

Saksbehandlar: Lars Erik Lunde
Avdeling: Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 13/6364-2

Handlingsprogram 2014 - 2017 (23) Statens vegvesen - fråsegn

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til dei overordna prioriteringane i Handlingsprogrammet 2014-2017(23). Det er viktig at oppgradering og utbetring av tunnelar blir høgt prioritert i perioden 2014-2017.
- 2 Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar til førebuande arbeid på prosjektet E39 Bjørset-Skei i 2014. Reguleringsplanen for den 11 km lange parsellen Bjørset-Skei vart handsama og godkjent i Jølster kommunestyre 5. november 2013. For å unngå stopp i framdrifta i er det behov for midlar til førebuande arbeid i 2014. Det er nødvendig å starte opp arbeid med m.a. arkeologiske utgravingar og grunnerverv slik at ikkje byggestart blir forseinka.
- 3 Fylkestinget ber om at det vert prioritert midlar til prosjektet E39 Farsund-Kusslid 2 i budsjettet for 2014. Dette var opphavleg planlagt som eitt prosjekt. Det er viktig at dette prosjektet kan slutførast.
- 4 Det er sett av kr. 1,2 mrd. kroner til investering på andre delstrekningar på E39 i Sogn og Fjordane i perioden 2018-23. Fylkestinget ber om at det i perioden 2014-2017 må settast av planmidlar til parsellane i Vadheim i Høyanger og Myrmel i Gaular slik at planarbeidet kan halde fram. Det må også settast av midlar til å starte opp reguleringsplan for Langeland-Førde-Moskog i løpet av planperioden. Halbrendslia er ein flaskehals der E39 har sterk stigning og vegen slyngar seg gjennom bustadområde med kvasse kurvaturar og 40-60 soner.
- 5 Regjeringa har ikkje teke stilling til val av konsept for E39 Skei-Ålesund. Fylkestinget ber om at det må setjast av planmidlar til å følgje opp trasèvalg når det ligg føre eit vedtak i regjeringa.
- 6 Løyvinga til E16 Varpe bru – Smedalsosen på 150 mill. kr i 2014 er for låg i høve til å sikre optimal framdrift i prosjektet. Fylkestinget ber om at det blir sett av midlar til å starte anleggsarbeid våren 2014, og løyvinga må ta høgde for at prosjektet kan ha ei optimal framdrift.
- 7 Fylkestinget ber om at prosjektet E16 Øye – Eidsbru får startløyving i 2014. Det er uheldig at dette blir utsett til 2016.
- 8 Fylkestinget ber om rv. 13 Vikafjellstunnelen vert starta opp i første fireårsperiode i tråd med merknader frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti i Innst. 450 S – 2012–2013 til Nasjonal transportplan. Dårleg vinterregularitet gir store utfordringar for næringsliv og for innbyggjarane i regionen. Fylkestinget føreset at det vert løyvd midlar til planlegging slik at prosjektet kan startast opp snarast råd.

- 9 Fylkestinget syner til at prosjektet rv. 5/55 Rundkøyning/kryss Sogndal sentrum hadde løyving i førre periode. Fylkestinget ber om det vert sett av midlar til å realisere prosjektet så snart planarbeid og grunnerverv er avklart.
- 10 Fylkestinget ber om å bli involvert i prosessen med å fastsetje standard, frekvens og opningstid på sambanda Manheller-Fodnes og Hella-Vangsnes-Dragsvik med oppstart 01.01.2016, og Anda-Lote med oppstart 01.01.2017, ved neste utlysing.
- 11 Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar i fireårsperioden til konseptvalutgreiingar for strekninga Øvre Årdal-Fortun-Bøverdalen og mogleg kryssing av Sognefjorden, inkludert vurdering av tunnel under ytre delar av Sognefjorden.

Vedlegg:

Framlegg til handlingsprogram for riksvegnettet 2014 – 17 (23)

Prosjektliste Sogn og Fjordane

Fylkestinget si fråsegn til Nasjonal transportplan 2014 – 23.

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. SAMANDRAG

Statens vegvesen har sendt ut framlegg til handlingsprogram for riksvegnettet for perioden 2014 – 2017 på høyring. Dette inneheld ei konkretisering av første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP).

Auka transport i storbyområda er ei utfordring. Det er sett eit mål i NTP om at all vekst i persontransporten i tiårsperioden skal skje med kollektivtransport, sykkel og gåing i disse områda.

Utanfor de store byane er det ei utfordring å sikre ein god standard og holde vegane opne til ei kvar tid. Forfallet på riksvegnettet er berekna til om lag 31-47 mrd. kr, og det eit stort behov for midlar til å innfri krava i tunneltryggleiksforskrifta innan 2019. Det er store utfordringar innan vedlikehald, og behovet for midlar er stort.

Prioriteringane i handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 er i store trekk gitt i NTP. Det er lagt opp til ei gradvis opptrapping av rammene for drift og vedlikehald, og det er lagt til grunn at veksten i forfallet vil stoppe tidleg i perioden 2014-23. Innanfor ramma er vedlikehald av tunnelar prioritert. Vidare er det prioritert ein noko høgare standard innanfor vinterdrifta.

Prioriteringane innanfor investeringar i 2014-2017 er gitt i NTP. Aktivitetsnivået for investeringar er høgt ved inngangen til 2014. Det er derfor store bindingar til oppfølging av vedtekne prosjekt, både innanfor post 30 Riksveginvesteringar og post 31 Skredsikring. Vedtekne prosjekt skal gjennomførast med rasjonell anleggsdrift.

Kostnadane har auka på enkelte store prosjekt. Det har gjort det nødvendig å gjere nokre omprioriteringar. Statens vegvesen legg likevel opp til at alle store prosjekt som i følgje NTP skal startast opp i perioden 2014-2017, blir starta opp i løpet av fireårsperioden.

Fylkesrådmannen vurderer at dei overordna prioriteringane i handlingsprogrammet er riktige ut frå dei rammene som er gitt i NTP. Det er viktig at oppgradering og utbetring av tunnelar blir høgt prioritert i perioden 2014-2017.

Det er også viktig å halde god framdrift på dei prosjekta som i følgje NTP skal gjennomførast i første fireårsperioden. I vedlegg 2 er det gitt ei oversikt over alle løyvingar til investeringsprosjekt i Sogn og Fjordane fordelt på periodane 2014-2017 og 2018-2023.

