

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet		28.06.2023

Høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036

Forslag til vedtak

Vestlandsrådet understrekar at det er langt att til at Vestlandet har eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem i Vestland. Det er eit stort etterslepet i vedlikehald og opprusting både på riks- og fylkesveg. Investeringsbehovet er stort for at transportsystemet på Vestlandet skal utviklast i takt med resten av landet.

Vestlandsrådet meiner at dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast, og ikkje åleine er tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Omsynet til liv og helse, eksport av gods, regionsutviding, berekraft og beredskap er og viktige faktorar som i større grad bør inngå i vurderingsgrunnlaget.

Vestlandsrådet vil understreke behovet for at Nasjonal transportplan vert ein overordna plan der transportnettet vert vurdert og sett i samanheng uavhengig av forvaltningsnivå. For å utvikle det overordna transportsystemet på Vestlandet, vil det vere behov for tiltak og satsing innanfor både statlege, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområder.

Forbetringar i transportsystemet i Vestland gjev sannsynlegvis store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Vestlandsrådet meiner difor at ramme 3 er eit minimum i det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036, og har følgjande innspel til prioriteringar;

1. Ta vare på eksisterande transportnett

- Styrka statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg. Som eit absolutt minimum bør den føreslegne auken i rammene til drift og vedlikehald delast mellom fylkesveg og riksveg.
- Auka statleg innsats til tunneloppgraderingsprogrammet.
- Styrkje fordelinga til rassikring for «tilskot til særskild fordeling». Det er uheldig om fordeling av midlar til særskild fordeling som midlar til rassikring, tunneloppgradering og vedlikehald skal vere basert på samfunnsøkonomi. Vestlandsrådet meiner at andre forhold som samfunnstryggleik og framkome må vektleggjast, slik at rassikring i større grad prioriterast. Vestlandsrådet går imot å fjerne post 31 Rassikring som eigen løyving i statsbudsjettet.

2. Berekraftig mobilitet

- Vestlandsrådet legg til grunn at staten følgjer opp forpliktingane i gjeldande bypakkar og byvekstavtalar på Vestlandet, og at større investeringstiltak for kollektivtransporten vert finansiert med minimum 70% statleg andel.
- Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtalar er eit viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda og må derfor vidareførast utan opphald. Alle dei fem byområda har over mange år utarbeidd fagleg grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot ei finansieringsordning. Byane treng føreseielege rammer frå staten. Desse fem byane har same transportutfordringar og har tilsvarende storleik som dei 5 byområda som i dag har tilgang til byvekstavtalar. Ramma på tilskotet som settast av må minst vere på same nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Framleis prioritering av vegutbetringar og fjordkryssingar på E39, som gjennomgåande overordna vegstrekning på Vestlandet.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet.
- Stad skipstunnell må sikrast finansiering og gjennomførast.
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe.

4. Fremje det grønne skiftet i samferdselssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar og tilskotsordningar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutsleppsteknologi i framtidige anbod innan ferjedrift, hurtigbåt og øvrig kollektivtrafikk.
- Det må gjennomførast eit pilotprosjekt for elektriske fly på kortbanenettet på Vestlandet.

Samandrag

På møte i Vestlandsrådet, 11.april 2023, vart det handsama sak om utarbeidd innspelsdokument til Nasjonal transportplan 2025-2036. Det vart gjort følgjande vedtak;

1. «Etter handsaminga av NTP-uttale i fylkestinga i Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal vert AU bedt om å utarbeide forslag til NTP-uttale frå Vestlandsrådet. Dette forslaget til uttale vert lagt fram for handsaming i ekstraordinært møte i Vestlandsrådet innan høyringsfristen.
2. Innspelsnotatet vert oversendt fylkeskommunane i Vestlandsrådet i arbeidet med høyringsfråsegner til Nasjonal transportplan 2025-2036.»

