

Møteinnkalling

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Digitalt,
Dato:	28.06.2023
Tid:	09:00

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Program

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast til Politisk@vlfk.no

Innkallinga gjeld valde medlemmer i Vestlandsrådet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemmer vil varamedlemmer bli kalla inn særskilt.

møteleiar

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 6/23	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 7/23	Møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 11.04.23	2023/882	
	Referatsaker		
RS 6/23	Arbeid med sak om oppfølging av næringsstrategien	2023/882	
RS 7/23	Felles utgreiingsarbeid for uttale om krav til nullutslepps ferjer og snøggbåtar	2023/882	
	Politiske saker		
PS 11/23	Høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036	2023/882	

GK 6/23 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksnr: 2023/882-25
Saksbehandlar : Thorbjørn Aarethun

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet	7/23	28.06.2023

Møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 11.04.23

Det vert med dette lagt fram møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 11.04.23 til godkjenning.

Vedlegg

1

Møteprotokoll

Møteprotokoll

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Jostedalsbreen, 4 etg., Vestlandshuset
Dato:	11.04.2023
Tid:	09:15 - 15:00

Følgjande faste medlemmer møtte:

Namn	Funksjon	Representerer	Merknad
Jon Askeland	Medlem	SP	
Natalia Antonia Golis	Medlem	MDG	
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H	
Terje Søviknes	Medlem	FRP	
Trude Brosvik	Medlem	KRF	
Marianne Chesak	Medlem	A	
Arne Bergsvåg	Medlem	SP	
Ole Ueland	Medlem	H	
Solveig Ege Tengesdal	Medlem	KRF	
Alexander Rugert-Raustein	Medlem	MDG	
Line Hatmosø Hoem	Medlem	A	
Tove Lise Torve	Medlem	A	
Randi Walderhaug Frisvoll	Medlem	KRF	

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Anne Gine Hestetun	Medlem	A
Margrete Dysjaland	Medlem	FRP
Anders Riise	Medlem	H
Anne Marie Fiksdal	Medlem	FRP

Følgjande varamedlemmer møtte:

Namn	Møtte for	Representerer	Merknad
Arve Helle	Anne Gine Hestetun	A	
Frode Myrhol	Margrete Dysjaland	FP	

Merknader

Fast medlem Jan Ove Tryggestad, Sp, møtte ikkje. Tryggestad hadde ikkje meldt forfall. Ingen varamedlem kunne stille på møtet for Anne Marie Fiksdal og Anders Riise.

Frå administrasjonen møtte:

Namn	Stilling
Rune Haugsdal	Fylkesdirektør, Vestland
Toril Hovdenak	Fylkesdirektør, Møre og Romsdal
Mette Fossan	Næringssjef, Rogaland
Hilde Aspås	Næringssjef, Møre og Romsdal
Bård Sandal	Næringssjef, Vestland

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 3/23	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 4/23	Godkjenning av saksprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 7.februar 2023	2021/87923	
	Referatsaker		
RS 3/23	Forprosjekt superklynge på Vestlandet	2023/882	
RS 4/23	Status og utfordringar i Vestlandsfylka i samband med overgang til miljøvenleg snøggåtdrift	2023/44610	
RS 5/23	Uttalar frå Vestlandsrådet	2023/882	
	Politiske saker		
PS 9/23	Nasjonal transportplan 2025-2036 - Innspelsdokument	2023/882	
PS 10/23	Forprosjekt superklynge på Vestlandet		

GK 3/23 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Møteinnkalling vart godkjent utan merknader.

Leiar i Vestlandsrådet, Jon Askeland, sette fram forslag om å sette RS 3/23 på sakskartet til politisk sak 10/23. Vestlandsrådet gjekk samrøystes inn for dette.

Sakslista vart godkjent med det vedtekne forslaget over.

GK 4/23 Godkjenning av saksprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 7.februar 2023

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Protokollen vart godkjent med merknad om at fylkesdirektør Gunn Westad i Rogaland fylkeskommune ikkje var kome med i saksprotokollen.

RS 3/23 Forprosjekt superklynge på Vestlandet

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Vart referert i møtet.

RS 4/23 Status og utfordringar i Vestlandsfylka i samband med overgang til miljøvenleg snøggåtdrift

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Vart referert i møtet.

RS 5/23 Uttalar frå Vestlandsrådet

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Vart referert i møtet.

PS 9/23 Nasjonal transportplan 2025-2036 - Innspelsdokument

Forslag til vedtak

1. Med grunnlag i innspelsdokumentet i saka får AU fullmakt til å utarbeide høyringsfråsegn til Nasjonal transportplan 2025-2036 på vegne av Vestlandsrådet.
2. Innspelsnotatet vert oversendt til fylkeskommunane i Vestlandsrådet i arbeidet med høyringsfråsegner til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Leiar i Vestlandsrådet, Jon Askeland (Sp), sette fram følgjande forslag:

"alternativ pkt.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".

Avrøysting

Forslaget frå Askeland vart sett opp mot fylkesdirektøren sitt forslag til pkt.1 og Askeland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Fylkesdirektøren sitt forslag til pkt. 2 vart samrøystes vedteke.

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.

PS 10/23 Forprosjekt superklynge på Vestlandet

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 11.04.2023

Leiaren i Vestlandsrådet Jon Askeland sette fram følgjande forslag til vedtak:

"Vestlandsrådet viser til igangsett forprosjekt for klyngesamarbeid på Vestlandet mellom Energi Transition Norway, Stavanger, GCE Ocean, Bergen og ÅPK i Ålesund. Vestlandsrådet imøteser felles søknad frå samarbeidspartane til alle tre fylkeskommunar, om etablering av eit vidare klyngesamarbeid på Vestlandet etter gjennomført forprosjekt. Med grunnlag i ein slik søknad vil det bli vurdert å legge fram likelydande politisk sak til fylkestinga."

Avrøysting

Forslaget frå Askeland vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet viser til igangsett forprosjekt for klyngesamarbeid på Vestlandet mellom Energi Transition Norway, Stavanger, GCE Ocean, Bergen og ÅPK i Ålesund. Vestlandsrådet imøteser felles søknad frå samarbeidspartane til alle tre fylkeskommunar, om etablering av eit vidare klyngesamarbeid på Vestlandet etter gjennomført forprosjekt. Med grunnlag i ein slik søknad vil det bli vurdert å legge fram likelydande politisk sak til fylkestinga.

Saksnr: 2023/882-23
Saksbehandler Iver Jan Leren
Dato: 21.06.2023

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesdirektøren

Arbeid med sak om oppfølging av næringsstrategien

Næringsstrategien for Vestlandsrådet ble vedtatt på rådets møte 2. september 2021. Strategidokumentet er basert på en gjennomgang av muligheter og utfordringer for næringslivet på Vestlandet, og det er fokusert på et utvalg av næringer hvor fylkene på Vestlandet har fortrinn og sterke næringsklynger.