Fylkesrådmannen har merka seg behov for endringar i høve til enkelte prosjekt. Dette er nærmare omtalt i kap. 6. Særskilt er det viktig å sikre framdrifta på prosjekta E39 Bjørset-Skei og E16 Varpe bru – Smedalsosen.

Vidare har fylkesrådmannen peika på behov for midlar til prosjekta E39 Farsund-Kusslid 2 og Rv. 5 Rundkjøring/kryss i Sogndal.

I merknader til Nasjonal transportplan, jf. Innst. 450 S – 2012–2013, hadde medlemne frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti ønske om oppstart av Vikafjellstunnelen i første fireårsperioden. Dårlig vinterregularitet gir store utfordringar for næringsliv og for innbyggjarane i regionen. Fylkesrådmannen legg til grunn at det vert prioritert nødvendige planmidlar til prosjektet slik at byggestart kan skje i første fireårsperioden.

Framdrift i planleggingsarbeidet er viktig. Fylkesrådmannen ønskjer ei snarleg avklaring på trasèvalg for E39 Skei-Ålesund og planmidlar til å følgje opp vedtaket. Vidare er det viktig at det vert sett av planmidlar til parsellane i Vadheim i Høyanger og Myrmel i Gaular slik at planarbeidet kan halde fram. Det må også settast av midlar til å starte opp reguleringsplan for Langeland-Førde-Moskog i løpet av planperioden.

I perioden 2014-2017 er tre ferjesamband planlagt utlyst med ny anbudsperiode. Dette er Manheller-Fodnes og Hella-Vangsnes-Dragsvik med oppstart 01.01.2016 og Anda-Lote med oppstart 01.01.2017. Det er lagt opp til at standarden skal vurderast individuelt ved nye kontraktsutlysingar.

Fylkesrådmannen føreset at fylkeskommunen blir involvert i prosessen med å fastsetje standard, frekvens og opningstid på desse sambanda ved neste utlysing.

2. BAKGRUNN

Bakgrunn for at saka er reist

Statens vegvesen har sendt ut framlegg til handlingsprogram for riksvegnettet for perioden 2014 – 2017 på høyring. Frist for eventuelle merknader er sett til 20. desember 2013. Handlingsprogrammet skal vere ferdig 1. februar 2014.

Framlegget til handlingsprogram for riksvegnettet er ei konkretisering av første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014-23. Vedteke statsbudsjett for 2014 vil kunne føre til endringar i handlingsprogrammet. Det endelege handlingsprogrammet vil bli supplert med utdjupingar og konkretiseringar innan einskilde område.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte 5. juni 2012, sak 28/12 handsama Fylkestinget framlegg til Nasjonal transportplan 2014 – 23. Fylkestinget vedtok ei fråsegn til Nasjonal transportplan i 26 punkt. Møtebok frå fylkestinget si handsaming følgjer vedlagt denne saka.

3. HOVUDPUNKT I FRAMLEGGET TIL HANDLINGSPROGRAM FOR STATENS VEGVESEN

Handlingsprogrammet 2014-2017 er ei konkretisering av første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014-2017 (NTP).

Handlingsprogrammet er eit svært omfattande dokument. I dette kapittelet er det gitt eit samandrag av hovudpunkta i handlingsprogrammet. Det er lagt størst vekt på å omtale saker som er relevante for vårt fylke.

3.1 Hovudutfordringar

Statens vegvesen peikar på følgjande hovudutfordringar.

Det er utfordrande å utvikle eit sikkert, miljøvennleg og universelt utforma vegsystem som har nødvendig kapasitet og kvalitet. Dette blir forsterka gjennom globalisering, inntektsvekst og kraftig befolkningsvekst og endra befolkningsamansetning med fleire eldre. Spesielt gir dette store utfordringar for transportavviklinga i dei største byene.

Veksten i persontransport: I NTP er det lagt til grunn eit mål om at veksten i persontransport i storbyområda skal skje med kollektivtransport, sykkel og gåing. Det er ei utfordring å gjere miljøvennleg transport så attraktiv at den blir vald i staden for privatbil.

Vegstandard: Ved utgangen av 2013 vil 540 km av riksvegnettet være firefelts veg. Det vil vere etablert midtrekkverk på 240 km riksveg med to eller tre felt.

Ut frå den føresette trafikkutviklinga i NTP vil det i høve til krav i vegnormalane vere behov for ytterlegare 650 km firefelts veg. Krav om lik standard over lengre strekningar gjer at behovet er ein del høgare. Det er behov for ytterlegare 1 200 km midtrekkverk på to- og trefelts vegar. Om lag 1 700 km eller 16 pst. har for smal vegbredde ut frå krava til tofelts veg med gul midtlinje.

Stengte vegar: Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet. Fjellogangar med ustabile køyreforhold vinterstid og skredutsette strekningar fører til redusert framkome deler av året. Det er venta at talet stengingar blir noko redusert som følgje av tiltak på vegnettet.

Statens vegvesen har auka beredskapen til kontrollar på dagar der det er varsla vanskeleg føre. Nye krav frå 1. september 2013 vil gi ein noko høgare standard på vinterdrifta.

Forfall på vegnettet: Forfallet aukar sjansen for at det oppstår akutte skader på vegnettet og at tunnelar må stengast. Skadeutviklinga vil føre til auka kostnader på sikt fordi reparasjonane vil bli meir omfattande jo lenger ein ventar med å utføre desse. Forfallet fører også til høgare kostnader til drift av vegnettet.

I NTP er det prioritert å auke satsinga på fornying og vedlikehald for å gi eit betre vegnett, og for å stoppe veksten i forfallet. Størstedelen av midlane til fornying i perioden 2014-2017 går til tiltak i tunnelar. Anna fornying som mellom anna av bruer og vegdekke må prioriterast etter dette.

Ferjesamband: I NTP er det lagt opp til å vurdere kvart enkelt ferjesamband individuelt ved nye kontraktutlysingar. Det vil bli ein utfordring å tilpasse tilbodet til den auka trafikken.

Ekstremvær, flom og skred: Dette gjer stor skade på vegnettet og har store konsekvensar for samfunnet, også i område som tidlegare har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Dei forventa klimaendringane vil krevje investeringar i førebyggjande tiltak, auka satsing på drifts- og vedlikehaldstiltak, samt tiltak for beredskap og krisehandtering.

Trafikktryggleik: Talet omkomne og hardt skadde i trafikken er sterkt redusert dei siste åra, men det er framleis ei utfordring å redusere talet på ulukker. Analyser av dødsulukkenene syner at høg fart, bruk av rusmidlar og manglande bruk av bilbelte er viktige årsaker til ulukker og til kor alvorlege ulukkenene er.