Det er gjort vedtak om uttale til NTP 2025-2036 i fylkestinga i Rogaland og Vestland, og i fylkesutvalet i Møre og Romsdal. Vedtak om NTP-uttale i fylkestinget i Møre og Romsdal, 19.-21.juni 2023 vil bli ettersendt. Med grunnlag i vedtaka som er gjort legg fylkesdirektøren fram ei sak om uttale frå Vestlandsrådet til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Fylkesdirektøren foreslår at Vestlandsrådet gjer vedtak om uttale til Nasjonal transportplan 2025-2036 med grunnlag i vurderingar av utfordringar og behov gjort av dei tre vestlandsfylka i det vedlagte innspelsdokumentet, samt vedtaka i dei tre fylkeskommunane om høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Rune Haugsdal

fylkesdirektør

Thorbjørn Aarethun

seniorrådgjevar

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Nasjonal-transportplan-2025-36_Innspelsdokument_Vestlandsrådet_v2-1

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

På møte i Vestlandsrådet, 11.april 2023, vart det handsama sak om utarbeidd innspelsdokument til Nasjonal transportplan 2025-2036. Det vart gjort følgjande vedtak;

3. «Etter handsaminga av NTP-uttale i fylkestinga i Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal vert AU bedt om å utarbeide forslag til NTP-uttale frå Vestlandsrådet. Dette forslaget til uttale vert lagt fram for handsaming i ekstraordinært møte i Vestlandsrådet innan høyringsfristen.
4. Innspelsnotatet vert oversendt fylkeskommunane i Vestlandsrådet i arbeidet med høyringsfråsegner til Nasjonal transportplan 2025-2036.»

Det er gjort vedtak om uttale til NTP 2025-2036 i fylkestinga i Rogaland og Vestland, og i fylkesutvalet i Møre og Romsdal. Vedtak om NTP-uttale i fylkestinget i Møre og Romsdal, 19.-21.juni 2023 vil bli ettersendt. Med grunnlag i vedtaka som er gjort legg fylkesdirektøren fram ei sak om uttale frå Vestlandsrådet til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Vedtak i fylkestinga

Rogaland fylkeskommune

På fylkestinget, 13.juni 2023 vart det gjort følgjande vedtak;

1. «En sammenhengende utbygging av E39 som firefelts veg mellom Kristiansand og Stavanger vil skape store positive virkninger. Bedre og tryggere veger, spart tid og energi, og bidrar til verdiskaping og ny vekst. Ny Nasjonal Transportplan for perioden 2025-2037 må derfor prioritere en videreføring av utbyggingen på hele denne strekningen. Rogaland fylkeskommune forventer at staten følger opp forpliktelsene i Bymiljøpakken og byvekstavtalen og setter av midler til de statlige vegprosjektene E39 Smiene-Harestad, E39 ÅlgårdHove og rv. 509 Transportkorridor vest.
2. E134 er en viktig øst/vest-forbindelse og må videreutvikles som en viktig nasjonal korridor. E134 Røldal-Seljestad må ferdigstillast i første seksårsperiode og det forventes avsatte budsjettmidler i statsbudsjettet fra 2024, og det må startes planlegging av E134 Bakka-Solheim i første seksårsperiode.
3. Fylkestinget er glad for at prosjektet Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane regnes som bundet. Samtidig mener fylkestinget at for å få en reell sammenligning mellom kort og lang tunell, må kostnaden for kort tunnel inkludere sikrings- og utbedringstiltak som vil være nødvendige før og etter tunelløpet som ikke er nødvendige ved lang tunell.
4. Rogaland fylkeskommune ber departementene om at gjennomføringsplaner/handlingsprogram for tiltak under 1 milliard kroner også sendes på lokalpolitisk høring når dette er tilgjengelig.
5. Tilskuddsordningen til de fem byområdene som ikke er omfattet av byvekstavtaler er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i disse byområdene og må derfor videreføres uten opphold. Alle de fem byområdene har over mange år utarbeidet faglig grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot en finansieringsordning. Byene trenger forutsigbarhet fra staten. Disse fem byene har samme transportutfordringer og har tilsvarende størrelser som de 5 byområdene som i dag har tilgang til byvekstavtaler. Rammen på tilskuddet som settes av må minst være på samme nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.
6. Tilskuddsordningen for reduserte bompenger utenfor byområdene (post 73) må ikke fases ut. Store statlige bompengeprojekt med høy bompengandel trenger ekstra tilskudd for å få ned bompengenivået.
7. Rogaland fylkeskommune deler transportvirksomhetenes utfordringer med økende utgifter til drift og vedlikehold på fylkesveiene, og det må sikres økte finansielle rammer for å imøtekomme utfordringene.
8. For Rogaland fylkeskommune er det viktigste tiltaket innen jernbanen at planleggingen av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø fullføres, og at det utarbeides en realistisk utbyggingsplan for strekningen.

