplan før vedtak om oppstart. Hordaland fylkeskommune opererte ikkje med marginallister, men hadde årlege planbudsjett i investeringsprogrammet.

# 4. Føringer i Regional transportplan

Regional transportplan har følgjande hovudmål:

**Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.**

[Mål og strategiar ligg her](#)

[I handlingsprogrammet til RTP](#) som vart vedteke av fylkestinget i desember 2021, er prioriteringskriteriene omtala med grunnlag i mål og strategiar i RTP.

Føringane i Regional transportplan tilseier følgjande:

- Tiltak som støtter opp under nullvisjonen og bidreg til betre trafikktryggleik skal prioriterast. Særleg sentralt er tiltak som kan redusere møte- og utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar.
- For mjuke trafikantar skal det særleg leggjast vekt på tiltak som bidreg til at barn og unge kan ferdest trygt i trafikken som sikring av skuleveggar og nærmiljø.
- For sykkelinfrastruktur skal det leggjast vekt på reiser med potensiale for store reisestraumar, samt målpunkt for barn og unge.
- Utbetring av eksisterande veg skal i utgangspunktet prioriterast føre nybygging.
- Det skal særleg leggjast vekt på tiltak som reduserer forfallet, og som reduserer behov for framtidig drift og vedlikehald.
- Det skal leggjast vekt på å få meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming
- Vestland skal vere pådrivar og iverksette låg- og nullutsleppløysingar innan mobilitetstenester, gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar
- Ved knutepunkt- og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.

# 5. Investeringsprogram

## 5.1 Innretting av investeringsprogrammet

Det er utarbeidd framlegg til ein ny struktur for investeringsprogrammet i følgjande tre delar:

- Fylkesveg
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet

Tabellane under viser dei ulike områda i ein ny struktur, og kva som er løyvd av midlar i budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025.

Det er i tråd med vedtak i fylkestinget til budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 sett av to løyvingar som det er lagt opp til skal fordelast i samband med rullering av handlingsprogrammet til RTP; ufordelte midlar til Regional transportplan (RTP) på 2,86 mrd. kr og ufordelte rassikringsmidlar (RTP) på 1,86 mrd. Dei ufordelte midlane er avsett til vegføremål.

Det vert til fylkestinget i mars lagt fram saker som vil kunne redusere dei ufordelte midlane til Regional transportplan på til saman 156,4 mill. kr.

I vedteken investeringsprogram som går fram av tabellane under, inngår følgjeleg berre prosjekt under bygging, samt prosjekt der det er gjort vedtak om oppstart.

Budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 finn de [HER](#). I skrivande stund er endeleg budsjett ikkje lagt ut. Avsnitt 5.3 på side 129 omhandlar investeringsprogram for fylkesveg, og avsnitt 5.4. på side 141 omhandlar investeringsprogram for mobilitet og kollektiv.

## 5.2 Fylkesveg

Tabellen nedanfor viser fordeling av midlar for fylkesveg i vedteke investeringsprogram for perioden 2022-2025 på ny budsjettstruktur. Heile ramma er altså som nemnt overfor ikkje fordelt ut til prosjekt i perioden.

Prosjekt over 50 mill kr. har eiga line i investeringsprogrammet.

Investeringar (tal i 1000kr) (Tal i 2022-kr)	Sum 2022- 2025	2022	2023	2024	2025	Etter 2025
<b>Veg- og bompengepakkar, ekskl. Miljøløftet/Byvekstavtalen og Bypakke Bergen</b>	<b>2 932 700</b>	<b>592 900</b>	<b>640 800</b>	<b>826 600</b>	<b>872 400</b>	<b>221 908</b>
Askøypakken	<b>895 100</b>	181 300	198 800	257 500	257 500	118 759
Nordhordlandspakken	<b>951 900</b>	172 100	264 800	257 500	257 500	103 149
Førdepakken	<b>965 700</b>	129 800	166 900	311 600	357 400	
Haugalandspakken	<b>17 300</b>	17 300				
Austevollpakken	<b>45 000</b>	45 000				
Framtidige bompengepakkar	<b>57 700</b>	47 400	10 300			
<b>Nye veganlegg (veg, bru/kai, tunnel)</b>	<b>949 500</b>	<b>152 800</b>	<b>360 500</b>	<b>338 900</b>	<b>97 300</b>	<b>0</b>
Ferjeavløysing Ytre Steinsund bru	<b>818 300</b>	103 000	309 000	309 000	97 300	0
Fv. 161 Åsen - Helleskaret	<b>131 200</b>	49 800	51 500	29 900		
<b>Utbetring, standardheving av eksisterande infrastruktur</b>	<b>1 490 000</b>	<b>788 900</b>	<b>394 000</b>	<b>218 800</b>	<b>88 300</b>	<b>0</b>
<u>Trafikktryggleik/mindre utbetringar - diverse tiltak</u>	<b>275 600</b>	257 200	18 400			
<u>Bru</u>						
Fv. 583 Osøyro	<b>79 400</b>		3 100	3 100	73 200	
Bruer - diverse tiltak	<b>178 900</b>	59 900	100 000	19 000		
<u>Ferje- og hurtigbåtkai</u>						
Prosjekt over 50 mill. kr						
Kaier- diverse tiltak	<b>27 100</b>	21 900	5 200			
<u>Tunneloppgradering</u>						
Fv. 5633 Seimsdalstunnelen	<b>152 400</b>	140 300	11 000	1 100		
Fv. 566 Tiråstunnelen	<b>93 200</b>	72 600	20 600			
Fv. 53 Tunnelar i Årdal	<b>205 900</b>		37 600	153 200	15 100	
fv. 53 Steiggjetunnelen	<b>85 800</b>	77 100	8 700			
Diverse elektrotiltak (VTS og elektro fv. 50 Aurland-Hol)	<b>48 500</b>	7 300	41 200			
<u>Utbetringstiltak på eksisterande infrastruktur</u>						
Fv. 79 Øystese - Ålvik - Granvin	<b>98 700</b>	24 400	31 900	42 400		
Fv. 611 Sæle - Engebø	<b>126 500</b>	61 700	64 800			
Fv. 57 Dale-Storehaug	<b>92 700</b>	41 200	51 500			
Fv. 500/5048/5050 Diverse tiltak - Halsnøysambandet	<b>25 300</b>	25 300				
<b>Mjuke trafikantar</b>	<b>171 600</b>	<b>128 300</b>	<b>27 100</b>	<b>16 200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Fv. 548 Brandsøyvegen (refusjon)	3 900	1 300	1 300	1 300		

Fv. 614 Breivika - Svelgen	<b>32 600</b>	32 600				
Fv. 5704 Brandsøy - Solheim (delprosjekt)	<b>29 800</b>	19 500	10 300			
Gang og sykkel - diverse tiltak	<b>105 300</b>	74 900	15 500	14 900		
<b>Planlegging</b>	<b>44 000</b>	<b>35 500</b>	<b>8 500</b>			
Planprogram	<b>44 000</b>	35 500	8 500			
<b>Anna</b>	<b>258 100</b>	<b>74 900</b>	<b>65 000</b>	<b>57 700</b>	<b>60 500</b>	
Refusjonar	<b>147 200</b>	46 500	37 500	30 200	33 000	
Grunnerverv/avslutning av prosjekt	<b>96 900</b>	23 400	24 500	24 500	24 500	
Justerings mva. (refusjon)	<b>6 000</b>	1 500	1 500	1 500	1 500	
Diverse	<b>8 000</b>	3 500	1 500	1 500	1 500	
<b>Ufordelt ramme ordinære prosjekt</b>	<b>2 863 400</b>	<b>98 800</b>	<b>535 400</b>	<b>860 600</b>	<b>1 368 600</b>	
<b>Skredsikring</b>	<b>2 459 400</b>	<b>436 500</b>	<b>692 800</b>	<b>707 800</b>	<b>622 300</b>	<b>661 260</b>
Fv 500 Folgefonntn-Årsnes, byggtr 1	<b>332 400</b>	215 800	84 000	32 600		0
Fv. 722 Flovegen	<b>52 100</b>	15 000	37 100			
Fv. 53 Ljoteli	<b>4 600</b>	4 600				
Mindre rassikringstiltak - diverse tiltak	<b>210 200</b>	110 400	99 800			
<b>Ufordelt skredsikring RTP</b>	<b>1 860 100</b>	<b>90 700</b>	<b>471 900</b>	<b>675 200</b>	<b>622 300</b>	<b>661 260</b>
<b>Sum investering</b>	<b>11 168 700</b>	<b>2 308 600</b>	<b>2 724 100</b>	<b>3 026 600</b>	<b>3 109 400</b>	<b>883 168</b>

I tabellen over er det gjort følgjande endringar i forhold til vedteken budsjett.