Klimagassutslepp: Utleppa frå vegtrafikken har dei siste åra lege på om lag 10 mill. tonn pr. år. Om lag halvparten av innanlands godstransport går på veg, og utgjer ein aukande del av klimagassutsleppa. Auka trafikk og meir vegutbygging fører til auka klimagassutslepp og auka press på naturen.

Luftkvalitet og støy: Dårleg luftkvalitet er først og fremst eit problem i dei største byene om vinteren, og vegtrafikk er den viktigaste årsaka til problema. Vegtrafikken er framleis den største kjelda til støyplage.

Universell utforming: Mesteparten av transportsystemet vart bygd før det var krav om universell utforming. Det er omfattande behov for oppgradering og ombyggingar. Det er utfordringar knytt til å gjere heile reisekjeder universelt utforma og tilgjengelege heile året. Dette vil krevje samarbeid mellom forvaltningsnivåa.

Effektivisering: Statens vegvesen skal utnytte tildelte midlar på ein mest mogleg effektiv måte. I NTP er det gitt klare føringar om at etatane skal gjennomføre tiltak som gir ei effektivisering på minst 10-15 pst. av kostnadane knytt til si interne verksemd. Dersom denne innsparinga blir overført til å styrkje vedlikehald av riksvegnettet, vil det være mogleg å stoppe veksten i forfallet tidleg i perioden 2014-2023.

3.2 Økonomiske rammer

I NTP er ramma til vegformål på nærmare 31,2 mrd. 2013-kr pr. år. Dette er ein auke på om lag 50 pst. i forhold til 2013. Ramma skal aukast utover i perioden.

I perioden 2014-2017 er den årlege ramma på nærmare 26,9 mrd. 2013-kr. Dette er 34 pst. av den totale ramma for 2014-2023. Ramma til post 23 (drift, vedlikehald, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.) aukar med 6 pst. i forhold til 2013, mens ramma til i investeringspostane aukar med om lag 40 pst.

Tabellen under syner rammene til vegføremål i Nasjonalt transportplan 2014-2023 i 2014-kr.

Tabell 2.1 Statlige økonomiske rammer til vegformål pr. post i Nasjonal transportplan 2014-2023 (mill. 2014-kr)

Post	2014-2017	2018-2023	2014-2023
Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	38 891	70 092	108 983
Post 26 Vegtilsyn	66	99	165
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	1 892	2 838	4 730
Post 30 Riksveginvesteringer	54 374	114 002	168 376
Post 31 Skredsikring	3 719	5 161	8 880
Post 36 E16 over Filefjell	1 946	418	2 364
Post 37 E6 vest for Alta	1 323	295	1 618
Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	860	1 416	2 276
Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	2 626	5 056	7 682
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 954	2 931	4 885
Tilskudd til fylkesveger	2 818	7 422	10 240
Sum	110 469	209 730	320 199
Vegutbygging i Bjørvika	113	0	113

3.3 Hovudprioriteringar

Prioriteringane i handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 er i store trekk gitt i NTP.

I handlingsprogrammet er det innleiingsvis peika på enkelte hovudpunkt.

Driftsstandard: Dagens driftsstandard skal oppretthaldast og standarden for vinterdrift, drenering og vegoppmerking vil bli noko høgare i framtidige driftskontraktar. Dette er forventa å gi betre trafikktryggleik og betre framkome for trafikantane.

Forfall på vegnettet: Behovet for midlar til vedlikehald er stort. Det er lagt opp til ei gradvis opptrapping av rammene til drift og vedlikehald. Det er lagt til grunn at det vil være mogleg å stoppe veksten i forfallet tidlig i perioden 2014-2023, dersom gevinsten av effektivisering av verksemda blir brukt til å styrkje vedlikehaldet. Ramma til vedlikehald er på 8,9 mrd. kr. Vedlikehald av tunnelar er prioritert høgt, og dette vil gå ut over anna fornying (mellom anna vegdekke).

Forfall i tunnelar: Behovet for tiltak knytt til forfall i tunnelar er stort. Arbeidet med å oppgradere og utbetre tunnelar blir derfor høgt prioritert i perioden 2014-2017.

Ein stor del av ramma på nærmare 4,2 mrd. kr til fornying på post 30 vil gå til slike tiltak. I tillegg vil noko bli finansiert innanfor rammene til programområdet utbetringstiltak på post 30 og ramma til vedlikehald på post 23.

Statens vegvesen legg til grunn at krava i tunneltryggleiksforskrifta kan innfriast for TEN-T vegnettet innan fristen (april 2019), og for dei øvrige tunnelane på riksvegnettet seinast innan utgangen av 2019.

Investeringar: Prioriteringane innanfor investeringar i 2014-2017 er gitt i NTP. Aktivitetsnivået for investeringar er høgt ved inngangen til 2014. Det er derfor store bindingar til oppfølging av vedtekne prosjekt, både innanfor post 30 Riksveginvesteringar og post 31 Skredsikring. Vedtekne prosjekt skal gjennomførast med rasjonell anleggsdrift.

Kostnadane har auka på enkelte store prosjekt. Det har gjort det nødvendig å gjere nokre omprioriteringar. Statens vegvesen legg likevel opp til at alle store prosjekt som i følge NTP

skal startast opp i perioden 2014-2017, blir starta opp i løpet av fireårsperioden.

E18 Bjørvikaprojektet, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta blir følgde opp i tråd med føresetningane i NTP.

Ferjefri E39: Prioriteringa av Ferjefri E39 blir følgd opp gjennom anleggsstart på prosjektet Rogfast samt utbetringar på deler av strekningane mellom fjordkryssingane.

Programområdaⁱ: Den samla ramma til programområda er 13,4 mrd. kr i 2014-2017. Av dette er om lag 3,1 mrd. kr sett av til bymiljøavtaler. Desse midlane kan brukast både til statlege tiltak, hovudsakeleg innanfor kollektivtransport og universell utforming, og til større fylkeskommunale kollektivprosjekt som bybane og superbussløyser.

Rammene til trafikktryggleikstiltak aukar. Tiltaka er først og fremst midtrekkverk og forsterka midtoppmerking. Tiltak for gåande og syklende, som ein del av samanhengande nett i byer og tettstader og skuleveg er også prioritert. Det er vidare prioritert tiltak mot støy, dårleg vasskvalitet og konflikt med naturmiljø, servicetiltak som rasteplasser og kvileplasser for tungtrafikken i tillegg til utbetringar som kurveutretting, breidde- og høgdeutviding.

