

**Ansvarleg sakshandsamar sign. for utført handling:
Saka er godkjend av fylkesrådmannen:**

Dokumentoversyn:

Tal prenta vedlegg: *

Tal uprenta vedlegg: *

Nasjonal transportplan 200-2011 - Handlingsprogrammet

Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere slikt vedtak:

1. Vestlandsrådet støttar Kystverket si prioritering av tiltak innan beredskapsarbeid mot akutt forureining, betra tryggleik og framkomme samt vedlikehald for å unngå forringing av eksisterande infrastruktur. Vestlandsrådet etterlyser eit sterkare fokus på sjøtransporten si rolle i det samla transportnettverket, og då særleg på hamnestrukturen. Løyvingane til sikring av farleiene er små, og vi ser at viktige tiltak ligg langt framme i tid. Av konkrete tiltak vil vi peike på:
 - Fiskerihamn Storebø i Austevoll kommune
 - Ny innseglingslei til Bergen
 - Stad skipstunnel
 - Bølgevarslingsystem på "Utasundruta" rute 32Vestlandsrådet viser også til handsaminga av saka i dei einskilde fylkeskommunane.
2. Vestlandsrådet sluttar seg til det framlagde handlingsprogrammet frå Jernbaneverket og tilrår val av alternativ 2 som investeringsmønster, dvs investere mykje i første periode. Vestlandsrådet vil vidare oppfordre Jernbaneverket til å ha fokus på å gje alle grupper tilgjenge gjennom universell utforming i heile reisekjeda. Når det gjeld konkrete tiltak /investeringar viser Vestlandsrådet til det einskilde fylke sine uttaler.
3. Vestlandsrådet viser til eiga sak om Vest39 Kyststamvegen når det gjeld E 39. Vestlandsrådet føreset at Statens vegvesen set i gang eit langsiktig arbeid for å finne løysingar for aust-vest-sambandet E 134. Det er svært uheldig at det ikkje ligg inne midlar på dette viktige prosjektet i perioden 2006-2015.
4. I samsvar med vedtak i 4.mars meiner Vestlandsrådet at dei komande anbodsprosessane for ferjesektoren ikkje må føre til ein reduksjon i standard på ferjemateriell, opningstid og frekvens.
5. Vestlandsrådet konstaterer at ordninga med ferjeavløysingsmidlar ikkje fungerer etter hensikten på lågtrafikkerte samband. Vestlandsrådet meiner difor at Vestlandsrådet må arbeide aktivt overfor sentrale styresmakter for å få til endringar, slik at denne ordninga kan nyttast for prosjekt i distrikta som har eit for lite trafikkgrunnlag til å etablere ei bompengefinansiering.

6. Statens vegvesen har utarbeidd eit notat om dei vegane som krysser fylkesgrensene eller på annan måte har ein landsdelsfunksjon. I "Vestlandsforsøket" har ein høve til å omdisponere midlar mellom fylka dersom det er tenleg. Notatet er eit greitt utgangspunkt for å vurdere dette. I "Vestlandsforsøket" vil ein ikkje gjere omprioriteringar mellom fylka. Når det gjeld prioriteringar innanfor dei fylkesfordelte rammene viser ein til handsamingane i fylka.

Prenta vedlegg:

Notat frå Statens vegvesen: Øvrige riksvegar som krysser fylkesgrensene i Region vest

Uprenta vedlegg:

Saksframstilling

Bakgrunn

Vestlandsrådet gjorde 04.03.2005 følgjande vedtak i sak 0017/05 Nasjonal transportplan 2006-2015 – Handlingsprogrammet:

1. *Som ein del av dei økonomiske planrammene for Vestlandsforsøket tek Vestlandsrådet den fylkesfordelte riksvegramma for Rogaland og Sogn og Fjordane til orientering. Vestlandsrådet føreset at fylkestinget i Hordaland avklarar fordelinga av den fylkesfordelte riksvegramma i Hordaland mellom Vestlandsforsøket og forsøket i Bergen. Vestlandsrådet må få den same friheitsgraden til prioritering av kollektivmidlar innanfor forsøksramma som det ein har i byforsøket i Bergen.*

For å vurdere samordning av investeringstiltak og planaktivitetar innanfor Vestlandsforsøket ber Vestlandsrådet om at regionvegsjefen snarast råd utarbeider ein oversikt over vegstrekingar som krysser fylkesgrenser eller på andre måtar har ein landsdelsfunksjon, der det vert synleggjort investeringsbehov, planbehov og det som no er foreslått prioritert i forslaget til handlingsprogram 2006-2015.

2. *Som eit utgangspunkt sluttar Vestlandsrådet seg til prioriteringsnøkkelen for rassikringsprosjekta som Statens vegvesen Region vest har nytta. Fordelinga mellom fylka ligg fast.”*
3. *Dei komande anbudsprosessane for ferjesektoren må ikkje føre til ein reduksjon i standard på ferjemateriell, opningstid og frekvens.*
4. *Vestlandsfylka må få meir innsyn i og høve til å delta i arbeidet med Stadt skipstunnel, og vi forventar at Kystverket legg opp til ei god framdrift for prosjektet.*
5. *Saka vert oversend til fylka som grunnlag for vidare handsaming av Nasjonal transportplan (2006-2015) – Handlingsprogram*

Etter at saka har vore til handsaming i fylka tek Vestlandsrådet nå saka opp att for å gje ei støtte til nokre av dei prioriteringane fylka har gjort

Handsaming i Rogaland fylkeskommune:

Samferdselskomiteen i Rogaland fylkeskommune handsama sakene ”Nasjonal transportplan 2006-2015 Forslag til handlingsprogram fra Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket” 06.04.2005. Komiteen har følgjande innstilling til Fylkestinget 26.04.2005:

Kystverket:

1. *Rogaland fylkeskommune sluttar seg til de satsningsområder som Kystverket har lagt til grunn i ' Handlingsprogram for Kystverket 2006-2015'.*
2. *Rogaland fylkeskommune mener handlingsplanen burde hatt et sterkere fokus på viktigheten av å konsentrere godsstrømmer inn mot de nasjonale havnene, og utvikle effektive terminaler for derigjennom å styrke sjøtransportens konkurransekraft i forhold til vegtransporten.*

- .3. Rogaland fylkeskommune ber kystverket ha fokus på å tilrettelegge infrastruktur i forbindelse med havneanlegg som sørger for stimulering til opprettholdelse av oversjøiske transportkorridorer fra Vestlandet til Europa.*
- .4. Rogaland fylkeskommune ønsker at det jobbes videre med å samordne sikkerhetsgebyr for innsegling til Mongstad og Kårstø for å unngå konkurransevidning mellom anløpene til havnene.*
- .5. Rogaland fylkeskommune ønsket at kystverket kan være med å stimulere til økt samarbeid mellom havnene på vestlandet.*
- .6. Rogaland fylkeskommune henstiller til at det opprettholdes fokus på engasjementet i internasjonale infrastrukturelle prosjekter som "Motorways at sea".*
- .7. Rogaland fylkeskommune ønsker at man i Kystverket tilstreber å gjennomføre Universell Utforming i alle ledd."*

Jernbaneverket

- .1. Rogaland fylkeskommune slutter seg til det framlagte handlingsprogrammet fra Jernbaneverket og anbefaler valg av alternativ 2 , som investeringsmønster dvs. investere mye i første periode. Det er tilfredstillende at nytt dobbel-spor på Jærbanen og godsterminal i Ganddal har fått høy prioritet.*
- .2. Rogaland fylkeskommune er positiv til og bes om at det arbeides videre med lånefinansiering av utbyggingsprosjekter.*
- .3. Rogaland fylkeskommune viser til høringsuttalelse fra Jernbaneforum sør og slutter seg til denne.*
- .4. Det henstilles om at Jernbaneverket innarbeider i sine mål for perioden, en formulering om at Jernbanen skal gjøres tilgjengelig for alle gjennom Universell Utforming i hele reisekjeden.*
- .5. Rogaland fylkeskommune vil videre påpeke:*
 - At i tillegg til de store prosjektene må enklere tiltak prioriteres – f. eks. overbygning / ly for reisende på Moi og Klepp stasjoner og bedre parkeringsløsning på Øksnevadporten*
 - Det er behov for mer omfattende opprusting av flere stasjoner der Ganddal, Nærbø og Egersund prioriteres. På disse stasjonene vil det også være enklere tiltak som kan gjennomføres på kort sikt som ledd i videre opprusting. Det er også behov for opprusting av Stavanger stasjon, noe som bør skje i sammenheng med den satsing og oppgradering som følger av dobbeltsporutbyggingen.*
 - Det er behov for avklaring av ansvarsforhold m.h.t. beslutninger om jernbanens eiendommer og infrastruktur. Dette har særlig betydning for videreutviklingen av Bryne stasjon.*
 - Godt vedlikehold er viktig for brukerne av stasjonene.*
 - Viktigheten at Jernbaneverket er med og søker å påvirke etablering av et bedret lokaltogtilbud på Jærbanen etter at nytt dobbeltspor er etablert.*
 - Rogaland fylkeskommune vil videre påpeke, i ikke –prioritert rekkefølge:*
 - Det legges merke til at jernbaneverket ta Universell utforming alvorlig, men det er ønskelig at også nye hjelpemidler som WAI, " Web Accesibility*

Interactive”benyttes.

