

Fylkesflak NTP 2018-2029:

Sogn og Fjordane

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foreløpig fordelt 10 724 millioner kroner til prosjekter i Sogn og Fjordane. Enkelte sekkeposter som rassikring riksvei, programområdemidler, bysatsing utenom 50/50-ordningen etc. er ennå ikke fordelt mellom fylkene.

Under følger en oversikt over de største prosjektene.

Vei

Følgende veiprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029*
E39 Myrmel - Lunde	500	280	220	
Rv 5 Kjørnesfjorden	1 100	1 100		
E39 Bogstunnelen - Gaular grense	1 100		1 100	
E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak (Byrkjelo - Sandane)			1 000	
E39 Skjersura	700		700	
E39 Våtedalen	1 300		1 300	
E16 Nærøydalen (Hylland - Sleen)	1 700		1 700	
Sum	6 400	1 380	6 020	

* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjon

Igangsatt prosjekter som videreføres (i millioner kroner):

Prosjekt	Restbehov per 1.1.2018	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029
E39 Dregebø - Gryås og Birkeland - Sande N	10	10		
E39 Bjørset - Skei	517	517		
E16 Varpe bru - Smedalsosen	100	100		
E16 Smedalsosen - Borlaug	14	14		
Rv 5 Loftesnesbrua	108	108		
Rv 13 Vik - Vangsnes	548	548		
Sum	1 297	1 297		

* Bompengefinansiering og forskudd/refusjoner

For mer info om prosjektene se <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter>

- **E39 Myrmel-Lunde**
Strekningen er smal og har dårlig bæreevne. Det er boligbebyggelse på strekningen, mange avkjørsler og fartsgrense 60 km/t. På deler av strekningen er det planer om å legge veien i tunnel.
- **E39 Strekningsvise utbedringer Byrkjelo – Sandane**
E39 i Sogn og Fjordane, strekningen Byrkjelo – Sandane, omfatter utbedring av de verste flaskehalsene på dagens E39 i Gloppen kommune. Konseptet er imidlertid ikke avklart, kostnadsanslaget er derfor usikkert.
- **Rv 5 Kjøsnesfjorden**
Veien langs Kjøsnesfjorden er sterkt utsatt for skred, og dermed stenginger på grunn av skred og skredfare. Prosjektet er på 6,5 km og skal gi nær 100 % skredsikker vei mellom Fjærlandstunnelen og Skei.
- **E39 Våtedalen**
Prosjektet omfatter bygging av tunnel for å sikre fem skredpunkter i Jølster kommune. Alle punktene har høy skredfaktor.
- **E39 Bogstunnelen-Gaular grense**
Formålet med planarbeidet er å fastlegge fremtidig veiløsning for E39 med tilknytninger. Veibredden på E39 varierer og tilfredsstillende ikke gjeldende krav.
- **E16 Nærøydalen**
Formålet med prosjektet er å sikre E16 i Nærøydalen mot skred og å erstatte eksisterende tunneler i Stalheimskleivi, som ikke tilfredsstillende kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften.
- **E39 Skjersura**
Prosjektet omfatter bygging av tunnel for å skredsikre Skjersura i Jølster kommune.

Vedlikehold og fornying

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på riksveinettet. 2015 var et merkeår, da etterslepet ble redusert for første gang på flere tiår. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 14,5 milliarder kroner årlig på fornying, drift og vedlikehold m.m. av riksvei i 12-årsperioden. Dette vil komme Sogn og Fjordane til gode. Med dette bevilgningsnivået vil rundt en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

Programområder og utbedringsstrekninger

Regjeringen legger opp til å bruke 36,9 milliarder kr i planperioden til såkalte programområdetiltak. Det er mindre tiltak på veinettet som f.eks. gang- og sykkelstier, utbedring og utskifting av bruer, bygging av midtrekkverk, tiltak mot utforkjøringsulykker, støyreducerende tiltak, bygging av døgnhvileplasser og rasteplasser og universell utforming av blant annet holdeplasser og knutepunkt.

Programområdetiltakene skal konkretiseres i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023. Dette vil først være klart tidlig i 2018.

Nytt i denne NTP-perioden er at det innenfor programområdene skal det settes av midler til utbedring av lengre strekninger, såkalt utbedringsstrekninger. I planperioden vil regjeringen prioritere utbedring av delstrekninger på rv 52.

Kyst

Følgende kystprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Gjennomseiling Stad skipstunnel	2 699	1 504	1 195
Gjennomseiling Bremanger	50		50
Florø havn	80		80
Kalvåg fiskerihavn	98		98
Sum	2 927	1 504	1 423

- **Gjennomseiling Stad skipstunnel**

Stadhavet, utenfor vestsplissen av Norge, er det mest værutsatte og farligste havstykket vi har langs norskekysten. Stad-halvøya ligger i Sogn og Fjordane, på grensen mot Møre og Romsdal. En kombinasjon av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper spesielt komplekse bølgeforhold som er vanskelige å forutse. Svært høye bølger kommer fra ulike kanter samtidig og kan skape kritiske situasjoner for fartøy som skal passere Stad. Tunnelen blir 1700 m lang, 50 m fra bunn til tunneltak og 36 m mellom tunnelveggene. Tunnelen dimensjoneres for de største hurtigruteskipene. Byggetiden er beregnet til 3–4 år. Prosjektet forventes å redusere ventetid, og det legges til rette for at hurtigbåtforbindelse blir etablert mellom Bergen og Ålesund. Prosjektet vil gi større forutsigbarhet og framkommelighet for godstransport forbi Stad. Det er lagt opp til at prosjektet kan starte opp i løpet av første del av planperioden.

Vedlikehold og fornying

Regjeringen vil videreutvikle og modernisere den eksisterende infrastrukturen, slik at den risikoreducerende effekten optimaliseres og drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres.

Det akkumulerte vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrbygninger ble beregnet til 1,7 milliarder kroner i 2015. Regjeringen har som mål å lukke dagens vedlikeholdsetterslep, for å sikre god tilgjengelighet og driftstilstand på navigasjonsinnretningene.

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen fjernes i første del av planperioden og vesentlige deler av vedlikeholdsetterslepet på moloer dekkes inn i løpet av planperioden. Innretninger som er særlig viktig for sikker navigasjon og innretninger med dårlig tilstandsgrad prioriteres.

Fornyning og modernisering av innretningene gir videre redusert vedlikeholdsbehov og – kostnader, økt driftssikkerhet, bedre mulighet til å raskt å oppdage og utbedre skader og større presisjon i navigasjonsveiledningen.