- Vegpakkar som er samarbeidsløysingar med kommunane vert lagt inn under veg- og bompengepakkar. Dette gjeld Austevollpakken, som er eit spleislag, og ikkje ein bompengepakke.
- Løyvingane til Trafikktryggleik, Mindre tiltak og Service og miljø er slått saman til Mindre utbetringar /trafikktryggleik - diverse tiltak. Inndeling vert vurdert i det vidare arbeidet med investeringsprogram.
- Budsjettløyvingane Nye veganlegg og Utbetring, standardheving av eksisterande infrastruktur. Med dette blir det skilt mellom veganlegg som krev heilt ny veg, og veganlegg der eksisterande vegar blir utbetra.

#### Veg- og bompengepakkar

Bompengar finansierer i dag prosjekt i 3 bompengepakkar utanom Bergen,- dette er Askøy - pakken, Nordhordlandspakken og Førdepakken. I tillegg er det avsett midlar til eit mindre utbyggingsprosjekt i Sveio gjennom Haugalandspakken. I dei øvrige pakkane (Kvammapakken og Bømløpakken) går inntektene til å finansiere renter og avdrag på lån.

Nordhordlandspakken består av 19 prosjekt i tillegg til rammetiltak i kvar av kommunane. 16 av prosjekta er på fylkesveg.

Førdepakken har 20 prosjekt, av desse er 7 på fylkesveg

Revidert Bømløpakke vart vedteke av Stortinget i desember 2021, og vil venteleg starte opp i 2022. Den skal finansiere 3 store prosjekt, i tillegg er det ein reserveliste på 3 prosjekt og

Forlenga Askøypakke og Kvinnheradpakke vart rundt årsskiftet 2021/2022 sendt til Samferdselsdepartementet etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet. Vidareføring av Askøypakken skal bidra til å få finansiert alle dei 10 prosjekta i Askøypakken. Det er i skrivande stund ikkje avklart om dei vert fremja for Stortinget våren 2022. Det er også under vurdering av ein strekningspakke for fv.47 gjennom Sveio og Haugesund.

Det kan bli aktuelt med ytterlegare bompengefinansiering av prosjekt i Vestland i planperioden for RTP. Som regel vil nye bompengepakkar medføre krav om fylkeskommunal delfinansiering.

Austevollpakken er eit spleiselag mellom kommunen og fylkeskommunen med ein total ramme på 140 mill. kr. der fylkeskommunen bidreg med 70 mill. kr. inkludert fylkeskommunal eigendel og statleg medfinansiering over ordninga Viktige vegar for næringslivet, og kommunen med 70 mill. kr.

#### Nye veganlegg

I investeringsprogrammet for 2022-2026 er det løyving til to prosjekt, ferjeavløysingsprosjektet Ytre Steinsund bru i Solund kommune og fv. 161 Åsen - Helleskaret i Bjørnafjorden kommune.

#### Bruer

For samleløyvinga til bruer er det i økonomiplanperioden 2022-2025 avsett 79,4 mill. kr. til utbetring av kulvert på fv. 583 Osøyro, samt 184,1 mill. kr. til diverse mindre tiltak.

#### Kai

Det er i økonomiplanperioden avsett 21,9 mill. kr til samleløyving til kai.

#### Tunneloppgradering

Til tunneloppgradering er det avsett 585,8 mill. kr i økonomiplanperioden for igangsette prosjekt.

#### Utbetringstiltak på eksisterande infrastruktur.

Det er avsett 465,3 mill. kr. til utbetringstiltak på eksisterande infrastruktur. Av dette er 208,5 mill. kr avsett til mindre utbetringstiltak og 6,3 mill. kr til miljø- og servicetiltak. Det er avsett midlar til prosjekta fv. 79 Øystese-Ålvik- Granvin og fv. 611 Sæle-Engbø. Det er også noko midlar til diverse tiltak på Halsnøysambandet som er bruk av restmidlar etter Halsnøysambandet.

#### Mjuka trafikantar

Det er avsett 171,6 mill kr til mjuka trafikantar. Større prosjekt er fv. 548 Brandsøyvegen (refusjon,) fv. 614 Breivika – Svelgen og fv. 5704 Brandsøy - Solheim (delprosjekt). Det er også ei samleløyving på 60,8 til diverse tiltak.

I bompengepakkanne er det og fleire prosjekt for mjuka trafikantar.

#### Planlegging

Det er avsett 44 mill. kr til planlegging i perioden.

#### Skredsikring

Det er avsett om lag kr. 2,6 mrd kr til skredsikring i perioden. Det er 1,86 mrd kr i økonomiplanperioden som ikkje er fordelt. I budsjettet er det avsett midlar til fv. 500



Folgefonntunnelen-Årsnes, byggtrinn 1, fv. 722 Flovegen og fv. 53 Ljoteli samt samleløyving til pågåande mindre tiltak.

## 5.3 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport

Tabellen under viser fordeling av budsjettmidlar innan mobilitet og kollektivtransport for perioden 2022-2025 med ny budsjettstruktur.

Investeringar (tal i 1000kr) (Tal i 2022-kr)	Sum 2022- 2025	2022	2023	2024	2025	Etter 2025
	<b>610 200</b>	<b>191 500</b>	<b>65 800</b>	<b>255 400</b>	<b>97 500</b>	<b>0</b>
Bybanen – vognmateriell	<b>109 700</b>	109 700				
Ulike investeringstiltak kollektivområdet	<b>205 200</b>	51 300	51 300	51 300	51 300	
Ulike byggtiltak innan kollektiv	<b>37 200</b>	9 300	9 300	9 300	9 300	
Ulike veg-/infrastrukturtiltak innan kollektiv	<b>26 400</b>	21 200	5 200			
Båtanbod tidl. Sogn og Fjordane	<b>231 700</b>			194 800	36 900	
<b>Sum investering</b>	<b>610 200</b>	<b>191 500</b>	<b>65 800</b>	<b>255 400</b>	<b>97 500</b>	<b>0</b>

*Ulike investeringstiltak for kollektivområdet* er ei løyving som mellom anna går til investeringar i betalingsløyvingar, sanntidssystem og andre digitaliseringsprosjekt.

*Ulike byggetiltak innan kollektiv* er ein årleg investeringsløyving på 9,3 mill. kr som vert nytta til opparbeiding og utbetring av bygningar på mellom anna terminal-, venterom-, sjåfør- og kollektivfasilitetar, samt bussanlegg som er parkeringsareal for bussane når dei ikkje er i trafikk.