Prosjektleder er ansatt og vedkommende skal jobbe for å synliggjøre Vestlandsrådet og realisere vedtatt strategi. Etter valget i september mener næringssjefene at det bør legges frem en prioritering av hva Vestlandsrådet skal jobbe med innenfor videre oppfølging av næringsstrategien.

Fremover vil prosjektlederen for næringsstrategien orientere seg i de tre fylkene, møte næringsavdelingene og gjøre seg bedre kjent med satsningsområder og prioriteringer i de enkelte fylkene, og hva som ligger til grunn for disse.

For at prosjektleder skal ha en retning i sitt arbeid og vite hva som skal prioriteres, må Vestlandsrådet avklarer prioriteringer i strategien både på kort og mellomlang sikt.

Næringssjefene i de tre fylkeskommunene mener det er nødvendig at det foretas noen klare prioriteringer og valg for dette arbeidet, og vil sammen med prosjektleder, foreslå prioriteringer og veivalg som legges fram Vestlandsrådets første møte i etter valget. Til dette fastsatte møtet, 16. november, vil det bli lagt opp til å legge frem en sak med forslag til konkrete aktiviteter for de kommende to årene.

Etter nylige vedtak i de tre fylkene om å avsette midler til etablering av superklynge på Vestlandet, vil prosjektleder i samarbeid med næringssjefene i de tre fylkene vurdere oppfølging av denne omstruktureringen. Dette vil også bli et tema i saken, der blant annet statsstøtteregulverkets bestemmelser for hvordan midlene til klyngen skal tildeles vil bli vurdert.

Saksnr: 2023/882-24
Saksbehandler Thorbjørn Aarethun
Dato: 22.06.2023

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesdirektøren

Felles utgreiingsarbeid for uttale om krav til nullutslepp av klimagassar frå ferjer og snøggåtar

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Klima- og miljødepartementet utarbeidd forslag til forskrift med krav om nullutslipp av klimagassar fra ferjer og hurtigbåter. Samferdselsdepartementet har sendt forslaget på høyring, med høyringsfrist, 1.oktober 2023.

Det er sendt inn førespurnad om utsett høyringsfrist utan at dette er avklart frå departementet si side.

Etter initiativ frå fylkesdirektøren i Møre og Romsdal, er det no sett i gang eit utgreiingsarbeid i samarbeid mellom fylkeskommunane i Vestlandsrådet og Trøndelag fylkeskommune for å utvikle eit felles kunnskapsgrunnlag for den politiske handsaminga av høyringssuttalen i den enkelt fylkeskommune.

Det er lagt opp til følgjande handsaming i fylkeskommunane:

Fylkeskommune	Tidspkt. fylkesutval
Vestland	19.september/09.november
Rogaland	29.august/19.september
Møre og Romsdal	28.august/04.oktober
Trøndelag	19.september/03.oktober

Det vil også vere aktuelt for Vestlandsrådet å vedta høyringsuttale i denne saka. Neste møte i rådet er sett opp 16.november. Dersom møtet vil komme etter evt. forlenga høyringsfrist, kan det settast opp møte i AU for å handsame ein slik høyringsuttale.

Fylkesdirektøren vurderer at AU har fullmakt til å kunne vedta ein slik høyringsuttale i samsvar med samarbeidsavtalen for Vestlandsrådet;

«AU skal vera eit organ som set den politiske dagsorden og som tek avgjerd i saker mellom møta der dette er nødvendig.»

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet	11/23	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 fylkesvegar. 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 bompengetakster 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 Røværsambandet.
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, høyring 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 vedlikehaldsmessig 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 framskriving 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 omkøyringsmogelegheit. Ved uplanlagt, og ikkje minst planlagt stenging, vil det gje stor ekstrabelastning og vere beredskapsmessig utfordrande. Staten bør gjennomføre ei kartlegging for dei viktigaste omkøyringsrutene, 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 byvekstavtalen i Bergensområdet (Miljøløftet) vert vidareført etter 2029, og at den samla finansielle ramma til Miljøløftet blir styrka og ikkje redusert om fleire byar får byvekstavtale.

- 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 byggstart 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 opphavelg 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 heile 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 snøggbåttilbodet
- Utbygging av miljøvenlege transportløysingar

Det er lagt opp til at samfunnsøkonomisk lønnsemd skal tillegast stor vekt ved prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan. Fylkesdirektøren er samd i at samfunnsøkonomisk lønnsemd bør inngå i prioriteringsgrunnlaget, men det ein-sidede fokuset på samfunnsøkonomisk lønnsemd 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 lønnsemd 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 trafikktryggleiken, 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.



INNSPELSDOKUMENT – Nasjonal transportplan 2025–36 (NTP)

27. mars 2023



INNHALD

4

1. Om NTP 2025-2036

Hovudgrep og mål

Framdrift

Nasjonal transportplan – behov for eit heilskapleg rammeverk

6

2. Landsdel med stort vekstpotensiale

Geografi og folketal

Skattkammeret for heile landet

Klimakonsekvensar - vått og villare på Vestlandet

9

3. Utfordringar og behov

Regionbygging med E39 som ryggrad

Transporttryggleik og beredskap

Bymiljø, mobilitet og klima

Grønt skifte i samferdselssektoren

18

4. Framlegg til felles prioriteringar

FORORD

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-36 vert lagt fram for Stortinget våren 2024.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-36 vert lagt fram for Stortinget våren 2024. Vestlandsrådet er eit politisk samarbeidsråd for fylkeskommunane på Vestlandet (Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal). Vestlandsrådet vil med dette dokumentet få fram behova for ny samferdselsinfrastruktur på Vestlandet, som innspel til Nasjonal transportplan 2025-36.

Innspelsdokumentet er på overordna nivå og har fokus på felles utfordringar og behov i landsdelen.

Dokumentet inneheld først ei kort oppsummering av trekk i den samfunnsmessige utviklinga som underbyggjer behov for og samfunnsnytte av å investere i transportnettet på Vestlandet. Deretter vert dei viktigaste utfordringsområda nærare skildra.

Til slutt vert det oppsummert kva som er dei viktigaste, strategiske prioriteringsområda for Vestlandet.

Dokumentet er utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen i samarbeid med administrativ arbeidsgruppe i dei tre vestlandsfylka.