9. I nåværende NTP ligger det inne etablering av timinuttersintervall StavangerSkeiane i 2027/2028 sammen med et etterlengt løft for Stavanger stasjon. Det vil være svært uheldig å utsette dette. Rogaland fylkeskommune ber om at timinuttersintervall Stavanger-Skeiane og oppgradering av Stavanger stasjon gjennomføres i første seksårsperiode.
10. Rogaland fylkeskommune ber Kystverket om å prioritere inn Røværkanalen i sine prioriteringslister grunnet store utbedringsbehov som blant annet rammer kollektivtilbudet i Røvørsambandet.
11. Drangsdalen er flaskehalsen på Sørlandsbanen. Togstrekket gjennom Drangsdalen er utrygt, og toget må derfor kjøre med en fart på mellom 20 og 40 kilometer i timen. Det er den laveste farten på en hovedstrekning i Norge. Rogaland fylkeskommune vil understreke at det er viktig å få utbedret denne strekningen.
12. Rogaland fylkeskommune har lenge vært engasjert i utviklingen av Nasjonal turistveg Ryfylke og Jæren, senest med utvidelsen av Nasjonal turistveg Jæren til Flekkefjord gjennom Eigersund og Sokndal. Flere prosjekter gjenstår fortsatt på begge strekningene, og Rogaland fylkeskommune forventer at alle de planlagte prosjektene på Nasjonal turistveg Jæren og Ryfylke gjennomføres tidlig i første seksårsperiode - i tråd med forutsetningen i gjeldende NTP.
13. Tilskudd til fylkesveier (post65) må styrkes, vilkår for tilskuddsmidlene blir videreført (forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier). Midlene må kunne benyttes til videreutvikling av fylkesvegnettet inkl delfinansiering av nye fylkesveger.
14. Fylkestinget viser ellers til fylkesdirektørens vurdering som en del av høringsuttalen.»

Vestland fylkeskommune

På fylkestinget, 14.juni 2023, vart det gjort følgjande vedtak;

«Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høringsfråsegn

- A. Vestland fylkesting svarar med dette på Høringsbrev, dykkar Ref 23/629, til Nasjonal transportplan, høring av transportverksemdene sitt svar på NTP-oppdraget. Innleiingsvis viser me til at innspelet me sende til NTP 12. mai 2020 vart gitt av same fylkesting som no. Me byggjer derfor naturleg nok på innspelet frå 2020, då behova våre er dei same som då, ja til og med auka. Dermed melder me følgjande hovudinnspelet: Vestland fylke treng høg økonomisk ramme for NTP, og Regjering og Storting må innan ramma av NTP prioritera Vestland fylke med auka løyvingar uansett.
- B. Transportsystema i Vestland har gjennomgåande langt lågare standard enn resten av landet, og har langt igjen for å få eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem. Me har stort vedlikeholdsmessig etterslep på både riks- og fylkesvegar. Investeringsbehovet er stort, og naturen i fylket gjer at infrastrukturutvikling må fortsetja, skal fylket utviklast i takt med resten av landet Me er det største eksportfylket, som skaper store verdiar for landet. Betra transportsystem i Vestland gjev derfor store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Dette må vera viktige perspektiv i å nettopp prioritera Vestland fylke ved denne NTP-rulleringa.
- C. Vestland har store utfordringar på samferdselsområdet, og ligg langt tilbake samanlikna med andre landsdelar i standard for veg- og banenettet. No er det Vestland sin tur til å bli prioritert i NTP. Over 90 % av transporten går på veg, og derfor må fordeling av samferdslemidlane stå i forhold til transportbehovet. Dei delane av landet som har lite jernbane må få ein høvesvis stødde andel av vegmidlane. Ein peikar vidare på at ein gjennom politisk styring sikrar ei rettferdig fordeling av jernbanemidlane og sikrar oppstart av K5 på Bergensbanen. Om lag 80 mrd. av NTP går til byvekstavtalane. I SVV sitt framlegg går heile auken til byvekstavtalen i Oslo. Reguleringsplan for Bybanen BT5 i Bergen er no vedteken, og regjeringa må då sjølv sagt både sikra midlar til kontinuerleg utbygging av Bybanen, og også sikra 70%-løyving til BT5.
- D. Vestland fylkeskommune utfordrar Staten til å revidera kriteria for samfunnsøkonomiske lønsemd. Noverande kriterium er ikkje tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar, og framstår ikkje logiske å forstå for det breie lag av innbyggjarane. NTP legg til grunn tradisjonell framskrivning av transportmønster, som