Det bør tilstrebes at det er forenelige billettautomater og systemer for å kunne knytte flere ledd i kollektivkjeden sammen. Til dette bemerkes det at utformingen av automater og plassering bør være i tråd med ovennevnte prinsipper.

- *Rasvarsling i Drangsdalen må komme senest i 2006.*

Det vises her til tidligere skriftlige innspill til Jernbaneløst.

Statens vegvesen

Generelt

.1. Rogaland fylkeskommune slutter opp om de fem hovedmålene for transportpolitikken i NTP, og mener at det framlagte handlingsprogrammet fra Statens vegvesen med de korrigeringer som er redgjort for i etterfølgende punkter vil muliggjøre en fornuftig videreutvikling av transportsystemet i Rogaland og på Vestlandet.

.2. Rogaland fylkeskommune forutsetter at Stortinget fyller opp sine egne vedtak, jfr. NTP 2006-2015, i de årlige budsjettvedtakene.. Staten må styrke sitt bidrag til utvikling av framtidig ny transportinfrastruktur. Transportinfrastruktur som er en forutsetning for utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og et konkurransedyktig næringsliv.

.3. Rogaland fylkeskommune forutsetter at Statens vegvesen i framtiden forholder seg til og lojalt følger opp godt omforente prioriteringer i Vestlandsfylkene. Rogaland fylkeskommune beklager at Statens vegvesen ved utarbeidelsen av forslag til handlingsprogram for perioden 2006-2015, spesielt for E39 Kyststamvegen, ikke har gjort dette.

Øvrige riksveger

.4. Rogaland fylkeskommune slutter seg til forslaget til handlingsprogram for øvrige riksveger med følgende endringer:

2006-2009:

Det prioriteres 22 mill. kr. til prosjektet R519 Finnfast i tråd med vedtak i fylkestinget 01.03. då.

Midlene tas fra følgende poster i det framlagte handlingsprogrammet:

✓ Post 30.3.1/60.3.1

Mindre utbedringer, div. tiltak etterslep: 12 mill. kr. likt fordelt pr. år.

✓ Post 30.3.1/60.3.1

Mindre utbedringer, lys tunneler: 6 mill. kr. likt fordelt pr. år i 2006-2008

✓ Post 30.3.3/60.3.3

Trafikksikkerhetstiltak, vegbelysning: 2 mill. kr. fordelt på 2007 og 2008

✓ Post 30.3.4/60.3.4

Miljø- og servicetiltak Nord-Jæren, uspesifisert: 2 mill. kr. i 2008

I tillegg så foreslås det flyttes 2 mill. kr. til mindre utbedringer på Rv501. Midlene tas fra Post 30.3.1/60.3.1 Mindre utbedringer, lys i tunneler i 2009.

2010-2015:

Det prioriteres 50 mill. kr. til Rv520 Ny veg mellom Sauda og Etne

Midlene tas fra følgende poster i det framlagte handlingsprogrammet:

- ✓ Post 30.3.1 Mindre utbedringer, uspesifisert: 10 mill. kr.
- ✓ Post 30.3.2 Gang-/sykkelveger, uspesifisert: 10 mill. kr.
- ✓ Post 30.3.3 Trafikksikkerhetstiltak, uspesifisert: 5 mill. kr.
- ✓ Post 30.3.4 Miljø- og servicetiltak, uspesifisert: 5 mill. kr.
- ✓ Post 30 Rv13 Strekningsvise tiltak, uspesifisert: 10 mill. kr.
- ✓ Post 30 Rv44 Eigersund-Ogna, uspesifisert: 10 mill. kr.

I tillegg forutsetter Rogaland fylkeskommune at hvis ordningen om betinget refusjon som er vedtatt i finansieringsplanen for Rv519 Finnfast, kommer til anvendelse, så skal totalt 18 mill. kr. i 2011/2012 omdisponeres fordelt med 10 mill. kr. fra post 30 Rv13 Strekningsvise tiltak og 8 mill. kr. fra post 30.3.1 Mindre utbedringer, uspesifisert.

Rassikring

Rogaland fylkeskommune forutsetter at rassikring på Rv517 Lovraeid prioriteres foran E39 Tronvik og Rv42 Gyadalen.

Med de foreslåtte omdisponeringene vil det være god oppfølging av innholdet i vedtatte regionale transportplaner.

E39

.5. Rogaland fylkeskommune slutter seg til Vestlandsrådets vedtak i forhold til forslag til handlingsprogram fra Statens vegvesen. Dette innebærer at fylkeskommunen går inn for revidert VestE39 som alternativ til Statens vegvesen sitt forslag.

.6. I forhold til mindre utbedringer på E39 gjennom Rogaland forutsetter Rogaland fylkeskommune at følgende prosjekter prioriteres:

1. Kryssutbedringer på E39 mellom Gjesdal og Bjerkreim
2. Krabbefelt på Vikeså

E134

.6. Rogaland fylkeskommune slutter seg til det framlagte forslaget til handlingsprogram med den presiseringen at 1. etappe E134 Skjold Solheimskrysset gjennomføres før Ersland-Våg i tråd med handlingsplanen for "Haugalandspakken".

.7. Rogaland fylkeskommune forutsetter også at en fra Statens vegvesen sin side får satt i gang et arbeide med tanke på langsiktige løsninger for den totale øst-vest forbindelsen langs E134 mellom Vest- og Østlandet slik at dette kan foreligge i god tid før neste NTP-revisjon. Det forutsettes at planarbeidet gjennomføres i nært samarbeid mellom berørte fylkeskommuner, kommuner og transportbrukerne.

Ferjedriften

.8. Rogaland fylkeskommune er i prinsippet positiv til konkurranseutsetting av fergesamband for å få utnyttet tilgjengelige midler bedre..

.9. Rogaland fylkeskommune aksepterer ikke at servicemålene i ny driftsstandard legger opp til redusert standard i forhold til dagens rutetilbud. Det vises spesielt til kortere åpningstid for ferjesamband i klasse Rv 2 og Rv 3. Ved konkurranseutsetting forutsetter fylkeskommunen at ingen ferjesamband lyses ut med redusert rutetilbud.

.10. Rogaland fylkeskommune forutsetter at alle innsparingen av tilskudd i forbindelse med konkurranseutsetting skal tilbakeføres i ruteproduksjonen i form av økt tilskudd.

.11. Rogaland fylkeskommune etterlyser en samlet beredskapsplan som viser disponible reserveferger som kan settes inn ved klassing og når ferjene har tekniske driftsproblem.

.12. Rogaland fylkeskommune har følgende merknader til de enkelte samband:

- Klasse S 1 Mortavika – Arsvågen:

Det må sikre videre finansiering av utvidet ruteproduksjon som ble innført i 2005.

- Klasse Rv. 1 Lauvvik – Oanes:

Rogaland fylkeskommune tilrår at sambandet blir konkurranseutsatt så snart dette praktisk kan gjennomføres. Det må da legges inn utvidet åpningstid både hverdag og helg fram til fastlandsforbindelse er etablert og sambandet kan legges ned.

- Klasse Rv. 2 Stavanger – Tau:

Rogaland fylkeskommune tilrår at sambandet blir konkurranseutsatt så snart dette praktisk kan gjennomføres. For å få til et synkronisert ruteopplegg bør vilkåret være at hurtigferje nr. 2 blir bygd og satt inn i sambandet fram til fastlandsforbindelse er etablert og sambandet kan legges ned.