Bergen, 27. mars 2023

1. OM NTP 2025–2036

Hovudgrep og mål

Ny Nasjonal transportplan er framskynda eit år, og vil gjelde for perioden 2025–2036. Stortingsmeldinga skal leggjast fram våren 2024, og det vert lagt opp til handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen same år.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at gjeldande Nasjonale transportplan 2022–2033 ikkje lenger er realistisk, gitt dei føresetnadene som Noreg står ovanfor. Det er difor lagt opp til å utarbeide ein transportplan som er oppdatert og tilpassa framtidig transportbehov, samstundes som det er mogleg å følgje opp dei økonomiske rammene.

I oppdragsbrevet frå Samferdselsdepartementet til transportetatane er det lagt vekt på at det skal utarbeidast ein realistisk NTP som svarer på framtida sine utfordringar for transportsystemet, og det vert lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd. Transportplanen skal omfatte statlege tiltak, og gje transportstyresmaktene eit godt grunnlag for å planleggje drift, vedlikehald, investeringar og andre tiltak i transportsystemet i eit langsiktig perspektiv.

Hovudmålet er å utvikle eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem, og for å nå målet, er det peikt på mellom anna følgjande hovudstrategiar:

- Ta vare på og utnytte eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre
- Prioriteringar som legg til rette for å nå klima- og miljømåla
- Optimalisere prosjekt gjennom å vurdere standard og løysingar for å få meir igjen for pengane
- Auka bruk av digitalisering og ny teknologi

For fylkesveggar vert det presisert at dette er fylkeskommunen sitt ansvar, og vert i liten grad finansiert gjennom NTP.

NTP si handsaming av transportutfordringane i byområda vert i hovudsak knytt til tilskot til byvekstavtalar og belønningstavtalar, samt tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av ordninga med byvekstavtalar.

Når det gjeld skredsikring, vert det vist til arbeidet med nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveggar med høg og middels skredfaktor.



1. Ta vare på det vi har
2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre
3. Forenlig med klimamålene

Framdrift

Det er skissert følgende framdriftsplan for NTP 2024–36:

NTP 2025–2036 i arbeid



Figur 2. Skisse til framdriftsplan for NTP 2025–2036 (www.regjeringen.no)

Innspelsdokumentet frå Vestlandsrådet vil vere eit grunnlag for høyringsprosessen våren 2023 knytt til transportetatens framlegg til prioriteringar som vert lagt ut før påske.

Nasjonal transportplan – behov for eit heilskapleg rammeverk

Nasjonal transportplan omhandlar i første rekkje dei statlege ansvarsområda i samferdselssektoren. Vestlandsrådet ønskjer å påpeike at det er viktig å sjå heile transportnettet i samanheng i vurdering av utfordringar og prioriteringar av tiltak, og at ny Nasjonal transportplan bør spegle dette. Særvis 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 snøggbåttilbodet
- Utbygging av miljøvennlige transportløyningar i byane gjennom byvekstavtalar / bypakkar

Tiltak og satsing innanfor desse ansvarsområda vert mellom anna finansiert gjennom statleg rammefinansiering og tilskotsordningar til fylkeskommunane.

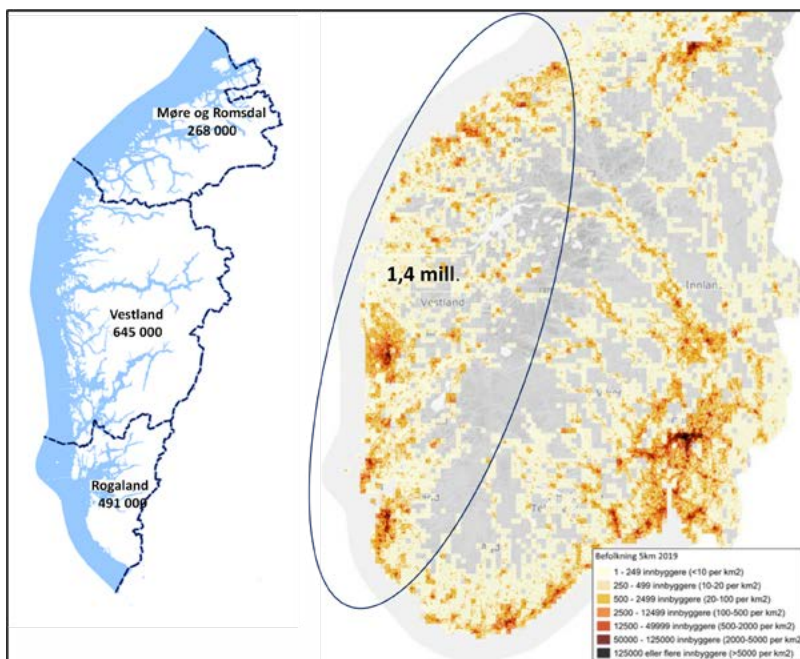
Transportkostnadene for næringslivet og mobiliteten for busette og arbeidstakarar langs kysten er tett knytt opp til kvaliteten på transporttilbodet for ferje, snøggbåtar og anna kollektivtransport, samt den generelle transportstandarden på både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet er derfor tydeleg på at heile transporttilbodet må sjåast i samanheng med arbeidet med Nasjonal transportplan.



Figur 3. Foto: Bussvegen i Stavanger, Stavanger Aftenblad, og Fv.57, Fjaler, firda.no.

2. LANDSDEL MED STORT VEKSTPOTENSIALE

Geografi og folketal



Figur 4. Folketalet i dei tre vestlandsfylka.

Dei tre vestlandsfylka Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal har til saman ca. 1,4 mill. innbyggjarar pr. 2023, og det er venta ei auke i folketalet på om lag 8% fram mot 2050 (SSB).

Vestlandet har byar og tettstader med potensiale for store, felles bu- og arbeidsregionar.

Mangel på effektive og trygge kommunikasjonar gjer at grunnlaget for utvikling av vekstregionar vert undertrykt. Lang transporttid, uvisse knytt til framkomst, utryggleik knytt til trafikktryggleik, rasfare mv., legg avgrensingar for næringslivets tilgang til relevant arbeidskraft.

Dette kan over tid medføre færre satsingar på ny næringsutvikling som er naudsynt for å byggje opp sterke regionar på Vestlandet som kan medverke til å balansere utviklinga med aukande press på Osloregionen.