føreset at det ikkje vert innført nye tiltak eller verkemidlar for å påverke transportetterspurnaden. I Vestland må investeringar som set liv og helse først, framkome for folk og næringsliv og eit miljøvenleg transportsystem prioriterast. Investeringar trengst også for auka kollektivbruk, sykkel og gange. Vestland fylkeskommune legg vekt på tiltak som bidreg til reduserte klimagassutslepp, redusert tap av matjord og i størst mogleg grad sikrar natur og miljø. Det same gjeld forhold knytt til meir ekstremvêr, flaum og ras. Utvikling av transportsystema må i sin heilskap også vurderast som verkemiddel for å oppnå ei balansert utvikling i heile fylket difor må det startast opp vegprosjekt i fleire delar av fylket.

Vestland fylkesting grupperer innspelet i kategoriar:

1. Rassikring

Vestland har i dag mange skredutsette vegar noko som skapar store utfordringar med tryggleik, framkomne og beredskap. Venteleg vil også fylket bli hardare råka enn resten av landet med omsyn til klimaendringane med meir flaum og ras. Vestland fylkeskommune viser til, og støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Ambisjonane i den statlege rassikringsplanen er for låge:

- a. Vestland Fylke er usamd i at SVV foreslår å fjerne post 31 «Rassikring» som eigen budsjettpost, og la rassikringsprosjekt inngå som del av posten «Store prosjekt». Dette er i strid med ambisjonane for ein nasjonal gjennomføringsplan for rassikring om å sikre alle punkt i kategori høg og middels, og ber om at vårt syn vert tatt til følgje.
- b. Vestland fylkeskommune ber om at potten for rassikring av fylkesvegar vert 3-dobla i første periode. Då vil Vestland fylkeskommune kunne laga ein plan for dei 6 mest kritiske prosjekta innan ein 10-årsperiode.

2. Fylkesvegar

Midlane til fylkesvegar må aukast betydeleg i NTP. Dette er svært lite vektlagt frå transportetatane si side, og me ber om at vårt syn vert tatt til følgje. NTP må i større grad ta inn over seg at fylkeskommunane er viktige samferdselsaktørar som vegeigar. Staten må setje fylkeskommunen i stand til å løyse desse oppgåvene, til dømes:

- a. Det store etterslepet på fylkesveg har alvorlege konsekvensar for framkome, for næringslivet og ikkje minst for trafikktryggleiken. Forskjellen på vegstandard mellom fylkesveg og riksveg er aukande. Vestland fylkeskommune meiner at den foreslåtte auken i rammene til drift og vedlikehald, bør delast mellom fylkesveg og riksveg.
- b. Vestland fylkeskommune treng store løyvingar for å kunna oppfylle kravet om tunnelsikring av fylkesvegtunnellar. Tunneltryggleiksføreskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilt til rådvelde.
- c. Flaumsikringsbehovet er sterkt aukande, og krev kraftig auka løyvingar framover. Vestland fylkeskommune ber om at det vert avsett årlege midlar til flaumsikring av fylkesvegar, og at desse dannar grunnlaget for NVE sine prioriteringar saman med fylkeskommunane.
- d. For fleire av riks- og europavegane er dårlege fylkesvegar einaste omkøyingsmogelegheit. Ved uplanlagt, og ikkje minst planlagt stenging, vil det gje stor ekstrabelastning og vere beredskapsmessig utfordrande. Staten bør gjennomføre ei kartlegging for dei viktigaste omkøyingsrutene, og løyve ekstra

tilskot for at desse kan settast i stand til den ekstrabelastninga dei får. For Vestland vil dette til dømes vere svært aktuelt når Lærdalstunellen skal stengast i lengre tid og for vegen via Tokagjelet i Kvam som er omkøyringsveg for E16, Voss-Bergen.

- e. Vestland fylke har planar om fleire viktige ferjeavløysingsprosjekt. Vestland fylkeskommune ber om auka statlege rammer til ferjeavløysingsordninga, og raskare statleg tilbakemelding om økonomiske føresetnader i dei det vert sendt søknad om. Prosjekter som er godkjent før 2017, må få tilgang til rentekompensasjonsordninga. Dette må gjelde for prosjekter som er godkjent både før og etter 2017. Ferjeavløysingsordninga må også omfatta innkorting av ferjesamband, slik det er bestemt av Stortinget.