- Klasse Rv. 2 Hjelmeland – Nesvik:

Rogaland fylkeskommune tilrår at sambandet blir konkurranseutsatt så snart dette praktisk kan gjennomføres. Rutetilbudet må utvides med lenger åpningstid både hverdag og helg.

- Klasse Rv. 2 Sand – Ropeid:

Rogaland fylkeskommune tilrår at sambandet blir konkurranseutsatt så snart dette praktisk kan gjennomføres. Rutetilbudet må utvides med lenger åpningstid både hverdag og helg.

Rogaland fylkeskommune viser videre til viktigheten av Rv47 Nordsjøvegen som turistveg og ber om at Statens vegvesen søker å styrke tilskuddet til sambandet Rv47 Mekjarvik-Kvitsøy-Skudeneshavn slik at det muliggjør 5 turer til Skudeneshavn i sommersesongen. Det presiseres at det vedtatte rutetilbudet til Kvitsøy ikke skal berøres.

Drift og vedlikehold for øvrig

.13. Rogaland fylkeskommune forutsetter at Statens vegvesen har høy fokus på drift og vedlikehold. Spesielt framheves behovet for framkommelighetstiltak på drifts- og vedlikeholdssiden i forhold til kollektiv- og gang-/sykkeltrafikken i byområdene.

Gjennomføringskapasitet

.14. Rogaland fylkeskommune er bekymret for gjennomføringskapasiteten hos Statens vegvesen i forhold til betydelig økt omfang av utbyggingsprosjekter og forutsetter derfor at Statens vegvesen styrker denne slik at prosjektene kan gjennomføres med optimal framdrift.

.15. Rogaland fylkeskommune viser til den trege sentrale saksbehandlingen i saker som er sluttbehandlet lokalt og regionalt, særlig når det gjelder tid forbundet med gjennomføring av ekstra konsekvensutredninger. Dette er helt uakseptabelt, og fylkeskommunen forventer at Staten får mer effektive saksbehandlingsrutiner for slike saker. Det forventes at Finnfast legges frem for Stortinget tidsnok til at prosjektet kan behandles før sommeren 2005.

.16. Rogaland fylkeskommune forventer at Statens Vegvesen holder maksimal fremdrift på arbeidet med rv 13 Ryfylkeforbindelsen samt viser kostnadsnøkternhet, slik at en ikke anbefaler løsninger som forutsetter større brukerbetaling enn det som er forutsatt i fylkestingsvedtaket.

.17. Rogaland fylkeskommune viser til prioriteringene av rv 46 sandsfjord bru og rv 520 ny veg Sauda-Etne i fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke. Det vises også til avsatte planleggingsmidler i årets budsjett. Fylkeskommunen forutsetter at Statens vegvesen holder framdrift på arbeidet med prosjektene, slik at disse kan gjennomføres i tråd med prioriteringene i fylkesdelplan.

.18. Rogaland fylkeskommune aksepterer at bompengemidler som fylkestinget ved revisjon av handlingsprogrammet for transportplan Nord-Jæren hadde avsatt i rv 44 Norestraen i Sandnes kan omdisponeres til økt delfinansiering av rv.44 Gandsfjordkryssingen.

Handsaming i Hordaland fylkeskommune

Hordaland fylkeskommune skal ha saka om Nasjonal transportplan opp i Samferdselsutvalet 13.04, i Fylkesutvalet 27.-28.04 og Fylkestinget 04.05.2005. Rådmannen har følgjande innstilling:

1. Fylkestinget stiller seg bak vedtaket i Vestlandsrådet, 4.mars 2005, om dei statlege transportetatane sitt forslag til handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2006-2015.
2. I samband med gjennomføring av ulike utfordringar og satsingsområde i handlingsprogramma til Nasjonal transportplan 2006-2015 vil fylkestinget særleg understreke behovet for å utforme eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle, og legg til grunn at dei statlege transportetatane i gjennomføringa av handlingsprogramma planlegg vegutbygging, fotgjengarovergangar, planovergangar, lyskryss, leskur, terminalar osv. som også er lagt til rette for funksjonshemma.
3. Fylkestinget viser til sitt tidlegare vedtak om at den fylkesfordelte riksvegramma i perioden 2002-2011 skal fordelast 50/50 mellom tiltak i Bergen og Hordaland elles. For perioden 2012-2015 legg fylkestinget til grunn same fordeling, men tek atterhald om at denne fordelinga må handsamast på nytt dersom dei årlege løyvingane innanfor fylkesfordelt riksvegramme vert reduserte i denne perioden.
4. Fylkestinget er samd i regionvegsjefen sitt forslag til hovudprioriteringar i den delen av den fylkesfordelte riksvegramma som skal gå til tiltak på det øvrige riksvegnettet i Hordaland utanom Bergen.
5. Fylkestinget er i hovedsak samd i regionsvegsjefen sine prioriteringar av strekningsvise investeringstiltak på det øvrige riksvegnettet, men går ikkje inn for at det vert sett av statlege midlar til prosjektet Rv564 Mjåtveit i perioden 2010-2015. Fylkestinget legg til grunn at dette prosjektet vert realisert som ein del av dei mindre tiltaka i fase 1 i ei

eventuell Nordhordlandspakke eller gjennom forskottering.

6. *Fylkestinget vil be om at Askøy kommune vurderer eit bompengelopplegg for forsering og fullfinansiering av prosjektet Rv563 Kleppestø-Ask, eventuelt saman med andre prosjekt på vegnettet i kommunen.*
7. *Fylkestinget legg til grunn at det vert sett av statlege midlar til vidare planlegging av Sotrasambandet og at det vert lagt fram eit finansieringsopplegg for gjennomføring av prosjektet i samband med neste revisjon av Nasjonal transportplan. Dersom det er aktuelt med lokal delfinansiering av mindre prosjekt på Sotra før realisering av fastlandsambandet legg fylkestinget til grunn at det i opplegget for trafikantbetaling vert vurdert tidsdifferensierte satsar, som opnar opp for å nytte eventuelle trafikantinntekter til eit utvida kollektivtilbod mellom Sotra og Bergen.*
8. *Fylkestinget legg til grunn at det vert gjennomført nødvendig planlegging for sikker heilårsveg mellom Vik og Voss, og at det fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan vert presentert ulike finansieringsløyningar for prosjektet. Fylkestinget føreset at det vert lagt opp til ei finansiering av prosjektet med lokale midlar (bompengar, kommunale og andre tilskot) i tillegg til ordinære statlege løyvingar.*
9. *For den særskilte ramma til rassikringstiltak viser fylkestinget til Vestlandsrådet sitt vedtak, 4.mars 2005, og sluttar seg i utgangspunktet til den samla rassikringsplanen for Statens vegvesen Region vest.*
- 10 *Fylkestinget ser det som nødvendig at det vert gjennomført ein samla transport- og utbyggingsplan for Bergensområdet, og legg til grunn at det vert sett av statlege planleggingsmidlar til gjennomføring av eit slik planarbeid. Fylkestinget ber om at det vert lagt fram ei eiga sak om oppstart av dette planarbeidet.*
- 11 *Fylkestinget stiller seg bak dei prioriteringane som Bergen kommune har gjort for disponering av bompengeinntekter og den delen av den fylkesfordelte riksvegramma som går til tiltak på det øvrige riksvegnettet i Bergen i perioden 2006-2015.*
- 12 *Fylkestinget vil understreke at anbudsprosessane for dei aktuelle ferjesambanda i Hordaland ikkje må føre til ein reduksjon i standard på ferjemateriell, opningstid og frekvens.*
- 13 *Som eit viktig aust-vest samband gjennom og ut av Hordaland finn fylkestinget det svært uheldig at det ikkje er sett av midlar til nye strekningsvise investeringstiltak på E134 i Hordaland i heile perioden 2006-2015. Dersom det ikkje vert lokal tilslutnad til bompengeprojektet E134 Gvammen-Århus i Telemark går fylkestinget inn for at dei statlege midlane tilsvarande 310 mill.kr i perioden 2010-2015 m.a vert prioritert til utbetningsarbeid på E134 i Etne kommune med realisering av Stordalstunnelen.*
- 14 *I samband med bygginga av Hardangerbrua går fylkestinget inn for at det på stamvegstrekinga Rv13 Jøsendal-Voss vert prioritert midlar til nødvendige utbetringstiltak på vegen over Buplatået i perioden 2006-2009.*
- 15 *Fylkestinget sluttar seg til Jernbaneverket sitt forslag til prioritering av tiltak på Bergensbana i perioden 2006-2015, men kan ikkje akseptere forslaget om å utsette*

oppstart av ny tog tunnel gjennom Ulriken dersom det vert lagt opp til reduserte løyvingar til jernbaneinvesteringar i dei årlege statsbudsjetta.