*Ulike veg-/infrastrukturtiltak innan kollektiv* er ein pott som blir nytta til å betre tilhøva for kollektivtransporten med tanke på haldeplassoppgraderingar, universell utforming og framkome. Potten har vore på om lag 20 mill. kr i lang tid i gamle Hordaland.

Linja med *Båtanbod i tidlegare Sogn og Fjordane* syner blant anna infrastrukturkostnader i samband med dei nye båtanboda. Teknologiløysingane er ikkje avklåra, og tala er difor førebelse og vert justert i komande budsjett- og økonomiplanar.

## 5.4 Bypakke Bergen/ Byvekstavtalen

Tabellen under viser vedteke investeringsprogram med ny budsjettstruktur for byvekstavtalen.

Investeringar (tal i 1000kr) (Tal i 2022-kr)	Sum 2022- 2025	2022	2023	2024	2025	Etter 2025
<b>Bybanen</b>	<b>2 728 100</b>	<b>1 078 000</b>	<b>517 500</b>	<b>671 300</b>	<b>461 300</b>	<b>0</b>
Bybanen - byggetrinn 4	<b>1 364 700</b>	944 700	210 000	210 000		
Bybanen - byggetrinn 5	<b>1 363 400</b>	133 300	307 500	461 300	461 300	
<b>Investeringar i Byvekstavtalen/Bypakke Bergen</b>	<b>1 406 500</b>	<b>441 300</b>	<b>342 800</b>	<b>325 400</b>	<b>297 000</b>	<b>0</b>
Investeringar i Byvekstavtalen/Bypakke Bergen	<b>1 406 500</b>	441 300	342 800	325 400	297 000	
<b>Sum investering</b>	<b>4 134 600</b>	<b>1 519 300</b>	<b>860 300</b>	<b>996 700</b>	<b>758 300</b>	<b>0</b>

### Bybanen

Bybanen byggetrinn 4 mellom Bergen sentrum og Oasen skal ferdigstillast, og det er sett av midlar til vidare planlegging av Bybanen byggetrinn 5 mellom Bergen sentrum og Åsane. Investeringskostnadene vert redusert i ein periode framover, før oppstart av Bybanen byggetrinn 5 mot Åsane.

### Investeringar i Byvekstavtalen

Andre investeringar innanfor avtaleområdet vert spesifisert gjennom handlingsprogrammet for Miljøløftet.

## 5.5 Disponible midlar til fordeling

Som nemnt i avsnitt 5.2 er det avsett ei ufordelt ramme til ordinære prosjekt på 2 863 mill kr i perioden 2022-2025 til vegføremål. Dette er midlar som kan fordelast både til rammeløyvingar og til større prosjekt.

I Regional transportplan 2022-2033 er det peikt på at det er store behov for rammeløyvingar til mindre tiltak til trafikktryggleik, til gang- og sykkelprosjekt, kollektivprosjekt samt til utbetring av tunnelar, bruer og kaiar. Dette er ikkje innarbeidd i vedteke budsjett og økonomiplan. Ut frå dette er det gjort ei vurdering av kva som vil vere tilgjengeleg ramme når det vert teke omsyn til behovet for å vidareføre midlane til desse rammeløyvingane i perioden, I tabellen under er det gjort eit overslag over kor mykje midlar det er att av den ufordelte ramma ved ei vidareføring av rammeløyvingane ut gjeldande økonomiplanperiode til 2025. Det er lagt til grunn at løyvingane for gang- og sykkel, mindre utbetringar/trafikktryggleik, planlegging og infrastrukturtiltak for kollektivtransport vert vidareført på same nivå som i 2022. For bru og kai er det gjort ei vurdering av kva for tiltak som er kritiske med tanke på å sikre framkome, berevne og for å oppretthalde dagens tilbod. Vidare er det for tunnel lagt inn om lag det som svarar til midlane som vert fordelt gjennom inntektssystemet for fylkeskommunane til kompensasjon for tunneltryggleiksforskrifta for fylkesveg.

I tabellen under er anslått behov for ytterlegare midlar til rammeløyvinga ut over vedteke budsjett (jf tabellar i avsnitt 5.2 og 5.3 ovanfor) for perioden 2022-2025. Tala er avrunda.

	<b>Anslått behov utover vedteke budsjett for perioden 2022 - 2025</b>	<b>Føresetnad</b>
<b>Ufordelt RTP</b>	<b>2 850 000</b>	
Bru	250 000	Anslått behov i perioden
Ferje- og hurtigbåtkai	75 000	Anslått behov i perioden
Tunneloppgradering	320 000	Føresettt 225 mill. kr. årleg, som er litt høgare enn det fylkeskommunen får i tunnelsikringsmidlar i kommuneproposisjonen
Planprogram	100 000	Vidareføring av løyving 2022, 35 mill. kr. årleg
Trafikktryggleik/mindre utbetringar	600 000	Vidareføring av løyving i 2022, 200 mill. kr. årleg
Mjuka trafikantar	350 000	Vidareføring av løyving i 2022, 130 mill. kr årleg
Veg- og infrastrukturtiltak for kollektiv	55 000	Vidareføring av løyving 2022, 20 mill. kr. årleg
<b>Totalt behov rammeløyvingar</b>	<b>1 750 000</b>	
<b>Ufordelt RTP etter avsetjing til samleløyvingar</b>	<b>1 100 000</b>	

Ut over dette er det lagt fram saker med framlegg til auke i investeringar på ytterlegare 150 mill. kr. av midlane avsett til RTP til diverse tiltak i fylkestinget i mars 2022.

Regjeringa har sett av midlar til ei ny øyremerka tilskotsordning til vedlikehald, fornying og utbetring av fylkesvegane. Denne er ikkje innarbeidd i tabellen, då desse midlane er ikkje fordelte i skrivande stund. I skrivande stund ikkje har fått tildelt midlane. Det er grunn til å tru at det i 2022 kan gje ei styring av budsjettet på omlag 30 mill. kr.

Det er grunn til å peike på at dette er eit grovt overslag over behov for midlar utover vedteke budsjett i perioden. Talgrunnlaget vert justert fram mot vedtak av økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i juni. Føremålet er å gje eit grovt anslag over kor mykje midlar som er til disposisjon i planperioden. **Samla sett tilseier dette at det vil vere i overkant av 1 mrd. kr. til fordeling i perioden fram til og med 2025.** Mesteparten av desse midlane vil først vere tilgjengeleg mot slutten av perioden.

Midlar til skredsikring på i alt 1,86 mrd kr i perioden 2022-2025 kjem i tillegg til dette.

Dei ufordelte midlane kan løyvast til styrking av mindre utbetringar/trafikktryggleik, mjuka trafikantar og infrastruktur for kollektiv, eller til oppstart av nye prosjekt. Regional transportplan

2022-2033 legg opp til ei prioritering av tiltak knytt til trafikktryggleik og til mjuke trafikantar, samt tiltak til kollektivtrafikk. Det er difor store behov også for løyvingar på desse områda. Det er grunn til å peike på at 225 mill. kr årleg til tunnel gjer at fylkeskommunen ikkje vil nå fristen i 2031 for oppgradering av tunnelar etter tunneltryggleiksforskrifta på fylkesveg.

I økonomiplanen er det førebels ikkje avsett økonomiske rammer for åra frå og med 2026. Det vert lagt opp til at finansutvalet i mars 2022 tek stilling til rammer for 2026. Rammer for seinare år vert fastsett gjennom årlege saker om budsjettammer som vert vedteke av fylkestinget i juni kvart år for dei neste fire påfølgjande åra.

Frå og med 2026 vil det vere mindre bindingar på prosjekt enn i dag, noko som gjer at det vert meir midlar disponibelt til fordeling. Samstundes har fylkeskommunen i dag ein gjeldsgrad på 115 %, som er høgare enn tilrådd. Det vil følgjeleg også i dei påfølgjande åra vere eit avgrensa handlingsrom til nye tiltak.