3. Byvekstmidlar – Miljøløftet

Vestland fylkeskommune føreset at byveksttalen i Bergensområdet (Miljøløftet) vert vidareført etter 2029, og at den samla finansielle ramma til Miljøløftet blir styrka og ikkje redusert om fleire byar får byveksttaltale.

- a. Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune, og reguleringsplan for BT5 er no godkjent. Vi kan difor ikkje akseptere transportverksemdene sin føresetnad om at Fløyfjellstunellen nord må ferdigstillast før bygging av Bybanen mot Åsane kan starte opp. Fylkeskommunen har framleis ei klår forventning om at staten hausten 2023 kjem med ein garanti om statlege midlar til BT5, slik at byggestart på Fløyfjellstunellane kan skje som planlagt i 2025. Parallelt vil vi starta bygging av BT5.
- b. Partane i Miljøløftet er samde om kontinuerleg utbygging av Bybanen i Bergen. Dermed må det sikrast midlar frå staten til dette. Sørlege Fløyfjellstunellane er tunneloppgradering, og må få midlar til dette i første periode. Regjeringa må følge opp sine lovnader om 70 % statleg finansiering.

4. Vestland fylkeskommune meiner at følgjande statlege prosjekt må få oppstart i første periode:

- a. Vestland fylkeskommune oppretthald at E16/Vossebanen Arna-Stanghelle (K5) er det høgast prioriterte av store investeringar, og meiner det er heilt uholdbart at dette viktige prosjektet ikkje er prioritert i framlegget frå etatane. Prosjektet er viktig for liv og helse, det er planavklart og klart for realisering allereie i 2024.
- b. Vestland fylkesting føreset at E39 Storehaugen-Førde og E134 Seljestad-Røldal som er planavklarte og prioriterte prosjekt i Statens Vegvesen sin portefølgje må startast opp. Begge prosjekta er viktige framkomne- og klimaprojekt som både vil erstatte utfordrande strekningar og redusere utslepp og kostnader særleg frå tyngre køyretøy. Fylkestinget forventar at bompengeproposisjon for E39 Storehaugen-Førde kjem til behandling i kommune og fylkesting som opphavelag planlagt.
- c. Strekninga E39 Vågsbotn-Klauvaneset er første del av Ringveg øst, og er ei kritisk trafikkfarleg strekning, flaskehals i trafikksystema i Bergen, som vart kjempa fram i NTP-handsamainga på Stortinget 2021. Planarbeidet må startast snarast, slik at det vert mogleg med oppstart i slutten av 1. periode.
- d. E16 Hylland-Slæen vil erstatte to bratte tunellar med vanskeleg kurvatur som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta, i tillegg til å sikre strekninga mot ras. Prosjektet er planavklart, og bør startast opp så snart som råd.

- e. Den sterkt skredutsette strekninga rv 5 Erdal-Naustdal ligg inne i første periode i dagens NTP, og må behalde den posisjonen. Motsegna er løyst og kommunedelplanen kan planavklarast. Prosjektet ligg inne i SVV si portefølje.
- f. Vestland fylkeskommune støttar SVV i at E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) vert planlagt vidare og starta opp. Rogfast er under bygging og Møreaksen er i planfase, dermed må ferjefri E39 ha framdrift også i Vestland. Vestland fylkeskommune støttar at SVV vurderer standard og løysingar på E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) med sikte på å redusere inngrep og miljøulempar, og å få ned kostnadene for prosjektet.