Strekningsvis utbetring: I NTP er det lagt opp til å utbetre lengre samanhengande strekningar, der programområdetiltak, tiltak for å ta igjen forfall og vedlikeholdstiltak blir gjennomført samla. Slik samordning vil i noko grad bli gjennomført i 2014-2017, men i større omfang i dei siste seks åra av planperioden, når rammene er høgare.

4. NÆRMARE OM HANDLINGSPROGRAMMET

I dette kapittelet er det gitt ein nærmare omtale av viktige punkt innanfor dei ulike postane/områda i handlingsprogrammet. Det er lagt størst vekt på å omtale saker som er relevante for vårt fylke.

4.1 Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- køyretøytilsyn m.m. (post 23)

Tabellen under syner dei økonomiske rammene for perioden:

Tabell 3.1 Økonomisk ramme for post 23 (mill. 2014-kr)

Post 23 Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m	2 014	2 015	2 016	2 017	2014-2017
23.1 Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 060	2 130	2 160	2 200	8 550
23.2 Trafikant- og kjøretøytilsyn	1 825	1 825	1 825	1 715	7 190
23.3 FoU *	50	50	50	50	200
23.4 Norsk vegmuseum	36	36	36	36	144
23.6 Drift av riksvegar	3 020	3 060	3 150	3 250	12 480
23.7 Vedlikehold av riksvegar	2 035	2 153	2 261	2 458	8 907
23.8 Byggherrekostnader innanfor drift og vedlikehold av fylkesveg	355	355	355	355	1 420
Sum	9 381	9 609	9 837	10 064	38 891

** Forskning og utvikling (FoU) finansieres også over post 30.*

I det følgjande er enkelte av underpostane omtala nærmare.

ⁱ Løyvingar til Bymiljøavtaler, Utbetringstiltak, Tiltak for gåande og syklende, Trafikktryggleikstiltak, Miljø- og servicetiltak og Kollektivtrafikk og universell utforming.

Forvaltning av riks- og fylkesveg

Aktivitetsnivået innan veg- og trafikkforvaltning vert vidareført på same nivå som i 2013. Løyvinga er på 2 060 mill. kroner i 2014 med ein auke utover i planperioden.

Trafikant- og køyretøytilsyn

Ramma ligg på om lag same nivå som i 2013, med eit litt lågare nivå i 2017 på grunn av ferdigstilling av Autosys (fører kort- og motorvognregisteret). Dagens system er utdatert både teknisk og funksjonelt og må erstattast.

I løpet av 2016 vil alle yrkessjåførar som er omfatta av yrkessjåførdirektivet ha gjennomført etterutdanning. Utdanninga vil bli evaluert i løpet av perioden 2014-2017. Statens vegvesen vil vurdere om det bør innførast krav om yrkesretta utdanning for dei som driv yrkestransport med lette kjøretøy, og som ikkje er omfatta av yrkessjåførdirektivet. Dette gjeld m.a. drosjesjåførar og budbilsjåførar.

Statens vegvesen vil i løpet av andre halvdel av 2014 opprette ein tenestestad i Lærdal, som skal handtere løyve for person- og godstransport. Dette føreset lovheimel for samanslåing av mynde for nasjonale og internasjonale løyve.

Drift av riksveg

Det er lagt til grunn ei ramme til drift av riksveg på 12 480 mill. kr i 2014-2017. Det er berekna ein gradvis kostnadsauke utover i perioden 2014-2017 mellom anna som følgje av nye veganlegg og auka trafikk.

Det er prioritert å auke standarden på vinterdrift, drenering og vegoppmerking for kontraktar som gjeld etter 1. september 2013.

Det er også prioritert tiltak for å betre forholda for dei som vel kollektivtransport, sykkel og gåing.

Vedlikehald av riksvegar

Det er lagt til grunn ei ramme til vedlikehald på om lag 8 900 mill. kr i perioden 2014-2017.

Behovet for midlar til vedlikehald er stort. Det er lagt opp til ei gradvis opptrapping av rammene til drift og vedlikehald. Det er lagt til grunn at det vil vere mogleg å stoppe veksten i forfallet tidleg i perioden 2014-2023, dersom gevinsten av effektivisering av verksemda blir brukt til å styrke vedlikehaldet. Vedlikehald av tunnelar er prioritert høgt, og dette vil gå ut over anna fornying (mellom anna vegdekke).

I dei første åra av perioden 2014-2017 vil det hovudsakeleg bli gjennomført vedlikehaldstiltak som er kritiske for at tunnelane kan haldast opne for normal trafikk og for å møte krava i tunneltryggleiksforskrifta.

Statens vegvesen har erfart at den tekniske levetida til utstyret i tunnelane har vore overvurdert. Statens vegvesen skal gjennomføre systematiske inspeksjonar av tunnelar og bruer for at vedlikehaldet skal bli gjort til rett tid.

Tilstandsutviklinga for bruer og ferjekaier har vore negativ over ein lang periode og det er behov for å auke innsatsen. Mange av bruene på riksvegnettet vart bygde på 1960- og 70-tallet. Desse har behov for omfattande vedlikehald og rehabilitering for å oppretthalde bæreevne og trafikktryggleik.

Vedlikehold av ferjekaier og oppretting av skade etter uføresette hendingar, er viktig for regulariteten i ferjedrifta. Store deler av midlane til vedlikehold av bruer og ferjekaier må nyttast til akutte tiltak. Dette gir mindre rom enn ønskeleg til førebyggjande tiltak tidleg i perioden.

4.2 Riksveginvesteringar (post 23)

Tabellen under syner dei økonomiske rammene for perioden:

Tabell 6.1 Økonomisk ramme til post 30 Riksveginvesteringer (mill. 2014-kr)

Post	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Post 30.1 Store prosjekter	6 690	7 442	8 512	8 847	31 491
Post 30.4 Programområdene	2 411	3 098	3 588	4 312	13 409
Post 30.4.1 Bymiljøavtalene	0	625	980	1 520	3 125
Post 30.4.2 Utbedringstiltak	696	574	532	629	2 431
Post 30.4.3 Tilrettelegging for gående og syklende	564	598	538	675	2 375
Post 30.4.4 Trafikksikkerhetstiltak	942	1 025	1 172	1 072	4 211
Post 30.4.5 Miljøtiltak	60	94	118	128	400
Post 30.4.6 Kollektivtrafikk-tiltak og universell utforming	110	132	173	180	595
Post 30.4.7 Servicetiltak	39	50	75	108	272
Post 30.5 Nasjonale turistveger	150	150	150	150	600
Post 30.6 Fornyng	356	926	1 281	1 597	4 160
Post 30.7 Planlegging	642	745	860	978	3 225
Post 30.8 Grunnerverv	107	131	142	150	530
Post 30.9 Ikke rutefordelte midler	434	195	165	165	959
Sum	10 790	12 687	14 698	16 199	54 374

I NTP er det gitt føringar for kva store prosjekter som skal gjennomførast i 2014-2023. I tillegg er det gitt føringar for den økonomiske ramma for tiltak innanfor kvart programråde.