Fylkeskommunen kan auke sitt økonomiske handlingsrom på følgjande måtar:

- Delfinansiere nye prosjekt ved hjelp av bompengar.
- Utbyggingsavtalar og rekkjefølgjekrav kan bidra til å delfinansiere prosjekt.
- Spleiselag med kommunar.

Det må takast sikte på å få mest mogleg ut i frå dei ressursane som er stilte til disposisjon, og det er utarbeidd eit eige fagleg grunnlag for *Meir veg for pengane*. (LENKE VERT LAGA). Dette vert lagt til grunn for vidare arbeid innan sektoren.

Det må i tillegg bli arbeid for å styrkje fylkeskommunen sine økonomiske rammer til fylkeskommunale samferdselsområde.

## 5.6 Langsiktige prioriteringslister

Det er lagt opp til å utvikle ei langsiktig portefølje av store prosjekt. For bru og kai er prosjekta angitt i ei prioritert rekkjefølgje over tid. For andre prosjekt er det ikkje teke stilling til ei rekkjefølgje for prioritering av prosjekt, men dei er delt inn i følgjande kategoriar:

- Prosjekt som er aktuelle for oppstart i økonomiplanperioden, dvs. fram til og med 2026.
- Prosjekt som er aktuelle for langsiktige prioriteringslister

Prosjekta er lagt inn i kartløyving <https://www.fylkesatlas.no/rtp>. Ytterlegare informasjon om prosjekta vert langt inn i kartet ved å trykkje på prosjektet.

I kartløyvinga er det gitt nærare informasjon om prosjekta. Det er grunn til å presisere at kostnadsanslaga er usikre, og at det vert arbeid med å kvalitetssikre desse.

Etter at økonomiske handlingsprogram og investeringsprogram er sendt på innspelsrunde til kommunane, blir det utarbeidd eit nærare framlegg til prioriteringar til vedtak i fylkestinget i juni. Prosjekta blir kvalitetssikra og kostnadsvurdert parallelt med dette. For bru, kai og tunnel er det ikkje gjort ei vurdering av kva som er vedlikehaldstiltak eller investeringstiltak.

### 5.6.1 Bru

Det er gjort ei gjennomgang av behovet for større vedlikehaldstiltak innan bru. Tilstanden på mange av bruene i fylket er kritisk med tanke på å sikre framkome og bereevne. Prioriteringane

er gjort etter skadeprioritet på brua, fare for brot i veglenkjer og årssdøgntrafikk. Det er i tillegg til tiltaka nedanfor også behov for samleløyving til tiltak på mindre bruer.

Det er vurdert at det er behov for å avsetje om lag 360 mill. kr dei komande 4 åra, og 650 mill. kr i resten av planperioden for å sikre dagens bruer med tanke på skadegrad, trafikktryggleik og fare for brot på veglenkjer. Dette inkluderer m.a. bygging av ny Alverstraumen bru i Alver og ny Risnes bru i Masfjorden.

Større prosjekt som er prioritert i perioden følgjer av tabellen under. I tillegg må det avsetjast midlar til mindre tiltak på bruer. Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i prioritert rekkjefølgje i tid:

Namn	Kommune	Tiltak
Bømlabrua	Bømlo	Diverse vedlikehaldstiltak. Kritisk tilstand for bærekablane
Hamrøy	Bremanger	Omfattande vedlikehald av bæresystem. Mest truleg med katodisk beskyttelse.
Oldersund	Bremanger	Omfattande vedlikehald av bæresystem. Mest truleg med katodisk beskytting
Herdlesundet	Askøy	Katodisk beskytting av bruplate. Vedlikehald av kabler og hengestengar etter 2026
Tofterøy	Øygarden	Katodisk beskytting av bruplate. Vedlikehald av kabler og hengestenger etter 2026
Overflatebehandling lengre stålbruer Bømlo	Bømlo	Overflatebehandling på fire bruer. Brandasund, Spissøybrua, Djupasund og Klubbasund.
Mollandseid	Masfjorden	Ny bru. Vegen bør leggjast om for å få betre kurvatur
Overflatebehandling lengre stålbruer Austevoll	Austevoll	Overflatebehandling på tre bruer. Spissøybrua, Navøybrua og Nautøy
Alverstraumen	Alver	Ny bru
Askøybrua	Bergen	Overflatebehandling av kablar, hengestenger og brukasse.
Rørdalsfjord	Solund	Overflatebehandling av fagverk og utskifting av ståldeler. Ved ny bru over Ytre Steinsund vil denne brua bli ein flaskehals og bør skiftes ut.
Osterøybrua	Bergen	Overflatebehandling av kablar, hengestenger og brukasse.
Risnes	Masfjorden	Ny bru
Kvamme Øvre	Lærdal	Ny bru
Kvamme Øvre 1	Lærdal	Ny bru
Overflatebehandling lengre stålbruer Askvoll	Askvoll	Overflatebehandling på tre bruer.

Overflatebehandling lengre stålbruer Gulen	Gulen	Overflatebehandling på tre bruer. Mjåsund, Mjømnesund og Nappsund.
--	-------	--

Det blir føreslege å starte opp eit forprosjekt om utbetring eller bygging av ny bru på fv. 79 Fyksesund bru med tilhøyrande veganlegg.

## 5.6.2 Kai og ferjekai

Prioritering av tiltak på ferjekai er basert kriteriet fare for at kaien (og dermed sambandet) vert stengt. Det er teke omsyn til kritisk år for tiltak.

I det faglege grunnlaget er det 15 prioriterte ferjekai som åleine treng utbetringar på 114 mill. kr i perioden 2022 – 2028. Til oppgradering av landareal på dei mest kritiske stadane syner rapporten at det er behov for 65 mill. kr i perioden 2022 – 2028. Hurtigbåtrutene i Vestland trafikkerer om lag 150 kai. Foreløpig gjennomgang av hurtigbåtkaiene indikerer eit samla behov for utbetring på minst 40 mill. kr.

Behova for utbetringar følgjer av tabellen under. Behov for ombygging av ferjekai og hurtigbåtkai som følgjer av nye ferjeanbod er ikkje teke med i denne tabellen, då kostnadene for dette ikkje er avklara.

Prosjekta er føreslått i prioritert rekkjefølgje i tid.

Ferjekai	Kommune	Tiltak
Fjelbergøy	Kvinnherad	Ny ferjekaibru og tilleggs kai,
Ranavik	Kvinnherad	Ny hurtigbåtkai for å unngå leiekostnader
Hatvik	Bjørnafjorden	Ny og breiere ferjekaibru.
Venjanaset	Bjørnafjorden	Ny og breiere ferjekaibru. Utføring samtidig med Hatvik
Nordhuglo	Stord	Overflatebehandling og nytt tredekke.
Losna	Solund	Forlenging tilleggs kai (rør til fjell eller støttepunkt)
Lerøy	Øygarden	Forlenging tilleggs kai (støttepunkt)
Skånevik	Kvinnherad	Ny ferjekaibru og støttepunkt, ev. flytte ferjekai.
Krokeide	Bergen	Forlenging tilleggs kai (rør til fjell eller støttepunkt)
Værlandet	Askvoll	Ny ferjekaibru og tilleggs kai
Husevågøy	Kinn	Ny ferjekaibru og tilleggs kai
Gjermundshamn	Kvinnherad	Ny og breiere ferjekaibru
Varaldsøy	Kvinnherad	Ny ferjekaibru og tilleggs kai
Husavik	Austevoll	Ny og breiere ferjekaibru
Hodnanes	Tysnes	Forlenging tilleggs kai (støttepunkt)

## 5.6.3 Tunnel

I investeringsprogrammet vert det skilt mellom to kategoriar behov knytt til tunnel. Det eine omhandlar dei tunnelane som inngår i oppgraderingsprosjektet for tunneltryggleiksforskrifta for fylkesvegar. Dette er tunnelar som er 500 meter eller lengre og har ÅDT på 300 eller meir. Den andre kategorien er øvrige tunnelar. Dette er tunnelar som er lengre enn 500 meter, men har ein ÅDT som er mindre enn 300, og tunnelar som er mindre enn 500 meter.