Skattkammeret for heile landet

– *Lykkes Vestlandet, så lykkes Norge*

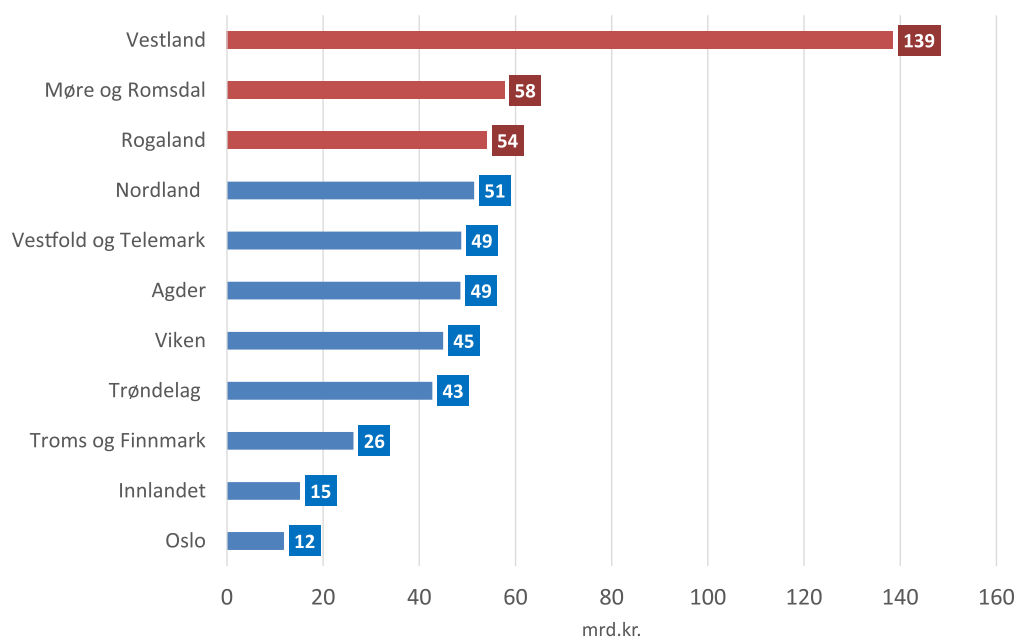
(Jonas Gahr Støre 23.7.2017)

Vestlandet er drivkrafta i norsk eksport og verdiskaping. Landsdelen er rik på både naturressursar og human kapital. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur i landsdelen gjer at Vestlandet har ei nøkkelrolle for nasjonal verdiskaping.

Dei tre vestlandsfylka eksporterte verdiar for 250 mrd.kr. i 2022 (utanom olje- og gass), og dette utgjer 37% av nasjonal eksportverdi for tradisjonelle næringar.

Transportsektoren er ein avgjerande innsatsfaktor i verdikjeda. Eksportnæringane på Vestlandet er lokalisert i både byområda, tettstader og spreidd ute i distrikta. Eit trygt og

Fastlandseksport (mrd.kr.) per fylke 2022



Figur 5. Fastlandseksport (mrd.kr. 2022) fordelt på fylker (eksklusiv varer som ikkje er spesifisert på fylke eller har opphav frå fleire fylke, samt reeksport av varer produsert i utlandet). Kjelde SSB, Utanrikshandel, Tabell 10482.

effektivt transportnett er ein nøkkel for å leggje grunnlaget for framtidig vekst i verdiskapinga på fleire måtar:

- Frakttid og transportkostnader for eksportvarer ut til marknadene
- Transporttid og fleksibilitet for inngående transport av råvarer, utstyr og delar mv. («just in time»)
- Mobilitet og reisetid som gir best mogleg tilgang på attraktiv arbeidskraft

- Trygg transport som del av attraktive bustadområde for å tiltrekke humane ressursar med rett kompetanse

Utbygging og utbetring av transportnettet på Vestlandet vil medverke til reduserte transportkostnader for næringslivet og tryggare og meir effektiv mobilitet for arbeidstakarar og busette i regionane. Dette vil gje dei beste føresetnadene for framtidig aukande verdiskaping og eksportinntekter til landet.



Figur 6. Vogn tog med sjømat. Foto: Nor-log Gruppen.

Klimakonsekvensar – vått og villare på Vestlandet

Med klimaendringane tyder prognosane på at særleg Vestlandet vil bli ramma av våtare og villare vêr i tida framover (kjelde: Klimaendringer i Norge, miljodirektoratet.no).

Dette kan få store konsekvensar på Vestlandet, med auka risiko for flaum og erosjon, skred, dårleg framkome og regularitet, samt auka behov for beredskap. Konsekvensane av dette vil vere aukande omfang av:

- Skade på infrastruktur (bruer, vegar, jernbanelinjer)
- Driftsproblem for transportnettet (ferjer, snøgg-båtsamband, fjellovergangar og luftfarten)

Når vegar vert stengd på grunn av skred eller uver og det er driftsproblem for sjø- og lufttransporten, er det ikkje berre framkome som vert ramma gjennom lange omkøyringsvegar, men òg innbyggjarane sin kvardag vert utrygg og farefull.

Ein kan kome denne utviklinga i møte ved å investere i ny infrastruktur som gir eit meir robust transportnett til lands (nye vegsamband, tunnelar, fastlandssamband, vintersikre fjellovergangar og ikkje minst rassikring).

I tillegg vil konsekvensane av klimaendringane auke behovet for å ta vare på eksisterande vegkapital gjennom ressursar til drift og vedlikehald av vegnettet.

Klimaendringar og meir ekstremvær vil gjere at fylkeskommunane på Vestlandet vil få utfordringar med vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet. Den øyremerka nasjonale tilskotsordninga for vedlikehald av fylkesvegnettet vart ikkje trappa opp i statsbudsjettet for 2023 i samsvar med det som var lagt opp til i NTP 2022–2033. Med grunnlag i dette og vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet på Vestlandet, vedtok Vestlandsrådet 07.02.23 ein uttale om at det er naudsynt med ei kraftig opptrapping og auka nasjonal satsing på vedlikehald av fylkesvegnettet i arbeidet med statsbudsjettet for 2024.



Figur 7. Utdrag frå artikkel utarbeidd av CICERO, senter for klimaforskning. Kjelde: Klimaendringer vil føre til våtere vær på Vestlandet (cicero.oslo.no)

3. UTFORDRINGAR OG BEHOV

Regionbygging med E39 som ryggrad

Satsing på betre transportstandard på Vestlandet vil gje reduserte transportkostnader for næringslivet, betre samfunnsberedskap, betre mobilitet og reduserte ulykkeskostnader mm.