Tabellen under syner fordeling av investeringsmidlane på korridor/rute.

Tabell 6.2 Post 30 Riksveginvesteringer – fordeling av økonomiske rammer fori perioden 2014-2017 (mill. 2014-kr)

Korridor/rute	Statlige midler	Annen finansiering
1. Oslo - Svinesund/Kornsjø E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	1 272	570
2. Oslo - Ørje/Magnor E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	1 556 1 620	1 310 1 480
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	7 697	8 580
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger E39 Ålesund – Trondheim Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	5 337 1 209 576	6 240 40 130
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	4 535 1 177 3 133	8 200 1 370
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger Rv 3 Kolomoen – Ulsberg Rv 15 Otta – Måløy E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger Rv 70 Oppdal – Kristiansund	9 255 1 015 259 1 175 266	8 050 1 700 260 20
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	3 566	2 160
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	3 188 2 854	1 040
Sum rutefordelte midler	49 690	41 150
Bymiljøavtaler	3 125	
Nasjonale turistveger	600	
Ikke rutefordelte midler	959	
Sum post 30	54 374	

Særskilt prioriterte prosjekt

Det skal etablerast ei ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt. Eit særskilt prioritert prosjekt kan vere sett saman av fleire enkeltstrekningar eller parsellar.

Samferdselsdepartementet har bestemt at desse prosjekta skal leiast av ein prosjektorganisasjon.

Når Stortinget vedtek at eit prosjekt skal startast, vedtek ein samtidig ei særskilt Prosjektfinansiering. I statsbudsjetta løyver ein det årlege beløpet som er nødvendig for å halde rasjonell framdrift, med mindre der er spesielle forhold som gjer at Stortinget vedtek eit anna beløp.

I Statens vegvesens konkrete prosjekter på E39 og E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjord – Langvassbukt vurdert som prioriterte prosjekt.

Ferjefri E39

E39 er om lag 1 100 km mellom Kristiansand og Trondheim. Standarden er veldig varierende, frå firefelts veg på enkelte strekningar ved dei største byene, til smal tofelts veg utan gul midtlinje på nokre strekningar med lav trafikk. Det er sju ferjesamband på strekninga. I NTP er det føresett at Vestlandet skal bindast saman gjennom ein opprusta og ferjefri E39 i løpet av ein tjuetårsperiode.

For å klare utbygginga på 20 år skal gjennomføringa av E39 handterast som særskilt prioritert prosjekt. I den komande tiårsperioden skal ei rekkje prosjekt langs E39 startast, og andre planleggast. Gjennom utbygginga av tunnel under Boknafjorden, Rogfast, vil eitt av dei sju ferjesambanda bli erstatta av fast forbindelse.

Innsatsen i tiårsperioden skal konsentrerast om utbygging og utbetring av viktige strekningar mellom ferjesambanda. Totalt sett vil utbyggingane i tiårsperioden gi en reisetidsgevinst på 75 minutt.

Statens vegvesen vil i utviklingsprosjektet «Ferjefri E39» arbeide vidare med forskings- og utviklingsarbeid for mellom anna flytebruer og bruer med ekstremt lange spennvidder. Det må også utviklast eit regelverk som grunnlag for gjennomføring av forprosjekt og detaljprosjektering av slike bruer. Dette må omfatte dimensjoneringskriterier, lastforskrifter, prosjekteringsreglar, tryggleiksforskrifter med meir.

Store prosjekt (post 30.1)

Det er lagt til grunn om lag 31,5 mrd. kr i statlege midlar til store prosjekt i perioden 2014-2017. I tillegg er det lagt til grunn om lag 38,9 mrd. kr i anna finansiering. Prioriteringane i NTP er lagt til grunn.

Kostnadsauke på enkelte store prosjekt har gjort det nødvendig med nokre omprioriteringar. Det er lagt likevel lagt opp til at alle prosjekt som NTP føreset blir starta opp i perioden 2014-2017, blir starta opp i løpet av denne perioden.

I løpet av perioden 2014-2017 vil fleire store prosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr opne for trafikk eller starte opp. Ei oversikt er gitt i Handlingsprogrammet i tabell 6.3 på side 31. For Sogn og Fjordane gjeld dette E39 Dregebø-Grytås og Birkeland-Sande som skal oppnast, og E39 Bjørset-Skei som skal startast i perioden.

Programområda (post 30.4)

Det er lagt til grunn om lag 13,4 mrd. kr i samla ramme til programområda i perioden 2014-2017.

Midlane går til målretta tiltak innanfor følgjande tema:

- utbetringar
- gåande og syklande
- trafikktryggleik
- miljø
- kollektivtransport
- universell utforming og service.
- bymiljøavtalar

Nasjonale turistvegar (post 30.5)

Det er sett av 600 mill. kr i til nasjonale turistvegar i perioden 2014-2017.

Alle dei 18 strekningane er skilta og merka som nasjonale turistvegar. Dermed kan reiselivsaktørane ta heile attraksjonen i bruk i si marknadsføring og profilering sjølv om det står att ein del tiltak.

Pr. 31.12.2013 vil 113 av 221 planlagde tiltak være gjennomførte. Før 2018 skal 51 nye tiltak vere på plass. Tiltaka er fordelte på alle dei 18 strekningane.

Det må gjerast ei nærmare vurdering av ansvaret for drift og vedlikehald av turistveggar som er fylkesveggar.

Fornyng (post 30.6)

Låg vedlikehaldsinnsats over lang tid har ført til eit stort forfall på delar av riksvegnettet. Ei kartlegging som Statens vegvesen gjorde i 2011-2012 synte at det vil koste 31-47 mrd. 2014-kr å fjerne forfallet og gjere tilhøyrande nødvendige oppgraderingar på riksvegnettet. Om lag halvparten av behovet er knytt til tunnelar og om lag en fjerdedel til vegdekke (inkludert vegfundament og drenering).