5. Andre prioriterte statlege vegprosjekt.

- a. Vestland fylkeskommune er positiv til at det er satt av midlar til rv. 13 i Nye veier AS sin portefølje, og ber om at rassikring bør ha særleg prioritet på denne strekning. Rv 13 er ein viktig nord-sør-korridor i indre del av Vestland, og utbetring av Oddadalen. Kyrkjeneset-Bjotveit og Vinje-Myrkdalen vil ha særleg stor nytteverdi. Fylkeskommunen viser til at rv. 13 Vikafjellet er den mest vinterstengte vegen i Sør-Noreg, og ber om at Vikafjellstunnelen vert innarbeida i Nye Veier AS sin portefølje. Nye Veier AS og SVV har same konklusjon på Vikafjellsvegen;- det er ei politisk viljeserklæring som trengst for å byggja tunellen. Vestland fylkeskommune utfordrar Stortinget til å fatta prinsippvedtak om bygging av Vikafjellstunell, og gje planmidlar i første periode av NTP.
- b. E134 Bakka – Solheim har låg standard og store behov for nybygging og oppgradering. Vestland fylkeskommune registrerer at det blir gjort nokre tiltak gjennom Haugalandspakken, og meiner at strekningsvise utbetrimidlar på ytterlegare delar av strekninga bør prioriterast. Det ligg føre positive vedtak om bompengefinansiering i dei berørte kommunane for å sikre realisering av denne vegstrekninga, med denne bakgrunnen ber Vestland fylkeskommune SVV å starte opp arbeid med å vurdere bompengepotensialet på heile strekninga. For den austre delen, E134 Bakka – Etne, er nybygging einaste alternativ.
- c. Fylkeskommunen finn det ikkje akseptabelt at rv 15 Strynefjellet vert teke ut av SVV sin portefølje. Fjellovergangen har smale tunellar, er rasutsett og ofte vinterstengd. Vidare planlegging av rv. 15 Strynefjellet må prioriterast med sikte på å realisering i neste rullering av NTP.
- d. Vestland fylkeskommune ser fram til at KVV E134 Arm til Bergen vert sendt på høyring, og ber om rask avklaring av trasevalet.
- e. Vestland fylkeskommune viser til framlegget om omklassifisering av fv.561 Kolltveit - Sture og fv.57 Knarvik - Mongstad grunna beredskapsomsyn. Fylkestinget vil peike på at endra veigeigarskap ikkje er nødvendig for å ivareta samfunnstryggleik og beredskap, men at det handlar om å gjere fylkeskommunane i stand til å utføre oppgåvene. Dette kan skje gjennom t.d. ei eiga tilskotsordning. Fylkeskommunen vil likevel vise til at fv. 561 Kolltveit – Sture og FV 57 Knarvik-Mongstad både går til næringsområde av nasjonal interesse. FV 561 passerer Ågotnes der det vert ny godshamn for Bergensområdet. Fylkeskommunen ber derfor om omklassifisering av begge desse vegstrekningane.
- f. Vestland fylkesting ber om at det vert sett av midlar til utbetringar av mindre riksvegtrasèar i fylket. Dette vil gje rask standardheving på særleg utsette strekningar: E39 Heiane- Ådland, E39 Eikefet – Romarheim (i realiteten tunneloppgradering, er planavklart), E39 Bogstunnelen – Sunnfjord grense, E 39 Byrkjelo-Sandane, RV 52 utbetring for tungtransport. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
- g. Nedkorting av reisetida for Bergensbanen til 4 timar er viktig for at tog skal bli konkurransedyktig med fly mellom Austlandet og Vestlandet. I tillegg til utbygging av Vossabanen må Ringeriksbanen verte bygd ut i NTP-perioden.

6. Trygge skulevegar

Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygg skuleveggar og andre tiltak direkte retta mot barn og unge. Fylkestinget vil peike særskilt på:

- a. Tiltak som sikrar trygg skuleveg for born som går eller sykklar og trygg av-/påstiging for dei som nyttar skulebuss/båt.
- b. Trong for auka bruk av Hjartesone både ved eksisterande skular og ved planlegging av nye skular.
- c. For at born og unge, særleg i distrikta, skal kunne delta i aktivitetar utanom skulen og leve aktive liv, er det viktig med tilrettelegging for gang-/ sykkelveggar og fleksible skyssordningar.
- d. Sterkare satsing på kunnskap om trafikktryggleik, knytt til mellom anna i helsestasjonar, barnehagar og skular.
- e. Sikre at barn og unge sitt perspektiv vert vektlagt i utviklinga av infrastruktur- og transporttilbod.

7. Kollektiv og det grønne skiftet

- a. Den pågåande elektrifiseringa av transportsektoren gir store utfordringar i ein overgangsfase for fylkeskommunane, særleg knytt til hurtigbåt, ferje og buss. Staten må bidra gjennom Enova til å understøtte denne omstillinga.
- b. Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet. Staten må i større grad setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som er nødvendig for å møte framtidige behov.
- c. Vestland fylkeskommune viser at rettleiaren «Veileder for helhetlig knutepunktutvikling», og peiker på at Statens vegvesen må ta eit større ansvar for utbygging, drift og finansiering av kollektivterminalar ved riksveg i tråd med rettleiaren.