Tunnelar som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta for fylkesveg har ein frist ut 2031 for ferdigstilling. Med dei midlane som staten overfører til fylkeskommunen for kompensasjon for tunneltryggleiksforskrifta på fylkesveg, vil ein ikkje kunne nå denne fristen. Det er i tillegg behov for å gjere ytterlegare tiltak i tunnelane ut over dei forskriftsfesta krava.

Det vart i fagleg grunnlag «Oppgradering etter tunnelforskrifta» utarbeida eit forslag til prioriteringsliste, sjå [LENKJE](#). Det vert arbeidd med ei revidert prioriteringsliste fram mot fylkestinget i juni 2022.

### Tunnelar som vert omfatta av tunneltryggleiksforskrifta

Her vert kunnskapsgrunnlaget til regional transportplan lagt til grunn for prioriteringa.

Gjennomføringa av oppgraderinga må sjåast i samanheng med mellom anna:

- Konseptvalutgreiing for ny arm frå E134 til Bergen (Folgefonn tunnelen)
- Tilgrensande prosjekt som til dømes rv. 555 Sotrasambandet, Miljøløftet, tunneloppgraderingsprosjektet til Statens vegvesen (m.a. Olsvik tunnelen, Stongafjell tunnelen og Løvsstakktunnelen). Det er behov for å vurdere nærare konsekvensane for framkome for trafikken i Bergensområdet før det vert starta på desse prosjekta.
- Moglegheitane for å få meir veg for pengane ved å sjå prosjekt i samanheng.

Det vert lagt til grunn at ein kan starte med følgjande prosjekt i komande økonomiplanperiode (Sortert etter vegnummer, ikkje prioritert rekkjefølgje).

Vegnr.	Prosjekt	Kommune
Fv.49	Fossenbrattetunnelen	Samnanger
Fv. 50	Vassbygd tunnelen	Aurland
Fv 53	Finnså tunnelen	Årdal
Fv 53	Kolnostunnelen	Årdal
Fv 540	Løvsstakktunnelen	Bergen
Fv.550	Eitrheimstunnelen	Ullensvang
Fv. 614	Magnhildskartunnelen	Bremanger
Fv. 614	Isetunnelen	Bremanger

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2027-2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje).

Fv 49	Følgefonntunnelen	Kvinnherad
Fv 562	Olsviktunnelen	Bergen
Fv 53	Timreskredstunnelen	Årdal
Fv 500	Furebergstunnelen	Kvinnherad
Fv 562	Stongafjelltunnelen	Askøy
Fv. 569	Modalstunnelen	Vaksdal
Fv 615	Eikenestunnelen	Gloppen
Fv 602	Instefjordtunnelen	Gulen
Fv 615	Fløgatunnelen	Gloppen

Det vil då stå igjen 14 tunnelar etter 2033, dei fleste av desse er korte og har dels låg trafikk.

I det faglege grunnlaget vart minimumskrav etter forskrift rekna til om lag 1,8 mrd. kr. og nærare 3,1 mrd. kr. om ein skal følgje faglege tilrådingar og tilleggselement som har kome i handbok N500 Vegtunnelar. Fylkeskommunen vil med dette ikkje kunne nå fristen etter tunneltryggleiksfrista for fylkesveg som er sett til 2031.

#### Øvrige tunnelar

Det er 205 tunnelar som er omfatta av denne kategorien.

Her skal tunnelane prioriterast etter følgjande prinsipp:

- Vegar i funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) og C (lokale hovudvegar).
- Behov for tiltak knytt til framkomme og trafikktrygging, særleg knytt næringslivet sitt behov.

Det vert starta opp eit arbeid med kartlegging av øvrige tunnelar, og behov for oppgradering av desse. Særleg er det aktuelt å auke høgde på tunnelar. Dette vil kunne få budsjettmessige konsekvensar som ikkje er kostnadsrekna.

### 5.6.4 Skredsikring

Det er føreslått å bruke om lag 400 mill kr. i økonomiplanperioden til mindre skredsikringstiltak. Dette vil bidra til heilt eller delvis sikring av fleire punkt med høg skredfaktor.

Tabellen under viser prosjekt som er aktuelle for vurdering av oppstart i planperioden. Det er også lagt inn moglege prosjekt som kan vurderast starta opp om rammene vert auka (ikkje prioritert rekkjefølgje).

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2023-2026 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):



Vegnr.	Kommune	Planstatus
Fv. 49 Tokagjelet	Kvam/Samnanger	Kommunedelplan, startar regulering
Fv. 55 Bru over Esefjorden	Sogndal	Regulering pågår.
Fv. 79 Steinstøberget	Kvam	Behov for reguleringsplan
Fv. 609 Heilevang	Askvoll/Sunnfjord	Regulering pågår

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2027- 2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Planstatus
Fv. 49 Nordrepollen – Austrepollen	Kvinnherad	Kommunedelplan, startar regulering
Fv. 5600 Arnafjorden	Vik	Forprosjekt frå 2015
Fv. 5724 Oldedalen	Stryn	Behov for forprosjekt

Fv. 49 Tokagjelet er eit prosjekt som også løyser utfordringar med trafikktryggleik og framkome over Kvamskogen, og prosjektet vil truleg krevje delvis bompengefinansiering og evt. bruk av andre fylkeskommunale midlar for å kunne realiserast. Det kan vere aktuelt også å vurdere bompengar for fv. 55 bru over Esefjorden, som er eit prosjekt som kortar inn vegen.

Det er under arbeid ei konseptvalutgreiing for strekninga E134 – Bergen, som kan omfatte strekninga fv. 49 Nordrepollen – Austrepollen. Det kan føre til at vegen blir omklassifisert til riksveg. Det kan vere grunn til å avvete vedtak om utbygging av prosjektet fram til dette er avklart.

Omfanget av skredpunkt er høgt i Vestland, og det er mange og viktige behov. Samla sett vil dei sju nemnte prosjekta saman med ei avsetjing på 100 mill. kr. til mindre rassikringstiltak, ta alle skredssikringsmidlane med dagens løyvingsnivå ut planperioden til 2033.

Det er mange store og viktige behov innan skredssikring i Vestland, og det er vesentleg å arbeide for auka rammer til skredssikring frå staten. Stortinget har gjennom vedtak i Nasjonal transportplan 2022-2033 bedt om at regjeringa saman med fylkeskommunane utarbeider ein nasjonal gjennomføringsplan for alle skredpunkt på riksveggar og fylkesveggar med høg og middels skredfaktor. Det er grunn til å tru at ein slik strategi vil vere eit grunnlag til neste rullering av Nasjonal transportplan for perioden 2026-2037. Det vil til ny Nasjonal transportplan også bli utarbeida ein ny og oppdatert skredssikringsliste. Det vert tilrådd å avvete prioriteringsrekkefølge for skredssikringsprosjekt ut over dei føreslåtte tiltaka til ny liste og nasjonal gjennomføringsplan ligg føre.

### 5.6.5 Mjuka trafikantar

Det er gjort ei omfattande vurdering av moglege gang- og sykkelvegprosjekt. I RTP er det prioritert å styrkje tilbodet til mjuke trafikantar, særleg knytt til å sikre barn og unge. Det kan t.d. bli fremja ei målsetting om å setje i gang to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er i tillegg behov for å avsetje ein samleløyving til mindre tiltak.