Det er lagt til grunn om lag 4 160 mill. kr i statlege midlar til fornyng i perioden 2014- 2017. Tiltak knytt til rehabilitering av tunnelar er prioritert høgast. Andre tiltak er i stor grad knytt til rehabilitering av bruer samt vegfundament og vegdekke med tilhøyrande drenerings- og avløpsanlegg. Det er lagt vekt på å samordne tiltak for å fjerne forfall ved gjennomføring av store prosjekt, programområdetiltak og vedlikehaldstiltak der kor dette er fornuftig.

Utbetring av tunnelar

På riksvegnettet er det berekna eit behov til vegtunnelar på 16-26 mrd. kr for å kunne lukke avvik mot tunneltryggleiks- og elektroforskriftene og utbetre forfall som følgje av manglande vedlikehald over mange år.

Statens vegvesen legg til grunn at krava i tunneltryggleiksforskrifta kan innfriast for tunnelane på TEN-T-vegnettet (det transeuropeiske vegnettet fastsatt av EU) innan fristen i april 2019, og for de andre tunnelane på riksvegnettet seinast innan utgangen av 2019, men med unntak for nokre tunnalar som er nærmare omtalt nedanfor.

Tunneltryggleiksforskrifta stiller berre krav til ventilasjon i tunnelar lengre enn 1 000 meter og som har ein årsdøgetrafikk større enn 4 000 køyretøy. Ventilasjon er vesentleg for å redusere dei alvorlege konsekvensane av brann i tunnel. Statens vegvesen har derfor i fleire år lagt til grunn montering av ventilasjon i alle nye tunnelar lengre enn 1 000 meter og som har større årsdøgetrafikk enn 1 000 køyretøy. Dette vil også bli lagt til grunn ved utbetring av eksisterande tunnelar, samtidig som ventilasjonen sin kapasitet vil bli oppgradert til same nivå som for nye tunnelar.

Mange av riksvegtunnelane er bygde for mange år sidan med andre krav til breidde, kurvatur, stigning m.m. Ikkje alle slike tunnelar vil bli bygde om. Dette er heller ikkje eit krav i tunneltryggleiksforskrifta. Ombygging ville medført svært store kostnader til strukturelle tiltak.

For tunnelane på E16 Voss – Arna vert det difor lagt til grunn minimumstiltak med hovudvekt på avbøtande tiltak som sikrar eit akseptabelt tryggleiksnivå inntil vi har løysingar som erstattar dagens tunnelar. Det er starta arbeid med ei konseptvalutgreiing for E16 på strekninga Voss – Arna i Hordaland.

I og med at nokre tunnelar blir ferdigstilte etter april 2019, kan det bli behov for avvik frå forskrifta for ein avgrensa periode. Dette vil bli teke opp med Samferdsledepartementet og EFTAs overvakingsorgan (ESA).

Etter at tunnelane er utbetra i samsvar med forskriftskrava, samtidig som kritisk forfall blir utbetra, vil det framleis stå att mange tunnelar med forfall som må utbetrast. I tillegg vil det stå att mange tunnelar kortare enn 500 meter som også må utbetrast, sjølv om dei ikkje er omfatta av forskriftskrav.

Utbetring av tunnelane representerer ei stor utfordring for Statens vegvesen i planleggings- og

gjennomføringsfasen. Det vil også stille store krav til gode løysningar for trafikkavvikling medan utbetningsarbeidet blir utført. Utbetring av tunnelane er også ei stor utfordring når det gjeld kapasitet og kompetanse i entreprenørmarknaden.

Planlegging (post 30.7)

Det er lagt til grunn om lag 3 230 mill. kr i statlege midlar til planlegging i perioden 2014-2017. I tillegg er det lagt til grunn om lag 150 mill. kr i anna finansiering

Statens vegvesen legg opp til ei sterkare styring av planleggingsverksemda.

Ikkje rutefordelte midlar (post 30.8)

Det er lagt til grunn om lag 960 mill. kr i statlege midlar på posten i perioden 2014- 2017. Dette skal mellom anna dekkje kostnader til å etablere naudkommunikasjon og DAB i tunnelar, forskning og utvikling, kostnader knytt til reservebrumateriell og utviklingskostnader innanfor prosjektet Ferjefri E39. I tillegg vert utskifting av ex-kablar (tunnel) finansiert over denne posten i 2014.

Statens vegvesen skal installere naudnett i riksvegtunnelar som har naudkommunikasjon i dag, og i alle nye tunnelar over 500 meter, innan 2015. Arbeidet er starta opp og blir vidareført i perioden 2014- 2017. Statens vegvesen har som mål å få alle riksvegtunnelar som i dag har installert FM, over til DAB innan FM-sendingane blir avslutta i 2017. Alle riksvegtunnelar over 500 meter skal ha installert kringskasting.

Det er sett av 100 mill. kr til å dekkje utviklingskostnader innanfor prosjektet Ferjefri E39 i perioden 2014-2017.

4.3 Skredsikring (post 31)

Det er lagt til grunn ei statleg ramme til skredsikring på 3 722 mill. kr i perioden 2014-2017.

I Sogn og Fjordane vil prosjektet rv. 13 Vik-Vangsnes bli starta opp med ei løyving på 60 mill. kr i 2016. Samla løyving til prosjektet er 580 mill. kr.

4.4 E16 over Filefjell (post 36)

Det er lagt til grunn ei statleg ramme til E16 over Filefjell på 1 946 mill. kr i perioden 2014-2017. Ramma vil bli nytta til å halde fram med utbygginga av E16 over Filefjell. Prosjekta Smedalsosen – Maristova – Borlaug og Varpe bru – Smedalsosen bli opna for trafikk i perioden 2014-2017. I tillegg er det lagt opp til anleggsstart på prosjektet Øye – Eidsbru, som er den siste delen av utbygginga.

4.5 Kjøp av riksvegferjetjenester (post 72)

Det er lagt til grunn ei ramme til kjøp av riksvegferjetjenester på 2 191 mill. kr i 2014-2017.

Tabell 11.1 Økonomisk ramme til kjøp av riksvegferjetjenester (mill. 2014-kr)

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	516	570	570	535	2 191

Ramma kan oppretthalde dagens rutetilbod i riksvegferjedrifta. Det årlege tilskotsbehovet på post 72 i perioden 2014-17 er noko høgare enn gjennomsnittleg ramme i NTP. Dette skuldast i hovudsak at enkelte av kontraktane blir avslutta i 2017 og at det er forventa ei innsparing ved ny utlysing. Fleire av dei gjeldande kontraktane føreset i tillegg reduserte årlege utbetalingar i løpet av kontraktperioden.