8. Tiltak under Kystverket

- a. Vestland fylkeskommune viser til at Stad skipstunnel er utsett grunna kostnadsauke. Fylkestinget føreset at skipstunnelen vert bygd.
- b. Vestland fylkeskommune viser til at det er eit stort behov for utbetring av farleier langsetter kysten, og støttar framlegga frå Kystverket. For Vestland gjeld dette Mortingsbåen, Skatestraumen- Måløy sør, innsegling til Florø, og Indre Steinsund. Vestland fylke har vedteke å flytta hurtigbåtstoppet i Solund frå Krakhella til Hardbakke for å få meir effektiv ekspressbåtrute. I den samanhengen vil Indre Steinsund vere viktig.
- c. Vestland fylkeskommune forventar at Staten byggjer Kalvåg fiskerihamn i 2024. Vestland fylkeskommune hadde denne fiskerihamna i investeringsbudsjettet for 2024, og meldelde dette til staten då Staten overtok ansvaret for fiskerihamnene.
- d. Ubåt U864 ved Fedje må hevast snarast råd, slik at Norge oppfyller Nordsjøavtalen om å hindra kvikksølvutslipp til Nordsjøen.

9. Luftfart

- a. Vestland Fylkesting meiner fleire avganger og lægre prisar på flygingane på kortbanenettet er ei viktig prioritering innan luftfarten.

- b. Vestland Fylkesting ser positivt på at Vestlandet vert pilotområde for elfly på både det kommersielle rutenettet og på kortbanenettet.
- c. Nytt terminalbygg ved Florø lufthamn må på plass i komande periode.

10. Fylkeskommunane sitt garantiansvar

Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt for høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over hele ansvaret på riksveg.

11. Ekspressbusstilbod på tvers av fylkeskommunane

Vestland fylkeskommune ber staten jobbe for å sikre eit heilskapleg og nasjonalt ekspressbusstilbod på tvers av fylkeskommunane.

Vestland fylkeskommune viser elles til høyringsfråsegn frå 2020 frå Vestland fylkeskommune til NTP 2022-2033, og til uttale til komitéhøyring for Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022- 2033.

Protokollmerknad frå Sigrid Brattabø Handegard (Senterpartiet) og Kristeleg Folkeparti
Å knyta Vestlandet saman er viktig. Ein imøteser Regjeringa sitt arbeid for å ta ned omfanget av store samferdselsprosjekt for å hindre tap av matjord og natur og fremje billegare løysingar. Målet om ferjefri E 39 må løysast innan ei slik ramme.»

Møre og Romsdal fylkeskommune

På møte i fylkesutvalet, 8.juni 2023, vart det gjort følgjande vedtak;

«Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

Dersom det må reduserast på dei økonomiske rammene, meiner Møre og Romsdal fylkeskommune at størstedelen av midlane skal gå til vedlikehald og fornying av eksisterande offentleg infrastruktur og til å finansiere overgang til nullutslepp i all kollektivtrafikk. Oppstart av nye prosjekt må da reduserast til å gjennomføre prosjekt som er starta opp, prosjekt som er kritiske for beredskap og framkome og prosjekt som er ferdig regulerte og klare til oppstart i første periode.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner prinsipalt at ramma bør aukast ut over 2023-ramma + 10% for å sikre nødvendig infrastruktur og beredskap i heile landet. Vi har da følgjande prioriteringar:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTPperioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med minimum fem mrd. kroner årleg i tillegg til tunnel- og rassikringsmidlar fram til vedlikehaldsetterslepet er retta opp. Midlane skal plasserast på tabell C og fordelast etter behov når ny kartlegging er gjennomført.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak, både på riksveg og fylkesveg
3. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - a. Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt