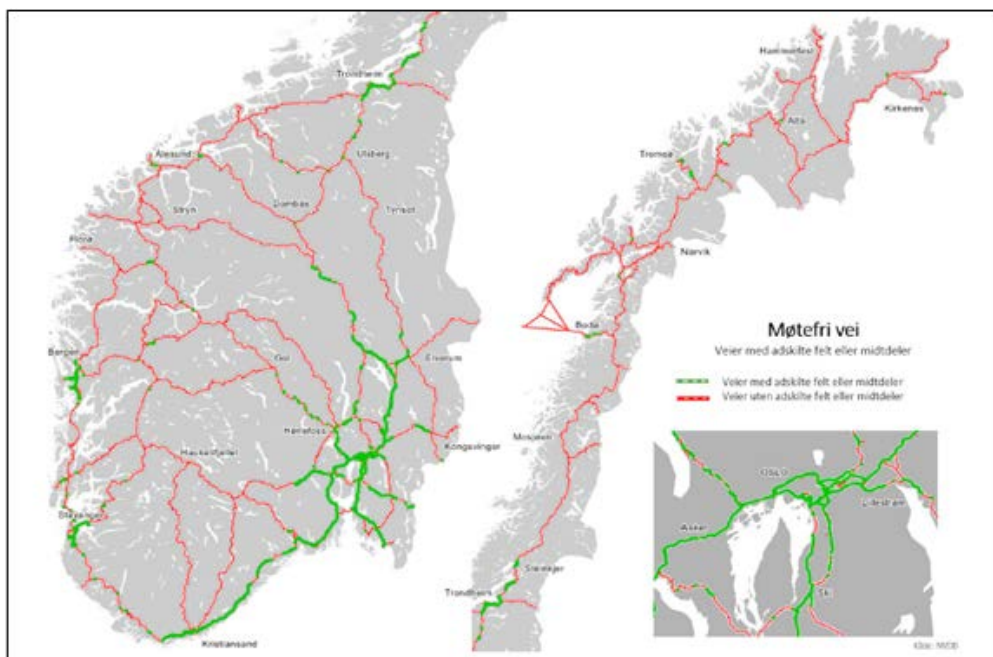
E39 mellom Stavanger og Trondheim er ryggraden i transportnettet på Vestlandet. E39 bind regionane saman. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda, knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman, og er samleveg for transport til/frå alle by- og tettstader frå sideveggar ut mot distrikta. E39 bind saman 3 av dei 4 største byområda i Norge, og ei hovudåre ut til Europa for store delar av Vestlandet.

E39 har per i dag ikkje den standard som kan forventast av ein nasjonal stamveg. Både reisetid og kostnader mellom sentrale regionar på Vestlandet er vesentleg større enn elles i landet.

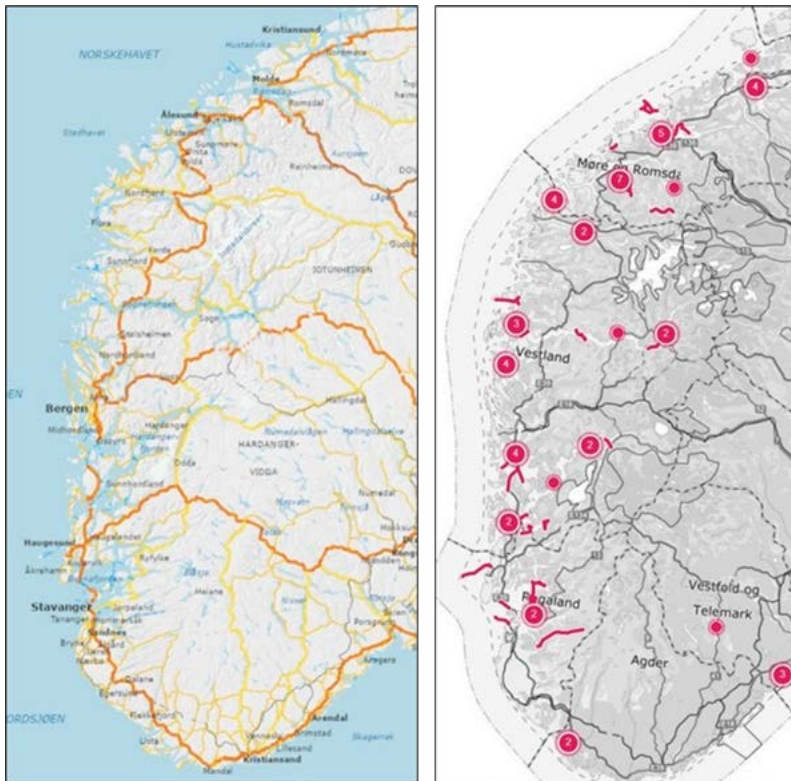
Omtale av utfordringane med korridor 4, Stavanger–Trondheim i utfordringsdokumentet til NTP frå transportetatane av 19.1.2023:

«Korridoren mellom Stavanger og Trondheim, via Bergen og Ålesund, er en kystkorridor. Mange ferjestrekninger gir lang reisetid på vei og høye transportkostnader. Lang reisetid, og dårlig kvalitet på deler av veinettet gjør at fly blir foretrukket også på relativt korte strekninger. Det er flere strekninger med vesentlig skred- og flomutfordringer, hvor det er lange omkjøringsveier ved brudd i infrastrukturen. Korridoren er viktig for utenrikshandelen med betydelige import- og eksportvolumer.» «Trafikken i korridoren er spesielt stor mellom de store byområdene. Flytrafikken har en stor andel av beregnede persontransportreiser mellom de store byene i korridoren, spesielt til og fra Stavanger og mellom Bergen og Trondheim. Dette skyldes delvis at det er lange distanser med få omkjøringsmuligheter, og at veinettet har lav framkommelighet, med tidvis smale og dårlige veier og mange ferjestrekninger. Det er også områder som er værutsatt, hvor det er få omkjøringsmuligheter om veier blir stengt.»

Statens vegvesen_ (regjeringen.no)



Figur 8. Oversikt over del av vegnettet med møtefri veg syner mangel på effektive og trafikksikre stamveggar langs kysten med hovudfunksjon å binde saman byar og tettstader. Kjelde: Statens vegvesen og Nye Veier.



Figur 9. Kart over hovedvegnettet på Vestlandet og tal på ferjesamband i dag.