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2023- 2036 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

<b>Vegnr.</b>	<b>Prosjekt</b>	<b>Kommune</b>	<b>Planstatus</b>
Fv. 49	Egne hjem	Ullensvang	Forprosjekt, må regulerast
Fv. 79	Øystese-Laupsa	Kvam	Regulert
Fv, 271	Sjukehusvegen	Lærdal	Eldre reguleringsplan
Fv. 567	Loftås-Hauge	Osterøy	Regulert
Fv. 615	Sandane-Fitje	Gloppen	Forprosjekt, behov for regulering
Fv. 5056	Saghaugen, Kjøtteinsvegen	Stord	Behov for reguleringsplan
Fv. 5402	Ringheimsvegen	Voss	Forprosjekt, må regulerast
Fv. 5704	Firdavegen, Florø	Kinn	Behov for reguleringsplan

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2027- 2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Prosjekt	Kommune	Planstatus
Fv. 57	Dalsvegen	Fjaler	Eldre reguleringsplan
Fv. 60	Byrkjelo-Kruthusvegen	Gloppen	Ikkje behov for regulering
Fv. 60	Skogstad-Hilde (Innvik)	Stryn	Regulert
Fv. 424	Haukåsvegen frå Porsmyrvegen	Sogndal	Behov for reguleringsplan
Fv. 500/548	Opsanger-Reset	Kvinnherad	Regulering pågår
Fv 548	Skånevik sentrum	Etne	Behov for forprosjekt
Fv. 605	Eivindvik	Gulen	Behov for reguleringsplan
Fv. 611	Eikefjord - Sunnarvik	Kinn	Regulert
Fv. 615	Sandane sentrum, miljøgate	Gloppen	Regulert
Fv. 544	Vabakkjen-Sæ (miljøgate)	Stord	Regulert
Fv. 4980	Gullvegen	Sveio	Reguleringsplan, men behov for forprosjekt for vurdering av bru
Fv. 5012	Giljevegen	Bømlo	Regulert
Fv. 5132	Tysse-Haga	Samnanger	Truleg behov for regulering
Fv. 5392	Bordalsvegen	Voss	Behov for reguleringsplan
Fv. 5704	Bransøy-Solheim	Kinn	Reguleringsplan, men truleg behov for endring
Fv. 5731	Sandane sentrum-Austrheim	Sandane	Forprosjekt, må regulerast

Ut i frå fylkeskommunen sine økonomiske rammer, er det truleg ikkje rom for oppstart av alle desse prosjekta i planperioden 2022-2033, og det vert arbeidd vidare med vurdering av prosjekta fram mot vedtak av investeringsprogrammet.

Det går ein prosess med rullering av handlingsprogrammet til Miljøløftet som går parallelt med investeringsprogrammet til Regional transportplan i fylkestinget i juni 2022. Kommande handlingsprogram til Miljøløftet vil kunne finansiere gang- og sykkelprosjekt i omegnskommunane til Bergen. Ved rulleringar av handlingsprogrammet i Miljøløftet vert det utarbeida prosjektark for tilbud til mjuke trafikantar. Prioriterte gang- og sykkelprosjekt i omegnskommunane som bidreg til nullvekstmålet, vert vurdert innarbeida i den endelege versjonen av investeringsprogrammet for Regional transportplan.

## 5.6.6 Veganlegg

Det er gjennomført ein prosess med å vurdere vegnettet, særleg med fokus på vegar i funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) og vegar i funksjonsklasse C (lokale hovudvegar), samt vegar i funksjonsklasse D og E.

Prosjekt som er del av omsøkte og pågåande bompengepakkar er ikkje omtala.

### Strekningssvis prosjekt

I tråd med regional transportplan vert det føreslått å særleg prioritere regionale hovudvegar. Det er under utarbeiding strekningsvis utgreiingar for ein del vegnettet i funksjonsklasse B-, og det blir føreslått å setje av ei eiga løyving til strekningsvis utbetringar av desse vegane. Målet er å utvikle ein tilfredsstillande standard, og leggje opp til samlekontraktar for forhold som vegbreidde, kurvatur, sideterreng, oppgradering av busshaldeplassar mv. Dei strekningsvis utgreiingane skildrar nærare behova og prioriteringar på strekningane. På sikt vert det føreslått at det bør avsetjast 200 mill.kr årleg til strekningsvis tiltak på prioriterte vegar.

Følgjande vegar vert føreslått prioriterte i perioden (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Strekning	Kommune	Kommentarar
Fv. 48	Gjermundshamn-Tysse	Bjørnafjorden/ Kvam/Kvinnherad	Behov for forprosjekt Det er utarbeida forprosjekt for strekninga Mundheim-Holdhus
Fv. 49	Trengereid-Odda	Bergen/ Samnanger/Kvam /Ullensvang	Behov for strekningsvis tiltak særleg på strekningane Jondal-Jondalstunnelen og Gullbotn-Eikedalen
Fv. 55	Vadheim-Grense Innlandet	Høyanger/ Sogndal/ Luster	Planlegging pågår på delstrekningar, jf vegprosjekt
Fv. 57	Sløvåg-Storehaug	Hyllestad/ Fjaler/Gulen	Behov for forprosjekt på strekninga Sløvåg-Dale.
Fv. 57	Knarvik-Mongstad	Alver	Behov for kryssutbetring og tilbod til mjuke trafikantar
Fv .79	Steinestø-Ålvik	Kvam	Strekningssvis utbetring er under gjennomføring, og er innarbeida i investeringsprogrammet
Fv. 615	Hyen - Storebru	Gloppen	Størst utfordring Hyen-Skilbreivatnet
Fv. 576	Gjermundshamn-Tørvikbygd – Mundheim	Kvam / Kvinnherad	Gjort vurdering av tiltak. Truleg ikkje behov for reguleringsplan Sjå i smh med bruk av massar frå Tokagjelet

Strekningssvis utgreiing på strekninga Steinestø-Ålvik ligg inne i vedteken investeringsprogram for perioden 2022-2025.

### Andre store vegprosjekt

Med dei føringane som er sett i RTP og dei økonomiske rammene som fylkeskommunen har til rådvelde, vil det vere avgrensa med moglegheit for større vegprosjekt, og det må prioriterast

strengt. Det blir føreslått å særleg prioritere prosjekt med store behov, og der tiltak er under planlegging.

Det er for vegprosjekt ikkje føreslått ei tidsrekkefølgje for oppstart av prosjekta. Innspel frå kommunane samt vidare utgreiingsarbeid skal fastsetje dette. Det må vurderast moglegheit for bompengefinansiering av prosjekt for å kunne finansiere denne porteføljen.