- b. Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - c. Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
 - d. Gjere ferjeavløysingsordninga betre.
4. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Vestnes – Dombås i første seksårsperiode. Det betyr at prioriteringskriteriet til Nye veier må løfte fram trafikktrygging og næringstrafikk og Nye Veier må også kompensere for den ekstraordinære prisstigninga slik at E 136 Dombås – Vestnes kan prioriterast no. Mindre prosjekt som er klare til oppstart i første periode og som er avgjerande for beredskap og trafikktryggleik:
 2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset– Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund
 3. E 39 Volda-Furene
- Større prosjekt som er avgjerande for trafikktryggleik og å knyte saman bu- og arbeidsmarknader:
4. E39 Ålesund–Molde. Vi foreslår at E39 Breivika-Vegsund blir slått saman med E39 Molde-Ålesund og at planlegging av heile strekninga Vik-BreivikaVegsund må gjennomførast utan opphald. SVV må få utvida mandat for å finne dei beste løysingane sør for Romsdalsfjorden. Delstrekningar bør oppstartast etter kvart som regulering og prosjektering er ferdig, men det er avgjerande viktig å sikre koordinert utbygging av heile strekninga MoldeVegsund. Flaskehalsar og trafikktryggingstiltak (t.d. Veibustkrysset) bør gjennomførast snarast.
 5. RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger. Planlegging med sikte å oppstart i slutten av første periode.
 6. RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal. Planlegging.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget føreset at prosjektet får startløyving i 2024 og vert gjennomført i første seksårsperiode.
2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.»

Fylkesdirektøren sin konklusjon

Fylkesdirektøren vil peike på at Nasjonal transportplan i dag i hovudsak er ein statleg plan for infrastruktur, og vil samstundes understreke behovet for å sjå heile transportnettet i samheng uavhengig av forvaltningsnivå. Særs viktige delar av samferdselstilbodet for folk og næringsliv er under fylkeskommunalt og kommunalt ansvar, eller er del av samarbeidsprosjekt mellom staten, fylkeskommunane og kommunane, t.d.:

- Vidareutvikling av fylkesvegnettet
- Vidareutvikling av kollektivtilbodet i byane og i distrikta
- Vidareutvikling av ferje- og snøggåtttilbodet
- Utbygging av miljøvenlege transportløysingar

Det er lagt opp til at samfunnsøkonomisk lønssemnd skal tillegast stor vekt ved prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan. Fylkesdirektøren er samd i at samfunnsøkonomisk lønssemnd bør inngå i prioriteringsgrunnlaget, men det ein-sidede fokuset på samfunnsøkonomisk lønssemnd inneber at plangrunnlaget vil vektlegge effektivisering av transportsystema i sentrale strøk omkring dei store byane i område med høgt folketal.

Fylkesdirektøren meiner at dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønssemnd må reviderast, og ikkje åleine er tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Det er uheldig at NTP legg til grunn tradisjonell framskriving av transportmønster, med føresetnad om at det ikkje vert innført nye tiltak eller verkemidlar for å påverke transportetterspurnaden. Slik vert prosjekt som fremjar personbiltransport vurdert som meir lønsame enn prosjekt som t.d. fremjar miljøvenleg transport, sikrar framkome, eller sikrar liv og helse. Eksport av gods, berekraft og beredskap er og viktige tema som i større grad bør kome med i vurderingsgrunnlaget.

Økonomiske rammer

Transportverksemdene har levert forslag til prioritering i Nasjonal transportplan 2025-2036 ut frå tre alternative rammenivå:

- Ramme 1: 10 prosent lågare enn 2023-nivå
- Ramme 2: Som 2023
- Ramme 3: 10 prosent høgare enn 2023-nivå

Alle desse rammene er betydeleg meir moderate enn løyvingane for samferdselssektoren dei siste åra. Fylkesdirektøren ser at det vert reduserte økonomiske rammer framover, men vil samstundes peike på dei store utbyggingsbehova på Vestlandet for å sikre eit sikkert og framkomeleg vegnett. I tillegg er vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane på Vestlandet formidabelt. Det store etterslepet har alvorlege konsekvensar for framkome, for næringslivet og ikkje minst for trafiktryggleiken, og forskjellen på vegstandarden mellom fylkesveg og riksveg er aukande.

Det er store behov for investeringar i samferdselsinfrastruktur på Vestlandet, og fylkesdirektøren

forventar difor som eit minimum at ramme 3 vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036. Ramme 3 vil i størst grad dekke behov til drift og investeringar, og vil vere meir robust for å handtere høg prisvekst, kostnadsauke og beredskapsarbeid i NTP-perioden.

Fylkesdirektøren foreslår at Vestlandsrådet gjer vedtak om uttale til Nasjonal transportplan 2025-2036 med grunnlag i vurderingar av utfordringar og behov gjort av dei tre vestlandsfylka i det vedlagte innspelsdokumentet for transportutfordringar på Vestlandet,, samt vedtaka i dei tre fylkeskommunane om høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036.