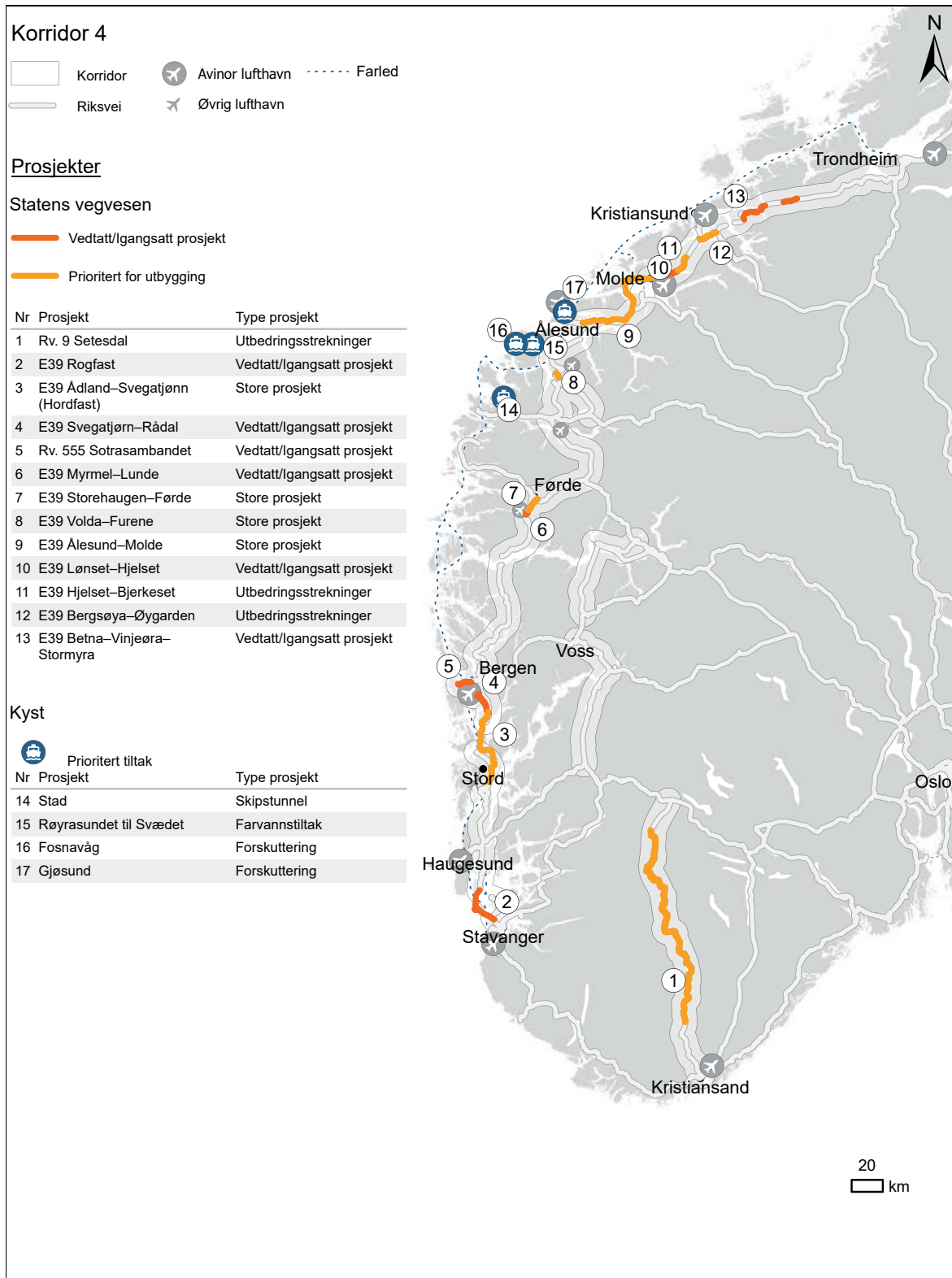
Det er store behov for utbygging av E39 for at vegen skal tene rolla som ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet. Samfunnsøkonomiske analysar utført av transportetatane i samband med inneverande Nasjonal transportplan synar at fleire E39-prosjekt er blant dei vegprosjekta

som har høgast samfunnsøkonomisk netto nytte basert på tradisjonell utrekningsmetode (kjelde: Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–29. Vedlegg 6. Tabell 6c). I tillegg er det utarbeidd analysar som synar store meirverdiar/ringverknader knytt til regionforstørring.



Figur 10. Ferjesambanda langs E39 er ein flaskehals for effektiv og forutseibar verditransport. Bildet er frå Sandvikvåg ferjekai, Fitjar kommune (foto: Os- og Fusaposten).

Status for prosjekt langs korridor 4 i inneverande NTP:



Figur 11. Prioriterte prosjekt langs transportkorridor 4 (Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim) i inneverande Nasjonal transportplan (Meld.St.20, Nasjonal transportplan 2022–33).



Figur 12. Bilde frå E39 ved Førde (Halbrandslia) der eit vogntog i 2021 sperra E39 i lang tid med store trafikale konsekvensar for folk og næringsliv. Ny E39 utanom Førde er under planlegging.

Dersom Vestlandet framleis skal vere motor for verdiskaping, må E39 vidareutviklast på fleire nivå:

- Nye fjordkryssingar som byggjer regionar, reduserer transportkostnader og styrkjer beredskap
- Utbetringar av flaskehalsar og strekningar med låg standard for å betre tryggleik og framkomst
- Ringvegar, avlastningsvegar som leiar E39 utanom sårbare byområde

Vestlandet har eit unikt potensiale for å leggje til rette for auka verdiskaping ved utbygging av eit samanhengande, effektivt transportnett langs kysten.

Det er likevel ikkje tilstrekkeleg å byggje ut transportnettet mellom byane/tettstadene. Det meste av trafikken vert skapt i byområda, og det er avgjerande at transportsystemet i byane fungerer. Dette gjeld både trafiktryggleik, framkomst og transportberedskap. Veksten langs kysten er òg avhengig av at dei som skal skape auka verdiar har trygge og attraktive bustadområde, lokalmiljø, servicetilbod etc. I den samanheng er utviklinga av attraktive by- og tettstadområde med god mobilitet, funksjonelle transportsystem og rein byluft viktig. Bysatsinga er såleis viktig både for bymiljø/klima og verdiskaping/næringsutvikling.

I tillegg til å vidareutvikle E39 som ryggrad i transportnettet på Vestlandet, er det behov for eit tenleg transportnett som knyter Vestlandet til andre landsdelar, mellom anna vidareutvikling av eksisterande veg- og jernbanenett mot aust.

Det er òg behov for å styrkje kollektive transportløyningar i distrikta. Opprusta og ferjefri E39 gir store moglegheiter for å utvikle nye kollektivtilbod langs kysten som vil

vere eit viktig fundament for styrkja mobilitet langs transportkorridoren E39 med sidearmar.

Transporttryggleik og beredskap

Med utgangspunkt i målet i Nasjonal transportplan om å ta betra vare på eksisterande infrastruktur, og i lys av dei særskilde utfordringane på Vestlandet knytt til framtidige klimaendringar – vil Vestlandsrådet framheve følgjande hovudutfordringar:

- Vedlikehald av vegnettet
- Skredsikring
- Tunneloppgraderingar

Innsatsen på desse områda er avgjerande for trafikantane sin tryggleik, men er også knytt til behovet for betre framkomst og mobilitet som viktig for næringsutvikling og busetnad. Det er vesentleg i eit beredskapsperspektiv at europavegar og dei viktigaste fylkesvegane er alltid er opne. Dette omfattar også ferjestrekningane langs desse vegane.