Nedanfor går det fram større prosjekt som blir føreslått vurderte for oppstart i planperioden fram til 2033 (ikkje prioritert rekkjefølgje)

Prosjekt for mogleg oppstart i perioden 2023-2027 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Prosjekt	Planstatus	Tiltak
Fv. 55	Høyanger	Tronvik-Ulvåna	Starta regulering for delstrekning Merket-Ulvåna	Utbetring av veg
Fv. 541	Sveio	Grimstvedt-Sveio sentrum	Reguleringsplan under ferdigstilling	Utbetring av veg
Fv. 545	Stord/ Fitjar	Stord vestsida	Reguleringsplan under arbeid på strekning over kommunegrensa	Utbetring av kurvatur mv.
Fv. 548	Etne	Skånevik-Nesvågen-Flesjo	Regulert	Breiddeutviding med fortau
Fv. 560	Øygarden	Trengereidkryss et - Hammarsland-Eide	Omregulering, ikkje bruke regulert løysing, privat bidrag	Utbetring av vegline
Fv. 5402	Voss	Bavallsvegen	Reguleringsplan	Utbetre veg og fortau. Rekkjefølgjekrav

Prosjekt for mogleg oppstart i perioden 2027-2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Prosjekt	Planstatus	Tiltak
Fv. 55	Luster	Høyheim-Nes	Forprosjekt, behov for reguleringsplan	Utbedring av veg
Fv. 57	Sunnfjord	Storehaug-Perhaugen	Regulert	Utbedring av veg
Fv. 57	Sunnfjord	Båtevik-Storehaug	Kdp under arbeid	Utbedring/planlegging av ny vegline
Fv. 424	Sogndal	Vesterland-Storamyri	Forprosjekt. Krev reguleringsplan	Utbedring/ny vegline Samarbeid med kommunen
Fv. 561	Øygarden	Kolltveit-Sture	Behov for forprosjekt	Strekingsvis vurdering særleg knytt til av veg/haldeplassar.
Fv. 614	Bremanger	Svelgen-Indrehus	Regulering pågår	Ny vegline, stort prosjekt
Fv. 620	Stad	Kjøde - Sandvik	Forprosjekt under arbeid	Utbedring av veg. Vurdere trinnvis utbygging
Fv. 5242	Øygarden	Vestsidvegen	Behov for forprosjekt	Diverse tiltak gang og sykkel, vegutbedring
Fv. 5660	Askvoll	Atløysambandet	Reguleringsplan vedteke, KS2 under arbeid	Ny bru og vegline. Ferjeavløysings-prosjekt
Ny	Stord	Tverrsamband sjukehuset-Ådland bru	Reguleringsplan under arbeid.	Nytt tverrsamband over Frugårdselva

Ut i frå fylkeskommunen sine økonomiske rammer, er det truleg ikkje rom for oppstart av alle desse prosjekta i planperioden 2022-2033, og det vert arbeidd vidare med nærare vurdering av prosjekta fram vedtak av investeringsprogrammet.

I dette utkastet til investeringsprogram er ikkje trafikktryggingstiltak og mindre utbedringstiltak på fylkesveg som har ei prosjektramme under 50 mill. kr vurderte. Utfordringar og føringar som ligg til grunn tilseier likevel at det er vesentleg at det framleis vert avsett midlar til slike prosjekt i budsjettet. Dette inngår i arbeidet fram mot vedtak av budsjett og økonomiplan i 2022-2033.

Under samleløyvinga til trafikktryggleik/mindre utbedringar vert i tillegg følgjande vurdert:

- Ei eiga løyving til rekkverk. Rekkverk er sentralt for å styrkje trafikktryggleik, særleg med omsyn til utforkøyringsulukker.
- Ei eiga løyving til vegljøs. Vegljøs er eit viktig tiltak for å betre trafikktryggleiken. Utskifting til LED-lys vil også redusere kostnader til straum, og vil bidra å styrkje trafikktryggleiken.

- Ordning knytt til spleiselag for infrastruktur på fylkesveg, t.d. å etablere gang- og sykkeltiltak i samband med utbygging av VA-anlegg. Med dette vert det teke sikte på ein samla årleg vurdering av denne type tiltak, og rammene for ei slik ordning er under arbeid. Større samfinansieringsordningar må vurderast i dei årleg handlingsprogramma og budsjett- og økonomiplanprosessane.

#### Planbudsjettet

For å få meir sikre anslag for kostnader i prosjekt, er det behov for å gjere meir av undersøkingane som grunnundersøkingar i planfasen. Det tilsei at det vil vere behov for meir midlar i planbudsjettet. Det vil på den anna side kunne føre til meir sikre kostnadsanslag i byggefasen, og med dette også redusere kostnader og usikkerheit i denne planfasen.

#### **TRAFIKKTRYGGLEIKSTILTAK**

Døme på fysiske trafikktryggingstiltak som rettar seg inn mot dei alvorlegaste ulykkestypene:

- Fartsregulering og sikring av kryssingspunkt
- Tiltak for trygg skuleveg og hjartesone
- Mindre tiltak etter kommunale trafikktryggingssplanar
- Strakstiltak etter alvorlege ulykker
- Rekkverk, sideterrang og siktutbetring
- Veglys
- Forsterka vegoppmerking

### 5.6.7 Vegnettet i Bergen

Handlingsprogrammet for Miljøløftet har ein eigen prosess for rullering, porteføljestyling og oppdatering. Midlane i byvekstvtalen skal gå til tiltak som bidreg til nullvekstmålet.

Det har vore eit prinsipp at Miljøløftet skal finansiere tiltak innan samferdsel i Bergen. Samstundes er det store behov på fylkesvegane i Bergen som ikkje bidreg i same grad til nullvekstmålet, og som dermed ikkje utan vidare kan finansierast gjennom Miljøløftet. Fylkeskommunen må her gå i dialog med Bergen kommune om korleis dette skal løysast. Det bør vurderast å bruke midlar utanom Miljøløftet til tiltak i Bergen som ikkje bidreg til måloppnåing i byvekstvtalen.

Strekningar med særleg store utfordringar er nemnde i tabellen under (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje).

Vegnr.	Prosjekt	Tiltak
Div	Gater i sentrum	Reparere setningsskader, særleg på brusteinsvegar
Fv. 587	Arnatveit-Midtn	Tunnel forbi Grimesvingane, utbetringar på resten av strekninga
Fv. 5184	Grimstadvegen	Utbetring av veg, tilbod til mjuke trafikantar
Fv. 5192	Bjøllebotn-Totland	Utbetring av veg
Fv. 5198	Sædalsvegen	"Andedammen". Sikre veg mot flaum

## 5.7 Prosessar som kan få konsekvensar for framtidig investeringsprogram

Under er det omtalt behov som vil kunne påverke framtidige investeringsbehov, men som enno ikkje er med i tabellane over. Dette av di storleiken på dette eller finansieringskjelder ikkje er kjende, og det potensielt ligg lenger framme i tid. Det er viktig å peike på desse for å få eit betre oversyn framtidig forventa kostnader.

### 5.7.1 Framtidige anbod buss, båt og ferje

Omstilling til nye løysingar skjer i stor grad ved utlysing av nye transportkontraktar, og omstillinga gjev til dels store kostnader for fylkeskommunen. For kvar anbodsprosess blir potensiale og kostnader for aktuelle krav til nullutslepp utgreidd. Sidan teknologien er i rask utvikling, er slike utgreiingar er i stor grad «ferskvare», og bør ikkje gjennomførast lang tid i forvegen. Rammene for anbodsprosessen blir forankra gjennom politisk handsaming. Vidare blir det også utarbeid egna ansvarsdeling mellom oppdragsgjevar og operatør. Avhengig av kva modell ein legg til grunn i kontraktane, vil meirkostnadene kunne gje både behov for investeringar og auka midlar til drift.

Utviklingstiltak 2.6 i handlingsprogrammet – Nullutslepp og redusere fotavtrykket i heile kollektivtransporten vil gi meir informasjon om dette.

### 5.7.2 Terminalar og bussenlegg

Samfunnet er i ei utvikling der kommunane kjem med strengare krav til arealeffektivitet i sentrumsområde. Flytting av eksisterande bussenlegg ut av sentrum er ein av konsekvensane av slike kommunale føringar.

I Bergensområdet eig fylkeskommunen bussenlegga sjølve, medan det i distrikta er leigeavtalar på slike anlegg. Det skal gjerast vurderingar på om fylkeskommunen bør eige eller leige bussenlegg i distrikta for å ivareta ansvaret i samband med mellom anna elektrifisering og likebehandling av tilbydarane i anbodskonkurransar.