- 16 *Fylkestinget vil peike på behovet for ei nødvendig opprusting og modernisering av skinnegangen på Vossebanen. Dette saman med kapasitetsaukande tiltak på strekninga Bergen-Arna vil kunne legge til rette for å utvikle eit langt meir attraktivt rutetilbod på Vossebanen.*
- 17 *Fylkestinget vil understreke Ringeriksbanen som kanskje det viktigaste enkeltprosjektet for å utvikle Bergensbanen som eit attraktivt og konkurransedyktig transporttilbod mellom Bergen og Oslo. Fylkestinget legg til grunn at Jernbaneverket vidarefører planlegging av Ringeriksbanen med utgangspunkt i Stortinget sitt traseval for prosjektet, og prioriterer fram prosjektet med oppstart i perioden 2006-2010.*
- 18 *Fylkestinget vil understreke den nasjonale betydninga av Austevoll som fiskerikommune, og krev at arbeidet med å utvikle fiskerihamna på Storebø vert prioritert fram for gjennomføring tidleg i planperioden 2006-2009.*
- 19 *For at Bergen kan utvikla seg vidare som cruisehamn vil fylkestinget på ny understreke behovet for å få bygd ny seglingslei til Bergen. Kostnadene med bygging av ny seglingslei til Bergen må fullt ut dekkast av staten. For å sikre ei rask realisering av ny seglingslei til Bergen ser fylkestinget det likevel som nødvendig at det vert utarbeidd alternative finansieringsløysingar for prosjektet.*
- 20 *For å betre tryggleiken i dei trafikerte farleiene ber fylkestinget om at gjennomføringa av dei prioriterte utdjuピングstiltaka i farleiene i Hordaland kjem tidleg i planperioden 2006-2015. Fylkestinget ber vidare om at arbeidet med å utvide dekningsområdet til Fedje trafikksentral sørover til Vattlestraumen og Korsfjorden vert gjennomført.*

Handsaming i Sogn og Fjordane

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane handsama saka 30.03.05 og rår Fylkestinget til å gjere følgjande vedtak 12.04.2005:

1. *Fylkestinget i Sogn og Fjordane konstaterer at rammene til øvrige riksveggar utruleg nok er vesentleg reduserte i høve til tidlegare. Dette finn Fylkestinget i Sogn og Fjordane provoserande. Reduksjonen i rammene til investeringstiltak på øvrige riksveggar gjer det umogleg å få realisert prioriterte prosjekt i Sogn og Fjordane. Vegsektøren må tilførast meir midlar for å få ei betring av framkommelegheit, ikkje minst i område som har eit konkurranseutsett næringsliv. Likeeins er det avgjerande at post 31 Rassikring, vert auka i tråd med kravet frå nasjonal rassikringsgruppe.*
2. *Fylkestinget i Sogn og Fjordane konstaterer også at ordninga med ferjeavløysingsmidlar ikkje fungerer etter hensikten på lågtrafikkerte samband. Fylkestinget vil overfor sentrale styresmakter arbeide aktivt for å få til endringar, slik at denne ordninga kan nyttast både for Rv 616 Bremangersambandet og for Rv 609 Dalsfjordsambandet. Dette bør primært skje ved at staten sjølv forskotterar midlane, eller at fylkeskommunen forskotterar, mot seinare refusjon i vegløyvingane som på Rv 5.*
3. *Midlar til Rv 57 Strandnes – Nistadli vert overført til Rv 609 Dalsfjordsambandet.*

2006 - 2009 2010-2015

Refusjon Årdal kommune		5 mill
Rv 55 Stedjeberget	157 mill	
Rv 617 Måløy – Raudeberg	82 mill	
Rv 61 Møre grense – Naveosen	13 mill	
Rv 616 Langesjø – Kolset (Bremanger II)	50 mill	215 mill
Rv 609 Dalsfjordsambandet	10 mill	<u>585 mill</u>
Behov for midlar (Bremanger II + Dalsfjordsambandet)		800 mill
Ferjeavløysingsmidlar: (140 + 130) mill		<u>- 270 mill</u>
Finansiering frå statleg ramme 2010-15		530 mill
Ledige midlar: (660 – 530) mill=130 mill		
Rv 60 Olden – Innvik		130 mill

Fylkeskommunen tek opp eit lån stort nok til å dekke rentekostnaden med forskotering av ferjeavløysingsmidlane.

Midlane vert prioritert på første plass på marginallista for tilbakebetaling til fylkeskommunen ved auka rammer.

Post 31 , rassikring:

45 mill vert omprioritert frå E 39 Loteberget til Rv 60 Olden – Innvik i perioden 2010 – 2015.

4. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg, med dei endringar som elles framgår av vedtaket i saka, til Vegdirektoratet sitt framlegg til handlingsprogram for stamveggar. For tiltak på E39 legg Sogn og Fjordane fylkeskommune til grunn Vestlandsrådet si samla finansieringspakke Vest 39. Fylkestinget vil likevel understreke at Kvivsvegen må oppstartast i 2008 og ha kontinuerleg drift om naudsynt med fylkeskommunal garanti for eventuelt manglande midlar i 2009. Dersom vegdirektoratet ikkje legg til grunn Vestlandsrådet sin uttal (Vest 39), må vegdirektoratet sitt forslag omarbeidast slik at prosjekta på E39 mellom Lavik og Sande kjem med (Lavik ferjekai, Drægebø-Grytås og Birkeland-Sande.) Dette er tidlegare prioriterte prosjekt som er teke ut i vegdirektoratet sitt framlegg til handlingsprogram.

Fylkestinger viser til trafikkauken langs E-16 etter opninga av Lærdalstunnellen, og at den smale veggbreidda over Filefjell vil kunne gje kaotiske tilstander – spesielt vinterstid når andre fjellovergangar vest-aust er stengde.

Fylkestinget ber om at fjellstrekninga Borlaug – Øye snarast mogleg får si opprusting.

5. Fylkestinget tykkjer det er veldig positivt at det vert utarbeidd prioriteringsnøklar for rassikringsprosjekt. Fylkestinget ser ikkje desse som endeleg utforma og føreset at desse vert utvikla vidare for å sikre best mogeleg grunnlag for prioritering. Fylkestinget sluttar seg til fordelinga mellom fylka og dei prioriterte rassikringsprosjekta (Rv 55 Fatlaberget, Rv 53 Øvre Årdal – Årdalstangen, Rv 5 Hammarsgrovi – Stølsneset) som Statens vegvesen Region Vest har lagt til grunn i sitt framlegg til handlingsprogram. Når det gjeld Rv 5 Hammarsgrovi – Stølsneset i Kjosnesfjorden føreset ein at staten løyver ekstraordinære midlar så snart detaljplanen er ferdig, slik at denne viktige sambindingsvegen på Stamvegnettet vert sikra snøggast råd. Det vil vere i tråd med

lovnader frå Samferdslestatsråden, etter hendingane i november 2004. Fylkestinget vil peike på at ettersom Grasdalen har vore stengt 300 t i vinter må dette prosjektet inn på lista over rassikring og prioriterast tidleg i perioden 2010 – 2015 dersom prosjektet ikkje får ekstra midlar.”

6. *Fylkestinget i Sogn og Fjordane kan ikkje akseptere at ny standard for ferjedrift vil gje innbyggjarane i fylket dårlegare tilbod enn i dag.*

Stamvegferjene i fylket må snarast få på plass nasjonale servicemål. I ferjesambandet Anda – Lote må det straks etablerast ½ times avgangar. I sambanda Mannheller – Fodnes og Lavik - Oppedal må nye anbod minst ha ein standard som i dag.