I perioden 2014-2017 er 10 samband planlagt utlyste med ny anbudsperiode. I Sogn og Fjordane gjeld dette Manheller-Fodnes og Hella-Vangsnes-Dragsvik med oppstart 01.01.2016 og Anda-Lote med oppstart 01.01.2017. Eventuell bruk av opsjonar i gjeldande kontraktar kan gi endringar på desse tidspunkta.

Det er innanfor ramma til post 72 tatt høgde for kostnader knytt til arbeidet med utvikling av AutoPASS-løysning for ferje. Det vil bli vurdert ved kvar anbudsutlysing om AutoPASS skal innførast for sambandet. Dette er også aktuelt i gjeldande kontraktar, dersom ferjeselskapa ønskjer det.

Dei siste fem åra har det vore ei urovekkjande utvikling i talet på uønskte hendingar i innanriks ferjedrift. Statens vegvesen har som ein følgje av dette, i dialog med Sjøfartsdirektoratet og næringa, særskilt merksemd på tryggleik. Tryggleik skal ha stor merksemd i oppfølging av gjeldande og nye anbudskontraktar.

4.6 Planlegging og gjennomføring av handlingsprogrammet

Regjeringa har som ambisjon å halvere tida for planlegging av samferdselsprosjekt og vil setje i gang følgjande tiltak:

- revidere rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging.
- gjennomgå ordninga med motsegn
- lage ny rettleiar for tidsfristar for saksbehandling etter plan- og bygningslova
- starte forsøk med at Fylkesmannen samordnar motsegner frå statlege etatar i tre år frå 1.september 2013, i seks fylke (Vestfold, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag og Nordland)
- bruke statleg plan meir aktivt når det er:
 - behov for rask gjennomføring
 - fleire kommunar er involverte og det er usemje mellom dei
 - konflikt mellom lokale, regionale og statlege interesser
 - ønskje om statleg plan frå lokale styresmakter

4.6 Fylkesvegnettet

Rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylka (post 61)

Intensjonen med ordninga var å stimulere til auka aktivitet i fylka ved å redusere finanskostnadane. Staten vil oppfylle forpliktingane for dei investeringsrammene som var i perioden 2010-2013, men vil ikkje kompensere for investeringar etter 2013. Dette vart varsla i NTP.

Tilskot til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet (post 62)

Det er sett av 2 626 mill. kr til skredsikringstiltak i perioden 2014-2017. Fylkeskommunane skal prioritere prosjekt i innan 20 desember.

5. NÆRMARE OM DEI ENKELTE PROSJEKTA I SOGN OG FJORDANE I PERIODEN 2014-2017(23)

5.1 Rute 4a E39 Stavanger-Bergen-Ålesund med tilknytingar

Det er gjennomført KVU/KS1 for E39 Aksdal-Bergen og E39 Skei-Ålesund. Regjeringa har ikkje teke stilling til val av konsept.

Det er lagt opp til å starte tre store prosjekt (over 750 mill. kr) på ruta i den første fireårsperioden med fullføring i siste seksårsperiode:

- E39 Rogfast med kryssing av Boknafjorden i Rogaland

- E39 Svegatjørn-Rådal i Hordaland
- Rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland

Utbetringa av E39 Bjørset-Skei i Jølster vil bli starta opp i 2016 med 50 mill. kr og i 2017 med 240 mill. kr. Løyvinga i siste seksårsperiode er 370 mill. kr.

Bygginga av ny Lavik ferjekai som starta i 2013 blir opna for trafikk i desember 2014 før den nye batteriferja blir sett i drift frå januar 2015.

Omlegging av E39 forbi Lavik sentrum er venta opna for trafikk i 2015. Utbygginga av E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord som starta i 2013, er venta opna for trafikk i 2016.

Det er vidare sett av løyvingar på ruta til mindre tiltak, jf. vedlegg 2.

I siste seksårsperiode er det lagt opp til å vidareføre arbeidet med utbetring av fleire delstrekningar på E39 i Sogn og Fjordane. Dette er strekningar som stort sett manglar gul midtstripe. Det er sett av 1,2 mrd. kroner til desse tiltaka.

5.2 Rute 4c Rv. 13/55 Jøsendal-Voss-Hella-Sogndal

Det er lagt opp til å starte arbeid med skredsikring av rv. 13 Vik-Vangsnes med 50 mill. kr i 2016 og 280 mill. kr i 2017. Løyvinga i siste seksårsperiode er 250 mill. kr.

Det er vidare sett av løyvingar på ruta til mindre tiltak, jf. vedlegg 2.

I siste seksårsperiode er det lagt opp til å starte bygging av tunnel gjennom Vikafjellet. Det er sett av ei løyving på 100 mill. kr.

5.3 Rute 5b Rv. 52 Gol-Borlaug

Det er sett av løyvingar på ruta til mindre tiltak, jf. vedlegg 2.

5.4 Rute 5c E16 Sandvika-Bergen m/tilknytingar

Utbygginga av E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug vest for Filefjell i Sogn og Fjordane som starta i 2011 er venta å opne for trafikk sommaren 2014.

Loftesnes bru i Sogndal hadde løyving i statsbudsjettet for 2013. Anleggsarbeid vil starte opp i 2014, eitt år seinare enn planlagt, og prosjektet er venta å opne for trafikk i 2016.

Utbygginga av E16 over Filefjell frå Øye i Oppland til Borlaug i Sogn og Fjordane vil bli vidareført ved å gjennomføre utbygginga av Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i første fireårsperiode. Utbygginga av Øye – Eids bru vil også bli starta.

Det er sett av 635 mill. kr til tunneltiltak i fireårsperioden. Ein stor del av dette er sett av til Gudvangatunnelen på E16.

Det er vidare sett av løyvingar på ruta til mindre tiltak, jf. vedlegg 2.

I siste seksårsperiode er det sett av 850 mill. kr i startløyvingar til skredsikring i Nærøydalen på E16 og 720 mill. kr i startløyvingar til rv. 5 Kjosnesfjorden.

5.5 Rute 6c Rv. 15 Otta-Måløy

Det er gjennomført KVU/KS1 for rv. 15 Strynefjellstunnelane. Det er utgreia både utbetring av eksisterande tunnelar, bygging av nye tunnelar i eksisterande korridor og bygging av nye

tunnelar i andre korridorar. Statens vegvesen tilrår at eksisterande tunnelar på kort sikt blir oppgraderte i samsvar med krav i tunneltryggleiksforskrifta kombinert med rassikringstiltak i Grasdalen. På lang sikt tilrår Statens vegvesen å bygge nye tunnelar i eksisterande korridor. Regjeringa har ikkje teke stilling til val av konsept.