Utgreiingar viser at det vil vere behov for både nye og for flytting av eksisterande bussenlegg i Bergensområdet for å møte forventa vekst i tal bussar på 26 prosent fram mot 2030. Med så



mange fleire bussar i drift betyr det òg ein vesentleg auke i driftskostnader med ny ruteproduksjon.

Handlingsprogrammet til Regional transportplan inneheld utviklingstiltaka som vil få betydning for framtidige investeringsprogram. Dette gjeld kartlegging av behov på hurtigbåtkaier, utarbeiding av prioritert liste over tiltak for trafikktryggleik og framkome for kollektivanlegg, utgreiing av behov for bussanlegg, samt kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov.

### 5.7.3 Miljøløftet

Det går ein prosess med rullering av handlingsprogrammet til Miljøløftet som går parallelt med investeringsprogrammet til Regional transportplan i fylkestinget i juni 2022, der vert fylkeskommunale investeringsmidlar fordelt. Handlingsprogrammet til Miljøløftet skal vedtakast politisk hjå avtalepartane.

Det er behov for midlar til fylkesvegprosjekt i omegnskommunane til Bergen, og det kan bli aktuelt med justert fylkeskommunal medfinansiering ved refinansiering av byvekstavtalen.

### 5.7.4 Ferjeavløysingsprosjekt

I handlingsprogrammet til Regional transportplan 2022-2033 er det lagt inn eit utviklingstiltak for ferjeavløysingsprosjekt der det går fram at det blir arbeida vidare med ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen bistår i pågåande planarbeid for Fjelbergsambandet, samt er i dialog med kommunane Kvinnherad, Stord og Tysnes med Sunnfast, ei bruløysing mellom Kvinnherad og Tysnes via Huglo.

Atløysambandet er eit ferjeavløysingsprosjekt i Askvoll kommune som no er til ekstern kvalitetssikring. Sak om finansiering av Atløysambandet vert lagt fram i 2022.

### 5.7.5 Utbygging av statleg infrastruktur

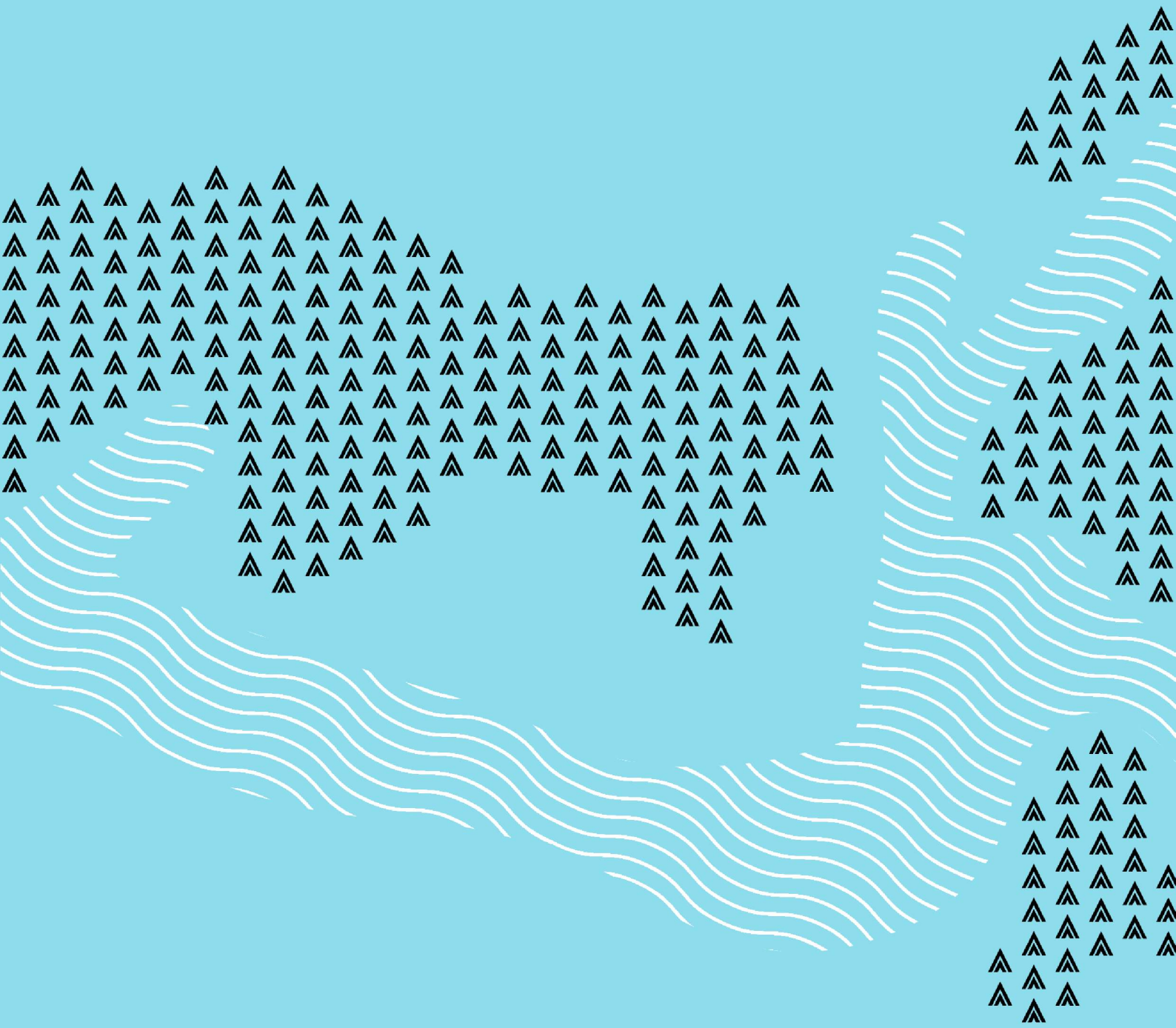
Utbygging av statleg infrastruktur vil kunne få konsekvensar for fylkesvegnettet. Døme på dette er ny E39 mellom Stord og Os som kan endre behova på fylkesvegnettet, og som mogleggjer eit nytt ferjesamband mellom Reksteren i Tysnes kommune og Huftarøy i Austevoll kommune. Videre kan tiltak på riksveg koordinerast med tiltak på fylkesveg. T.d. vil bygging av ny E39 gjennom Hafstadfjellet i Sunnfjord kommune kunne gje massar som kan nyttast til tiltak på fv. 57, og bygging av Stad skipstunnel kan gje massar til vegutbetring på fv 620.

## 5.8 Porteføljestyring

Gjennom investeringsprogrammet vert det lagt opp til å byggje opp ei prioritert prosjektportefølje basert på prinsippa i Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Ein langsiktig prosjektportefølje skal gje tryggleik for kva prosjekt og tiltak som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Vidare vil det gje tydelegare signal om vegar og prosjekt som må vente til ein får tilstrekkeleg med økonomiske midlar.

Det er lagt opp til å velje dei rette prosjekta og tiltaka ut i frå prioriteringane gitt i Regional transportplan. I utgangspunktet skal rekkjefølgja på dei langsiktige investeringane liggje fast. Samstundes skal dei årlege investeringsprogramma porteføljestyra ut i frå om det er forhold

som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane. Dette kan vere grunna vesentlege endringar i kostnadsanslag for prosjekt, framdrift i planlegging samt kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan også bli endringar i ytre rammeføresetnader som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur, nye statlege signal eller store næringsutbyggingar som får konsekvensar for prioriteringane. Det kan også oppstå situasjonar med kritiske fare for brot i infrastruktur som medfører behov for omprioritering.



[vestlandfylke.no](http://vestlandfylke.no)