7. *Dei komande anbodsprosessane på ferjesektoren må ikkje føre til ein reduksjon i standard på ferjemateriell, opningstid og frekvens på samband som i dag har eit betre tilbod enn det som er definert i standarden. Fylkestinget i Sogn og Fjordane finn det naturleg at fylkeskommunen vert trekt med i arbeidet med anbodsgrunnlaget. Eventuelle innsparingar etter anbod på ferjedrifta må kome til nytte til vegutbygging i regionen.*
8. *Fylkestinget i Sogn og Fjordane aksepterer at fylkesdelen av det kombinerte ferjesambandet Askvoll – Gjervik – Fure – Værlandet vert lagt ut på anbod saman med riksvegferjedelen av sambandet. Vilkåret for dette er at fylkeskommunen vert trekt med i arbeidet med anbodsgrunnlaget.*
9. *Fylkestinget merkar seg at løyvingar for å sikre farleiene er svært små. I lys av auka krav til tryggleik på sjøen er dette uheldig. Fylkestinget ber om at tiltaka i Gunnhildvågen I og II vert realisert tidleg i perioden pga transporten med naturgass som vert utført i dette området.*

Fylkestinget må vidare be om at den vanskelege innseglinga til Elkem – Bremanger i Svelgen vert utbetra.

- 10 *Fylkestinget i Sogn og Fjordane registrerer at Kystverket/Fiskeri- og kystdepartementet vil arbeide for å finne ei løysing for å realisere Stad skipstunnel. Fylkestinget i Sogn og Fjordane krev likevel at Stad Skipstunnel vert definert som eit nasjonalt prosjekt og fullfinansiert gjennom løyvingar over statsbudsjettet.*
- 11 *Fylkestinget har merka seg at ein no arbeider med nye utgreiingar og planar for sikker heilårsveg mellom Vik og Voss og at det er føresett at prosjektet vert finansiert med lokale midlar (bompengar, kommunale og andre tilskot) i tillegg til ordinære statlege løyvingar. Fylkeskommunen ser svært positivt på dette arbeidet som kan vera med å framskande prosjektet monaleg.*

Handsaming i Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkesutvalet rår etter dette fylkestinget til å gjere slik vedtak:

Strategiar – satsingsområde og prioriteringar i St.meld nr. 24.

Fylkestinget i Møre og Romsdal seier seg samd i dei 4 hovudmålsettingane som Regjeringa har trekt opp for transportpolitikken i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2006-2015:

1. Færre drepte og alvorleg skadde i vegtrafikken.
2. Meir miljøvenleg transport.
3. Betre framkommelighet i og mellom regionar.
4. Meir effektivt transportsystem.

Stortinget vedtok det 5. hovudmålet:

5. Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle.

Fylkestinget i Møre og Romsdal vil for sin del peike på at det må vere eit hovudmål at transportstrekningane skal vere rassikre. Statsbudsjettet må difor halde fram med ekstra post til rassikring med monaleg auke i åra som kjem for å få fullført planlagde sikringsprosjekt før store ulukker skjer.

Fylkestinget finn vidare grunn til å peike på at fylket har særleg store utfordringar i høve til oppdelt geografi med mange ferjestrekningar, til dels oppdelte arbeidsmarknads- og buregionar, samt store utfordringar når det gjeld uttransport av varene frå ein stor eksportindustri. Rasutsette strekningar, manglande frekvens og kapasitet på ferjestrekningar, manglande høgde på mange av dei gamle tunnelane, opplevast som "flaskehalsar" i den daglege transportaktiviteten i fylket.

Det er difor ein ekstra sterk samanheng mellom trafikktrygging, framkome mellom arbeidsmarknadsregionane og eit effektivt transportsystem i Møre og Romsdal. I tillegg til satsinga på gang- og sykkelveggar og målretta trafikktryggingstiltak, haldningskampanjar m.m, ser fylkestinget i Møre og Romsdal det som heilt nødvendig med satsing på betring av ferjetilbod for å unngå "stresskøyning" for å nå ferjer, utbetring av gamle tunnelar for å unngå "senterkøyning" av store vogntog, generell heving av "lagstandard" vegstrekningar med lange omkøyringsruter som negativt resultat, tidsmessig og miljømessig.

Ferjeavløysingsprosjekta knyter saman regionane, og lettar næringstransport og – etablering, og blir for ein stor del finansierte med lokale og regionale midlar.

Prioriteringane til Møre og Romsdal har nær samanheng med ovanståande:

1. Vegbehov

Etter fylkestinget si meining er framleis hovudutfordringa i Møre og Romsdal når det gjeld veginvesteringar, å byggje ut det eksisterande vegnettet i fylket til ein tenleg standard i tillegg til å byggje nye veg-lenker, ferjeavløysingsprosjekt og innkorting av ferjestrekningar.

2. Bompengestrategi

Fylkestinget ber om at det blir utarbeidd ein bompengestrategi for Møre og Romsdal

3. Oppgradering av tunnelar

Fylkestinget meiner det framleis trengst store beløp til oppgradering av tunnelar i tillegg til dei tiltaka som er innarbeidd i handlingsprogrammet for 2006-2015, m.a. til å utbetre låge tunnelar og rasoverbygg.

4. Stamvegar

Fylkestinget held fast på prioriteringa si av stamveginvesteringar i Møre og Romsdal som vart gjort i sak T-46/03 den 6. oktober 2003. Fylkes-tinget kan ikkje sjå at denne prioriteringa er i strid med St. meld. nr. 24 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015 og samferdsels-komitèen si behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004).

Fylkestinget kan derfor ikkje godta alle delar av den prioriteringa som Vegdirektoratet har gjort av stamveginvesteringar i Møre og Romsdal i handlingsprogrammet for 2006-2015, sjå nedanfor.

- a) Stamvegrute 9 (E39 Sogn og Fjordane grense – Breivika (Ålesund))

Fylkestinget ber kommunane Ørsta og Volda snarast setje i gang arbeidet med å skaffe nødvendig finansiering av Kvivsvegen i tillegg til statsmidlar, jf. Vegdirektoratet sitt forslag til finansieringsplan.

Fylkestinget har som klar målsetting at Kvivsvegen skal fullførast til same sluttdato som opprinneleg planlagt, nemleg 2012. Eventuelt "lån av midlar" frå Kvivsvegen skal ikkje rokke ved denne realiteten.

Fylkestinget foreslår å "låne" 50 mill. kr frå Kvivsvegen for å fram-skunde bygginga av parsellen Renndalen-Staurset bru på E 39 (sjå stamvegrute 10), men føreset at dette ikkje får konsekvensar for når Kvivsvegen og parsellen i Hjartåberga er fullførte (totalkostnad 1,07 mrd. kr). Det er fylkestinget sin føresetnad at det er nødvendig å ras-sikre Hjartåberga for at Kvivsvegen kan bli stamveg.

- b) **Stamvegrute 10 (Kjellbotn – Sør-Trøndelag grense)**

Strekninga Renndalen – Sør-Trøndelag grense (Staurset bru) er no den høgst prioriterte stamvegparsellen i MR som ikkje er igangsett/ ikkje har fått løyving. Fylkestinget kan difor ikkje godta at denne parsellen nok ein gong er nedprioritert, med foreslått løyving på 20 mill. i 2008 og 120 mill. i 2009. (jfr. Vegdirektoratet sine marginal-vurderingar og utsett oppstart av nye prosjekt med ev. reduksjon i ramma).

Fylkestinget ser det ellers som viktig at også parsellen Harangen – Høgkjølen blir realisert snarast mulig.

Anleggsarbeidet på parsellen E 39 Renndalen-Sør Trøndelag grense må framskundast, og fylkestinget ber derfor primært om at anleggs-arbeidet på parsellen blir starta opp alt i 2006, eventuelt i 2007, og at anleggsarbeidet deretter får ei rasjonell framdrift.

Alternativt vil fylkestinget foreslå at prosjektet blir tilført 50 mill. kr frå Kvivsvegen (framtidig E 39) i 2008 og 2009 (sjå stamveggrute 9) slik at statsmidlane til prosjektet Renndalen-Staurset bru blir:

I 2008: 20 mill. kr + 20 mill kr frå Kvivsvegen
I 2009: 120 mill. kr + 30 mill. kr frå Kvivsvegen

For å framskunde bygginga av parsellen Renndalen-Staurset bru vil fylkestinget i tillegg gå inn for å forskottere delar av prosjektet, men det er fylkestinget sin føresetnad at ei slik forskottering skal delast likt mellom fylka Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal. Dette må drøftast med Sør-Trøndelag fylke.