Det er vidare sett av løyvingar på ruta til mindre tiltak, jf. vedlegg 2.

Det er sett av 460 mill. kr til Strynefjellstunnelane i siste seksårsperiode. I denne perioden er det lagt opp til å oppgradere eksisterande tunnelar. I tillegg er det lagt opp til å starte utbygginga av ei permanent løysning over Strynefjellet.

Det er vidare sett av 360 mill. kr til skredsikring på rv. 15 Strynefjellet i siste seksårsperiode.

6. VURDERING AV HANDLINGSPROGRAMMET

Handlingsprogrammet er ei konkretisering av første fireårsperiode av NTP. Fylkesrådmannen vurderer at dei overordna prioriteringane i handlingsprogrammet er riktige ut frå dei rammene som er gitt i NTP. Det er viktig at oppgradering og utbetring av tunnelar blir høgt prioritert i perioden 2014-2017.

Det er viktig å halde god framdrift på dei prosjekta som i følgje NTP skal gjennomførast i første fireårsperiode. Fylkesrådmannen har merka seg behov for endringar i høve til enkelte prosjekt. Vidare bør fylkeskommunen sikrast medverknad i prosessar som handlar om tilbod og standard på ferjedrifta.

E39 Bjørset-Skei:

Det er i Handlingsprogrammet føreslått ei løyving på 50 mill. kr til strekninga Bjørset-Skei i 2016. Reguleringsplanen for den 11 km lange parsellen Bjørset-Skei vart handsama og godkjent i Jølster kommunestyre 5. november 2013.

For å unngå stopp i framdrifta i prosjektet meiner fylkesrådmannen det må løyvast midlar til førebuande arbeid i 2014. Det er nødvendig å starte opp arbeid med m.a. arkeologiske utgravingar og grunnnerverv slik at ikkje byggestart blir forseinka.

E39 Farsund-Kusslid 2

Fylkesrådmannen meiner det må løyvast midlar til prosjektet Farsund – Kusslid 2. Dette er ei vidareføring av det prosjektet som er bygd, Sunde – Farsund (Farsund – Kusslid 1). Opphavleg var dette planlagd som eit prosjekt.

E39 Andre delstrekningar

Det er sett av 1,2 mrd. kroner til investering på andre delstrekningar på E39 i Sogn og Fjordane i perioden 2018-23. Fylkesrådmannen meiner det i perioden 2014-2017 må settast av planmidlar til parsellane i Vadheim i Høyanger og Myrmel i Gaular slik at planarbeidet kan halde fram. Det må også settast av midlar til å starte opp reguleringsplan for Langeland-Førde-Moskog i løpet av planperioden. Halbrendslia er ein flaskehals der E39 har sterk stigning og vegen slyngar seg gjennom bustadområde med kvass kurvatur og 40-60 km/t soner.

E39 Skei-Ålesund

Regjeringa har ikkje teke stilling til val av konsept for E39 Skei-Ålesund. Fylkesrådmannen meiner det må setjast av planmidlar til å følgje opp trasèval når det ligg føre eit vedtak i regjeringa.

E16 Filefjell

Fylkesrådmannen meiner løyvinga til Varpe bru – Smedalsosen på 150 mill. kr i 2014 er for låg i høve til å sikre optimal framdrift i prosjektet. Det må setjast av midlar til å starte anleggsarbeid våren 2014 og løyvinga må ta høgde for at prosjektet kan ha ei optimal framdrift.

Fylkesrådmannen meiner vidare at prosjektet Øye – Eidsbru bør ha startløyving i 2014. Det er uheldig at dette blir utsett til 2016.

Rv. 13 Vikafjellstunnelen

Dårleg vinterregularitet gir store utfordringar for næringsliv og for innbyggjarane i regionen. I merknader til Nasjonal transportplan, jf. Innst. 450 S – 2012–2013, hadde medlemmane frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti ønske om oppstart av Vikafjellstunnelen i første fireårsperiode. Fylkesrådmannen legg til grunn at det vert prioritert nødvendige planmidlar til prosjektet slik at byggestart kan skje i første fireårsperiode.

Rv. 5/55 Rundkøyning/kryss Sogndal sentrum

Prosjektet hadde statleg løyving i førre periode og fylkeskommunen løyvde 3 mill. kr som forskottering i budsjettet for 2012. Prosjektet har ikkje vorte realisert grunna forseinking med reguleringsplan/grunnerverv. Det bør setjast av løyving til prosjektet i handlingsprogrammet slik at dette kan realiserast når planarbeid og ev. grunnerverv er utført.

Utlysing av ferjeanbod i perioden

I perioden 2014-2017 er tre samband planlagt utlyste med ny anbudsperiode. Dette er Manheller-Fodnes og Hella-Vangsnes-Dragsvik med oppstart 01.01.2016 og Anda-Lote med oppstart 01.01.2017. Det er lagt opp til at standard skal vurderast individuelt ved nye kontraktsutlysingar.

Fylkesrådmannen føreset at fylkeskommunen blir involvert i prosessen med å fastsetje standard, frekvens og opningstid på desse sambanda ved neste utlysing.

Konseptvalutgreiingar

For å følgje opp fylkestinget sitt innspel til NTP må det setjast av midlar i fireårsperioden til konseptvalutgreiingar for strekninga Øvre Årdal-Fortun-Bøverdalen og mogleg kryssing av Sognefjorden inkludert vurdering av tunnel under ytre delar av Sognefjorden.

7. Konklusjon/tilråding

Statens vegvesen har lagt fram eit godt handlingsprogram for riksvegnettet for perioden 2014 – 2017. Fylkesrådmannen vurderer at dei overordna prioriteringane i handlingsprogrammet er riktige ut frå dei rammene som er gitt i NTP. Det er viktig at oppgradering og utbetring av tunnelar blir høgt prioritert i perioden 2014-2017.

Det er behov for fleire endringar i investeringsprogrammet. Dette gjeld prosjekt på E39, E16, rv. 13 og rv. 5, samt å sikre midlar til konseptvalutgreiingar, jf. omtalen i kap. 6.

Fylkesrådmannen føreset at fylkeskommunen blir involvert i prosessen med å fastsetje standard, frekvens og opningstid på våre ferjesamband ved neste utlysing.