Vedlikehald

Vestlandet er den del av landet som har mest bruer, tunnelar, ferjesamband og rasutsette strekningar med store behov for vedlikehald. Vegnettet er prega av stort etterslep i vedlikehaldet. Dårleg vedlikehald gjer seg utslag i trafikfarlege vegstrekningar, dårleg framkomst, miljøproblem og auka kostnader for næringslivet og andre trafikantar.

Auka veglengd, trafikkauke, meir komplisert teknisk utstyr og klimaendringar medverkar til auka behov for vedlikehaldsmidlar. Samla ressursbehov for å fjerne forfallet på



Figur 13. Foto: Statens vegvesen.

alle riks- og fylkesvegane i dei tre vestlandsfylka, inklusiv naudsynthe oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnelar, vart kalkulert i 2017 til om lag 22 mrd. 2017-kr. (Kjelde: Oslo Economics rapport 2017–51). Oppjustert med byggkostnadsindeksen for veganlegg (SSB) frå 2017 til 2022, tilsvarar dette eit kostnadsbehov på om lag 29 mrd. kr. 2022-kr.

Statens vegvesen kartla i 2018/2019 forfallet på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal, i rapporten «Forfall på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal, Resultat av kartlegging». 15. mars 2022 fekk Statens vegvesen ei bestilling frå Samferdselsdepartementet om å starte opp arbeidet med å koordinere ei ny kartlegging av tilstanden på fylkesvegane. Fram til den nye kartlegginga er gjennomført, kan vi ta utgangspunkt i 2019-rapporten frå Statens vegvesen for å berekne vedlikehaldsetterslepet per 2022, og sannsynleg vidare utvikling i etterslepet. I 2019-rapporten er etterslepet for Møre og Romsdal berekna til å vere om lag 8,6 mrd. 2019-kroner. For 2022 anslo fylkesvegavdelinga at etterslepet på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal låg kring 12 mrd. kroner.

Det er stor usikkerheit knytt til 2019-rapporten. Statens vegvesen har ikkje fysisk registrert tilstanden på alle

veg-elementa i fylket. Det kan vere at tilstanden er verre enn antatt. Fleire forutsetningar har endra seg sidan rapporten vart lagt fram. Mellom anna viser vårt oppdaterte estimat at utbetningsbehovet for fylkesveg tunnelane er vesentleg høgare enn kartlegginga frå 2019.

For å møte utfordringane med vedlikehaldsetterslepet, er det behov for vesentleg auke i dei økonomiske rammene til vedlikehald av riksvegnettet, samt auke i øyremerka tilskot til vedlikehald av fylkesvegane.

Skredsikring

Når det gjeld skredsikring, har Statens vegvesen kartlagt skredsikringsbehovet i alle fylka. I heile landet er det i alt 900 punkter innanfor Høg og Middels skredfaktorgruppe, og 545 av desse er lokalisert i dei tre vestlandsfylka, dvs. Vestlandet har ca. 60% av alle punkt under Høg og Middels skredfaktorgruppe på landsbasis.

Samla utbetningskostnad for alle skredpunkta på Vestlandet er rekna til ca. 27 mrd. på riksvegane og ca. 17 mrd. på fylkesvegnettet:

Skredfaktorgruppe	Riksvegar (inkl. Trøndelag)		Fylkesvegar i Rogaland		Fylkesvegar i Vestland		Fylkesvegar i Møre og Romsdal	
	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)
Høg	65	25 023	-	-	96	11 044	14	2 375
Middels	80	1 759	13	355	177	1 798	100	727
Låg	95	34	56	268	251	767	287	-
Sum	240	26 816	69	623	524	13 609	401	3 102

Tabell 1. Oversikt over skredpunkt og behov for midlar til utbetring. Kjelde Statens vegvesen - skredsikringsbehov, juni 2019. <https://www.vegvesen.no/contentassets/eb183b978ef84167acce9cc5bc6b5fc8/skredsikringsbehov-riks-og-fylkesvegar-i-vest.pdf>

Tunneloppgradering

Statens vegvesen sitt program for oppgradering av vegtunnelane er viktig for trafikktryggleik og framkomst/mobilitet for alle trafikantgrupper. I vegvesenets tertialrapport for 2022 til Samferdselsdepartementet, går det fram at programmet vert vesentleg meir kostbart enn det ein trudde:

«Utbedringene av riksveitunnelene har vist seg å være langt mer kostnadskrevende enn først antatt. Dette skyldes i hovedsak at tilstanden i deler av tunnelene har vist seg å være betydelig dårligere enn Statens vegvesen hadde forventet, samt at utgiftene til samtidig trafikkavvikling under anleggsarbeidene har økt. Som følge av disse kostnadsøkningene, er det nå lagt en strategi for utbedringene der i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for trafikantenes sikkerhet i tunnelene vil bli utbedret samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt forfall i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.»

(Statens vegvesen, Tertialrapport 30.4.2022 til Samferdselsdepartementet).

Utfordringane med aukande kostnader kan føre til at det tar lengre tid før tunnelane vert utbedra. Dette inneber store utfordringar med redusert tryggleik i eksisterande tunnelar, og problem knytt til framkomst i ein utvida byggeperiode. Dette er uheldig med tanke på sårbarheiten i transportnettlet på Vestlandet som har stort innslag av tunnelar – og mangel på trygge og effektive vegsamband for mellom anna å vidareutvikle det eksportretta næringslivet i landsdelen.

For å redusere ulempene knytt til auka kostnader, er det behov for auka ressursinnsats til programmet, både for riks- og fylkesvegnettet. Krava til oppgradering er dessutan blitt særskilt omfattande, særleg for fylkesvegnettet, og ein bør av den grunn revurdere/modifisere krava.

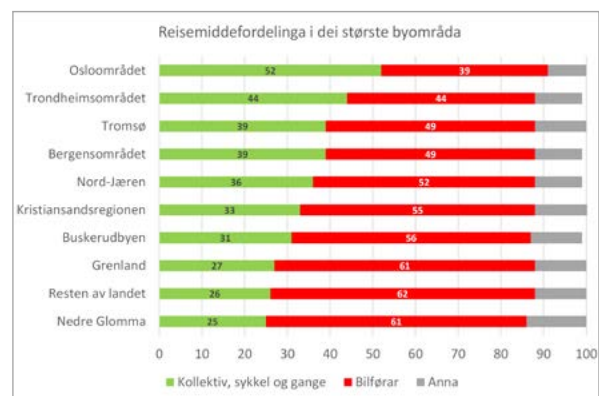


Figur 14. Foto: Statens vegvesen.