Fylkestinget kan maksimalt gå inn for slik bygging og forskottering i mill kr:

	2007	2008	2009	Etter 2009
Bygging, totalkostnad 240 mill. kr	70	100	70	0
Finansiering ved statsløyving		40	150	50
Finansiering ved forskottering	70	60	-80	-50

Det er fylkestinget sin føresetnad at forskotteringsbeløpet som skal refunderast etter 2009, skjer seinast i 2011 (avvik frå 4-årsregelen for forskottering).

Det er fylkestinget sin klare føresetnad at Gjemnesaksla (Knutset-Høgset) som del av Krifastanlegget (og som ved finansieringa av Krifast var rekna inn i kostnadsdelinga mellom statsmidlar og bom- pengefinansiering) må bli bygd snarast råd, finansiert med bom- pengar, jf. sak T-46/03 av 6. oktober 2003.

c) Stamveggrute 14 (E 136 Oppland grense – Ålesund)

Fylkestinget ber Vegdirektoratet endre handlingsprogrammet for stamveggrute 14 slik at prioriteringa blir i samsvar med vedtak i sak T-46/03 av 6. oktober 2004.

Fylkestinget viser til tidlegare vedtak om strekninga Breivika – Lerstad og vil samstundes be sentrale styresmakter om å tilføre meir midlar slik at også denne parsellen kan fullførast i perioden 2010 – 2015.

Fylkestinget ber Vegvesenet utrede ny tunnel mellom Måndals-tunnelen og Våge pga økende steinras og mange nesteulykker samt fare for utgliding av veggrunn.

- d) Stamvegrute 25 (Sør-Trøndelag grense og Kristiansund)

Fylkestinget ser positivt på Vegvesenet sitt forslag om at det av plan-leggingsramma til stamvegrute 25 for 2006-2015 på totalt 60 mill. kr blir sett av 30 mill. kr til strekningsvise prosjekt på rv 70 i kombinasjon med finansiering med bompengar, som blir kravd inn av Krifast.

Med bakgrunn i vedtaket om å omklassifisere Rv 70 frå riksveg til stamveg rute 25 ønskjer fylkestinget at vegstrekninga må sikrast minst same prioritet som før (jfr. også flaskehalsprioriteringar i fylkestinget 1997).

For å sikre dette blir Rv 70 (stamvegrute 25) parsellen Tingvoll – Meisingset plassert som nr. 8 i prioriteringslista for stamveg-strekningane.

- e) **Mindre investeringstiltak**

Fylkestinget er lite nøgd med den delinga som er foreslått for midlar til mindre investeringstiltak i 2006-2011, og vonar dette kan bli retta opp i dei årlege budsjetta.

- f) **Marginallister**

Fylkestinget er ikkje nøgd med forslaget til marginallister for stam-vegnettet (sjå saksutgreiing om stamvegar, punkt e).

5. Vest 39

Fylkestinget byggjer på Samferdselsutvalet si tilråding (Sa 6/05) samt vedtak i Vestlandsrådet (sak 21/05).

Fylkestinget sluttar seg til Vestlandsrådet sitt vedtak med unntak av punkta nedanfor som blir i samsvar med tilrådinga frå Samferdselsutvalet:

- a) Lån frå Kvivsvegen (50 mill kr i 2008-2009)
- b) Hjartåberga (fullfinansiert – 270 mill kr i 2010 – 2015)
- c) E-39 Betna – Klettelva – Hestneset (80 mill kr i 2010 – 2015)
- d) E-39 Harangen-Høgkjølen (180 mill kr i 2010 –2015)

6.

Rassikring

Fylkestinget ber om at det blir sett av tilstrekkjelege statsmidlar slik at det første byggjesteget av rassikringsprosjektet på rv 60 kan bli fullført i 2009 og at heile prosjektet kan bli fullført tidlegast mogleg i perioden 2010-2015.

Dersom dette ikkje lukkast, må fylket – i tråd med signal frå, og i samarbeid med Stranda kommune – etablere eit spleiselag med kommunen og næringslivet i området for å forskottere det manglande beløpet for å kunne fullføre på rasjonell måte det første byggjesteget av rassikringa på RV 60. Det er då FT sin føresetnad at beløpet blir refundert etter eitt til to år (dvs. avvik frå gjeldande fire-årsregel for forskottering). Aktuelle beløp til bygging og forskottering kan t.d. vere:

	2007	2008	2009	Etter 2009
Bygging 1. byggjesteget, kostnad 120 mill. kr	15	75	30	
Statsmidlar		54		66
Forskottering	15	21	30	- 66

Fylkestinget føreset at forskotteringsbeløpet blir fordelt noko lunde likt (50/50-delning) mellom fylket og lokal finansiering.

Fylkestinget ser at det er eit stadig aukande behov for å sikre fleire vegar i fylket betre mot ras, og fylkestinget vil derfor arbeide for at rammene til rassikring blir auka.

Med dei store investeringsbehova som er på vegane i fylket, ser fylkes-tinget det ikkje tilrådeleg å finansiere rassikringsprosjekt over post 30.

Fylkestinget har tidlegare vedteke ei prioritering av større rassikringsprosjekt slik:

1. RV 650 Dyrkorn – Viset (Stordal)
2. RV 651 Greifsnese – Løvikneset (Volda)
3. RV 62 Fressvika – Jordalsgrenda (Neset/Sunndal)
4. RV 60 Røyr – Hellesylt (Stranda)

Dei to første prosjekta er ferdigstilte.

Det er framleis mange store uløyste oppgåver innanfor rassikring i fylket, og FT vil prioritere flg. prosjekt etter dei alt nemnde:

1. RV 63 – Parsellen Geiranger – Grande
2. RV 70 – Opdølstranda.
3. E 136 – Måndalen – Våge.

For RV 63 viser fylkestinget til behandling av parsellen Grandefonna i sak T-74/04 A pkt j).

For mindre investeringstiltak rassikring vises til pkt. 10 i tilrådinga.

7. Øvrige riksvegar

a) Fylkestinget sluttar seg til Statens vegvesen sitt forslag til handlings-program for 2006-2009, men synest det er svært

uheldig at plan-leggingsrammene er slik at mesteparten av midlane til mindre investeringstiltak er sett av i 2008 og særleg i 2009.

- b) Fylkestinget sluttar seg til Statens vegvesen sitt forslag om å finansiere bygging av ny riksveg 662 forbi Haukebøen i 2010-2015 med 50 % statsmidlar og 50 % bompengar/tilskott. Fylkestinget vil sjå positivt på ein eventuell søknad om å forskottere statsbeløpet slik at fullføring av prosjektet kan bli framskunda.**

Fylkestinget vil be Vegvesenet og Molde kommune vurdere om det er mogleg å byggje ny veg forbi Haukebøen til lågare kostnad enn 120 mill. kr, som er kostnadsoverslaget for det alternativet som no er lagt til grunn, jf. at det tidlegare har vore vurdert fleire alternative løysingar.

- c) Fylkestinget viser til saksframlegget, men vil ikkje på noverande tidspunkt foreslå eit statleg tilskot til prosjektet (Rv 64 – Atlanterhavstunnelen).
Men – dersom statlege styresmakter ved behandlinga av Stortingsproposisjonen krev det, vil fylkestinget kome tilbake til saka, og er da budd på å finne ei løysing.

- d) Fylkestinget ser det som viktig snarast å få bygd Nordøyvegen – kostnad knapt 1,4 mrd. kroner. (Inkl. kuttliste på 120 mill. kroner).
Framlagt finansieringsplan viser at ca. 900 mill. kr er finansiert gjennom lokale tilskot, ferge- og hurtigbåtsubsidiar, bompengar og kompensasjon for arbeidsgjevaravg. Fylkestinget meiner difor det er rett å avsetje 300 mill. kr til prosjektet i perioden 2010-2015.
På denne bakgrunnen går fylkestinget inn for slik prioritering av den førebelse planleggingsramma for 2010-2015:

Tunnelen nærast Stette i prosjektet Straumsbrua med tilførselsveg blir utsett(red. med 36 mill.):	0 mill. kr
Refusjon til Straumsbrua AS	25 mill. kr
Refusjon 18 mill. kr til MR fylke – utsettes	0 mill. kr
Straumsbrua med tilførselsveg, restarbeid	25 mill. kr
RV 662 – Haukebøen	60 mill. kr
RV 659 – Nordøyvegen	300 mill. kr
RV 64 – Atlanterhavstunnelen	0 mill. kr
Mindre utbetringar inkl. fergekaier (red. med 40 mill.)	48 mill. kr
Gang- og sykkelveg (red. med 20 mill.)	70 mill. kr
Trafikksikringstiltak (red. med 20 mill.)	70 mill. kr
Kollektiv tiltak	10 mill. kr
Miljø- og servicetiltak	4 mill. kr
Planlegging (red. med 7 mill.)	<u>58 mill. kr</u>
Sum/planleggingsramme i perioden 2010-2015:	<u>670 mill. kr</u>

Fylkestinget vil arbeide for at planleggingsramma ved revisjonen av NTP for 2010-2019 blir vesentleg auka, slik at bygging av Nordøyvegen ikkje kjem til å gå i urimeleg stor grad ut over andre nødvendige investerings-tiltak i vegnettet i Møre og Romsdal.

Fylkestinget meiner at Nordøyvegen må ferdigstillast innan 2015.

e) Ferjeavløysingsprosjekt/bu- og arbeidsmarknadsprosjekt

Fylkestinget har tidligare vedteke ei prioritering av større prosjekt for å utvikle stabile bu- og arbeidsmarknadsregionar slik:

1. Nordøyvegen
2. Imarsundet
3. Todalsfjordsprosjektet
4. Averøytunnelen (Atlantehavstunnelen)

RV 651 Todalsfjordsprosjektet er kostnadsrekna til ca. 500 mill.kr, og behovet for statsmidlar er no rekna til om lag 350 mill.kr. Det blir arbeidd for anna finansiering utanom bompengar. Prosjektet kan truleg ferdigstillast innan 2020, men det vil likevel vere nødvendig å gradere opp ferjekaia med trafikkareal på Kvanne(for ca. 20 mill.kr) tidlegast mogleg i perioden 2006-2009. (jf. tabell 10.4.2.a – mindre utbetringar i 2006-2009 og s.68 i handlingsprogrammet 2006-2015).

I Møre og Romsdal er det fortsatt mange uløyste oppgåver av denne type og derfor vil fylkestinget be om at det arbeides vidare med realisering av m.a. desse prosjekta: Langfjordstunnelen, Møreaksen, Talgsjøtunnelen(Kr.sund – Tustna), Hareid – Sulesund sambandet, Sande fastlandsamband(FV).

f) Fylkestinget sluttar seg til dei marginalvurderingane som Statens vegvesen Region midt har gjort for perioden 2006-2009, sjå side 74 i handlingsprogrammet for Region midt.

8. Ferjedrift

Fylkestinget krev at sentrale styresmakter ved fastsetting av budsjett-rammene til fylket må ta omsyn til at anbudsutlysinga av ferjesamband fører til at det over få år må brukast relativt mykje midlar til å gradere opp dei mange ferjekaiene med trafikkareal som er i Møre og Romsdal, jf. forslaget til handlingsprogram for både stamvegar og øvrige riksvegar i fylket.

Dette vil i urimeleg grad gå ut over vegramma for Møre og Romsdal som det største ferjefylket i landet. Jfr. behovet for fornying som er lista opp sidene 16 og 17 i Handlingsprogrammet for region midt. Det meste av dei kr 170 mill gjeld Møre og Romsdal.

Fylkestinget meiner sentrale styresmakter må ta omsyn til dette, og anten auke rammene tilsvarande eller ta med naudsynte utgifter til ferjekaier i anbodsutlysinga.

Fylkestinget meiner eit godt ferjetilbod er heilt avgjerande for ei positiv utvikling i Møre og Romsdal.

Ferjemateriellsituasjonen/Reservemateriell.

MRF som er landets største fergeselskap, sliter med landets desidert eldste fergeflåte og total mangel på reservemateriell.

En flåte som er prega både av stor slitasje og ferger av eldre dato som kapasitetsmessig ikkje held mål i forhold til dagens trafikkbilde.

MRF disponerer i dag hele 38 ferger, og driv 27 riksvegsamband og 4 fylkesvegsamband.

På bakgrunn av denne situasjonen har fergetilbodet sommerstid i Møre og Romsdal utvikla seg til å bli en uholdbar flaskehals i vegsystemet vårt, med en total uakseptabel situasjon for næringslivet og befolkninga ellers.

Fylkestinget kan ikkje godta ein slik situasjon, og forlanger at sentrale styresmakter straks finn løysingar ved t.d. bygging/permanent innleie av reserve-/avløysingsferjer med tilstrekkeleg kapasitet, og at det løyves statlege midlar til slike tiltak parallelt med utvikling av eit framtidig anbodsregime.

9. Drifts- og vedlikehaldsstandard

Fylkestinget synest å registrere at dekkestandarden har vorte dårlegare dei seinare åra, m.a. når det gjeld spor i dekk. Dette synest også å gjelde brøyttestandarden. Fylkestinget ottast dette kan føre til fleire ulykker på vegane i fylket, men reknar med at Statens vegvesen set i gang nød-vendige tiltak for å gjere vegtilhøva betre og sikrare.

10. Prioriteringslister for mindre investeringstiltak

Fylkestinget sluttar seg til dei prioriteringane som er gjort i desse listene.

11. Riksvegbudsjettet for 2006

Stamvegar

Fylkestinget har merka seg Vegdirektoratet sitt forslag til stamveg-løyvingar i Møre og Romsdal. Fylkestinget er skuffa over at det ikkje er foreslått midlar i 2006 til oppstart av parsellen E 39 Renndalen-Sør Trøndelag grense.

Marginalvurderingar for 2006 for stamvegane i Møre og Romsdal

Fylkestinget har ingen merknader.

Øvrige riksvegar

Fylkestinget hadde ønska det var mogleg å setje av meir midlar enn foreslått til mindre investeringstiltak i 2006.

Marginalvurderingar (fylkesfordelt ramme) for 2006

Fylkestinget sluttar seg til dei marginalvurderingane som Statens vegvesen Region midt har gjort, sjå sidene 75, 76 og 77 i handlingsprogrammet for Region midt.

Tunnelsikring

Fylkestinget er særst nøgd med at det i 2006 er sett av 50 mill. kr til oppgradering av Freifjordtunnelen på rv 70 og 49 mill. kr til Ellingsøy- og Valderøytunnelen på rv 658.

Trafikktilsyn, drift- og vedlikehald

Fylkestinget tek til vitande Statens vegvesen Region midt sitt forslag til fordeling av midlane innafor den ramma som er gitt til trafikktilsyn, drift og vedlikehald av stamvegar og andre riksvegar, sjå side 14 i handlingsprogrammet for Region midt. Fylkestinget tek også til vitande forslaget til marginalprosjekt på dette fagfeltet, sjå side 15 i det nemnde dokumentet.

12. Hamner og farleier

Fylkestinget sluttar seg til Kystverket si prioritering av tiltak innan beredskapsarbeid mot akutt forureining, betra tryggleik og framkomme samt vedlikehald for å unngå forringing av eksisterande infrastruktur.

Fylkestinget etterlyser eit sterkare fokus på sjøtransporten si rolle i det samla transportnettverket, og då særleg på hamnestrukturen.

Dagens bølgevarsling for strekninga til "Kystekspresen" er ikkje tilfredsstillande, og fylkestinget ber om at arbeidet med dette blir framskunda i tid.

"Utasundsruta" rute 32 er eitt av fleire utsette sjøområde i vårt fylke, og fylkestinget ber om at det blir etablert eit bølgevarslingssystem på denne strekninga.

Fylkestinget etterlyser eit meir konkret opplegg for arbeidet med Stad skipstunnel, m.a. basert på den økonomiske løyvinga Stortinget gjorde i samband med behandlinga av st.meld. nr. 24 (2003-04).

Kysten utanfor Midt-Norge er så sårbar at fylkestinget finn å måtte krevje etablering av trafikkterminal også i dette området, kfr vedtaket om å etablere tilsvarande utanfor Finnmarkskysten.

Av same årsak og i tillegg med bakgrunn i Stortinget sitt vedtak om å flytte Kystdirektoratet til Ålesund, går fylkestinget inn for at Kyst-direktoratet si beredskapsavdeling i Horten blir flytta til Ålesund.

Fylkestinget viser til at Gjerdsvika hamn i Sande kommune i Møre og Romsdal er prioritert i perioden 2002-2011 med oppstart i 2005, men startbeløpet kom ikkje med på statsbudsjettet for 2005 som føresett. Dette er uheldig ut i frå omsynet til næringslivet. Ein føreset difor at hamna kjem med i ein tidleg fase i det nye handlingsprogrammet for 2006 – 2015 med startløyving i 2006.

13. Jernbane

Fylkestinget er nøgd med at det er foreslått fleire dobbeltsporbelte på Dovrebanen (mellom Eidsvoll og Hamar) og den kapasitetsauken dette medfører.

Fylkestinget ber om at sentrale myndigheiter stiller midlar til vedlikehald og utbetring av Raumabanen slik at denne banestrekningsskapasiteten blir betre utnytta for person- og godstransport.

Fylkesutvalet rår vidare fylkestinget til å vedta slik fråsegn:

Møre og Romsdal fylke vil med dette fokusere på dei store kostnadene fylket har med fornying og vedlikehald på ferjekaiene med bakgrunn i auka anbudsutlysing.

Som det største ferjefylket i landet er det naturleg at ferjekaiene reiser med store summer, og dette aukar dei komande åra med bakgrunn i anbudsutlysing av mange samband.

Ved innsetting av nytt ferjemateriell v/anbod blir fylket "tvinga" til fornying av ferjekaier. Fylket kjem i ein vanskeleg situasjon når desse summene må takast av eit frå før stramt og for lågt vegbudsjett.

For vegplanperioden 2002-2011 har handlingsprogrammet for Møre og Romsdal lista opp tiltak på ferjekaier for til saman ca 165 mill kr pluss om lag 50 mill kr for tiltak på landsida/parkering/reguleringstiltak m m.

Prognosane for ny planperiode 2006 – 2015 ligg på 175 mill pluss attståande arbeid på landsida med oppstillingsplassar/reguleringstiltak/parkering m m.

Dette er så store summar at Møre og Romsdal fylke må kome i dialog med sentrale styresmakter i spørsmålet om grunnlaget for auka vegrammer i komande planperiode.

Mange fylke har ikkje desse utfordringane i sine vegrammer. Det bør difor vere eit legitimt krav frå Møre og Romsdal at desse store utgiftene blir vektlagt i utmåling av rammene til fylket. Reknar ein over NTP perioden 2006 – 2015 burde vegramma til Møre og Romsdal fylke berre på denne bakgrunn aukast med rundt 20 mill pr. år. Under behandlinga av Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 i oktober 2003 sa fylkestinget m a. under kapittel 3 – øvrige riksvegar, pkt. b): "Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at den totale ramma til øvrige riksvegar blir vesentleg auka, både for å kunne gjennomføre nødvendige

strekningvis prosjekt, innkortingar og ferje-avløysingsprosjekt, og for mindre investeringstiltak som gang- og sykkel-vegar, trafikktryggingstiltak, kollektivtrafikktiltak, **oppgradering av ferjekaier** m v. _”

Dette er godt dokumenterte kostnader gjennom offentlege dokument både hos Møre og Romsdal fylke og Statens vegvesen Region Midt. Det er difor eit heilt naturleg krav at dette blir vektlagt ekstra når det gjeld riksvegprogramma til Møre og Romsdal fylke i NTP 2006-2015.

Tilleggsvurderingar frå Statens vegvesen

I tråd med Vestlandsrådet sitt vedtak 04.30.05 har Statens vegvesen utarbeidd eit notat der dei vurderer samordning av investeringstiltak og planaktivitetar innanfor Vestlandsforsøket. Her er det ein oversikt over vegstrekningar som krysser fylkesgrenser eller på andre måtar har ein landsdelsfunksjon. Investeringsbehov, planbehov og det som no er foreslått prioritert i forslaget til handlingsprogram 2006-2015 er synleggjort.

Fylkesrådmannen si vurdering

Det går fram av ovanståande at dei politiske prosessane er komne ulikt lagt i dei fire fylkeskommunane. Når Vestlandsrådet skal handsame denne saka 22.april, vil det ligge føre fylkestingshandsaming i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Ulike politiske vedtak som er gjort etter utarbeiding av denne saka vil bli lagde fram i møtet.

Uttale til Kystverket sitt handlingsprogram:

Fylkesrådmannen meiner vi bør gje ein generell uttale til Kystverket der vi støttar Kystverket si prioritering av tiltak innan beredskapsarbeid mot akutt forureining, betra tryggleik og framkomme samt vedlikehald for å unngå forringing av eksisterande infrastruktur. Fylkesrådmannen etterlyser eit sterkare fokus på sjøtransporten si rolle i det samla transportnettverket, og då særleg på hamnestrukturen. Løyvingane til sikring av farleiene er små, og vi ser at viktige tiltak ligg langt framme i tid. Av konkrete tiltak vil fylkesrådmannen peike på:

- Fiskerihamn Storebø i Austevoll kommune
- Ny innseglingslei til Bergen
- Stad skipstunnel
- Bølgjevarslingsystem på ”Utasundruta” rute 32

Fylkesrådmannen viser også til handsaminga i dei einskilde fylka.

Uttale til Jernbaneverket sitt handlingsprogram:

Fylkesrådmannen sluttar seg til det framlagde handlingsprogrammet frå Jernbaneverket og tilrår val av alternativ 2 som investeringsmønster, dvs investere mykje i første periode. Fylkesrådmannen vil vidare oppfordre Jernbaneverket til å ha fokus på å gje alle grupper tilgjenge gjennom universell utforming i heile reisekjeden. Når det gjeld konkrete tiltak /investeringar viser fylkesrådmannen til det einskilde fylke sine uttaler.

Handlingsprogram for Avinor:

Avinor har ikkje lagt fram handlingsprogram, dei kjem med sine utbyggingstiltak i dei årlege budsjettforslaga.

Handlingsprogram for stamvegnettet:

Fylkesrådmannen viser til eiga sak om Vest39 Kyststamvegen når det gjeld E 39.

Fylkesrådmannen føreset at Statens vegvesen set i gang eit langsiktig arbeid for å finne løysingar for aust-vest-sambandet E 134. Det er svært uheldig at det ikkje ligg inne midlar på dette viktige prosjektet i perioden 2006-2015.

Ferjestandard:

I samsvar med vedtak i Vestlandsrådet 4.mars meiner Fylkesrådmannen at dei komande anbudsprosessane for ferjesektoren ikkje må føre til ein reduksjon i standard på ferjemateriell, opningstid og frekvens.

Ferjeavløysingsmidlar:

Fylkesrådmannen konstaterer at ordninga med ferjeavløysingsmidlar ikkje fungerer etter hensikten på lågtrafikkerte samband. Fylkesrådmannen meiner difor at Vestlandsrådet må arbeide aktivt overfor sentrale styresmakter for å få til endringar, slik at denne ordninga kan nyttast for prosjekt i distrikta som har eit for lite trafikkgrunnlag til å etablere ei bompengefinansiering.

Rassikring (Vestlandsforsøket):

Vestlandsrådet gjorde 4.mars følgjande vedtak: *"Vestlandsrådet sluttar seg til prioriteringsnøkkelen for rassikringsprosjekta som Statens vegvesen har nytta. Fordelinga mellom fylka ligg fast."*

Fylkesrådmannen viser til vidare handsaming i fylka.

Øvrige riksvegar (Vestlandsforøket):

Statens vegvesen har utarbeidd eit notat om dei vegane som krysser fylkesgrensene eller på annan måte har ein landsdelsfunksjon. I "Vestlandsforsøket" har ein høve til å omdisponere midlar mellom fylka dersom det er tenleg. Notatet er eit greitt utgangspunkt for å vurdere dette. Fylkesrådmannen vil ikkje tilrå omprioriteringar mellom fylka i ein situasjon der det i kvart enkelt fylke er svært knapt med midlar til dei prosjekta som har vore prioriterte i ei årrekke. Når det gjeld prioriteringar innanfor dei fylkesfordelte rammene viser Fylkesrådmannen til handsamingane i fylka.