Bymiljø, mobilitet og klima

Veksten i byområda medfører utfordringar for transportsystemet. Det er behov for god framkomst og mobilitet, samstundes som ein må ta omsyn til overordna mål knytt til reduksjon av klimagassutslepp og ønske om betre luftkvalitet og trafikktryggleik. Byområda er motoren for regional utvikling, og det er viktig at byane er attraktive for busetting og næringsutvikling. Da må transportsystemet fungere, og det må vere miljøkvalitetar som fremjar trivsel og helse. Det er klare mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområda, og lokalt har mellom anna Bergen ambisjonar om trafikkreduksjon ut over nullvekstmålet.

Dei to største byområde på Vestlandet (Bergensområdet og Nord-Jæren) har stort potensiale for å auke andelen personreiser med miljøvennlige transportmidlar. I den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 2018/19 (Kjelde: Transportøkonomisk Institutt, rapport 1835/2021) går det fram at både Oslo, Trondheims- og Tromsøregionen reiser meir miljøvennleg enn i Bergensområdet og på Nord-Jæren:



Figur 15. Reisemiddelfordeling for personreiser i byområda. (TØI-rapport 1835/2021, tabell 5.8).

Bergensområdet har spesielt låg sykkelandel (3% for Bergensområdet og 7% for Nord-Jæren), medan Nord-Jæren har låg kollektivandel (9% på Nord-Jæren, 15% i Bergensområdet).

Dei mindre byane på Vestlandet har tilsvarende utfordringar. Reisevaneundersøkinga frå TØI i 2013 og 2014 viser at byane i Møre og Romsdal berre hadde ein sykkelandel på 3-4 prosent av alle reiser. Kollektivandelen i undersøkinga var på om lag 6 prosent.



Figur 16. Kollektivutbygging og sykkelveger er to av dei viktigaste behovsområda for transportnett i byane. Høg statleg finansiering er nøkkelen for å kunne realisere nye, viktige infrastrukturtiltak.

For å oppnå nullvekst i personbiltrafikken er det behov for omfattande tiltak for å leggje til rette for auka kollektivtrafikk, gåing og sykling. I tillegg er det avgjerande at kommunane følgjer opp med samordna areal- og transportplanlegging og verkemiddel/tiltak som byggjer opp under nullvekstmålet. Dei to største byområda Bergen og Nord-Jæren vil kanalisere sine tiltak gjennom ein byvekstavtale, men det er òg store behov for tiltak i dei mindre byane.

Grunnlaget for eigenfinansiering av infrastrukturtiltak vert stadig vanskelegare, mellom anna på grunn av aukande elbilandel i bomringane. Høgare statleg medverknad i finansiering av kollektiv- og sykkeltiltak i byane er derfor

avgjerande for å halde eit akseptabelt tempo i utbygginga av miljøvennleg infrastruktur.

Utviklinga av miljøvennleg mobilitet i byområda må sjåast i samheng med utviklinga av gjennomgåande vegnett i byområda. Næringstransport og gjennomgangstrafikk er unntatt frå nullvekstmålet for personbiltransporten, men må tilpasse seg utfordringane i dei byområda som trafikken går igjennom. Ved vidare utbygging av transportnett i og rundt byområda må ein både ta omsyn til behovet for transporteffektivitet, trafikktryggleik og beredskap for næringstrafikken/gjennomgangstrafikken, samstundes som ein avgrensar uheldige miljøkonsekvensar/naturinngrep som følgje av samferdselstiltaka.



Figur 17. Planlagt kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus er del av Bypakke Ålesund. Foto: www.bypakkealesund.no

I Nord-Jæren, Bergen, Førde og Molde går E39 gjennom byområda. Nye løysingar for E39 utanom sentrumsområda er særskild viktig for at transportsystemet skal styrkje næringstransport og verdiskaping, og samstundes medverke til å avlaste sentrumsområda slik at ein kan leggje betre til rette for miljøvenlege transportformer i byane. Samspelet mellom E39-utbygginga og utviklinga av byområda er såleis viktig for både verdiskaping/næringsutvikling og bymiljø.

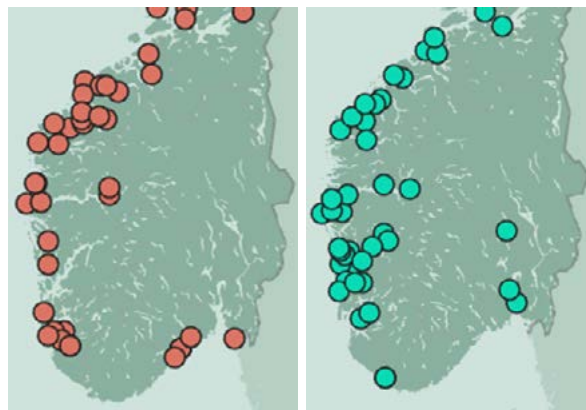
I tillegg til byvekstavtalane for Nord-Jæren og Bergensområdet, er det behov for auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for fleire av dei mindre byane, mellom anna Haugesund, Ålesund og Kristiansund gjennom tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar (Meld. St. 20, Nasjonal transportplan 2022–2033). Føremålet med ordninga er å leggje til rette for klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkomst, og tilskota går i hovudsak til mindre investeringar i gang- og sykkelveggar, samt kollektivtiltak. Tilskotet er øyremerka dei fem byområda Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). I NTP 2022–2033 vart sett av 600 mill.kr. til ordninga i første fireårsperiode.

Grønt skifte i samferdselssektoren

For å møte klimautfordringane må det arbeidast for utsleppsreduksjon, klimatilpassing og omstilling til eit berekraftig lågutsleppssamfunn. Vestlandet har ambisiøse mål for dette. Mellom anna har Vestland fylkeskommune eit konkret mål om å vere eit netto nullutsleppsfylke innan 2030.

Ein stor del av det grønne skiftet i samferdselssektoren er å leggje til rette for null- og lågutslepps transportmidlar som er særskild utbreidd på Vestlandet, mellom anna bilar, bussar, ferjer, snøggåttar, skipsfart, fly og cruisebåtar. Landsdelen har med dette ei særleg interesse i det grønne skiftet. Vestlandet har også ressursar og kompetanse til å spele ein aktiv rolle i gjennomføringa, mellom anna på grunn av sterke fagmiljø innan klimaforskning, innovasjon/teknologiutvikling og industri.

Vestlandet er allereie i front når det gjeld elektrifisering av bilferjer. I dag er 54% av alle bil-ferjesamband på Vestlandet elektriske, medan andelen på landsbasis er 23% (Kjelde: www.tilnull.no).



Figur 18. Fossile og elektriske bilferjesamband (kjelde: www.tilnull.no)

Utfordringar og problemstillingar

Innan samferdsle handlar det grønne skiftet mykje om tilgang på kraft, tilrettelegging av ladeinfrastruktur og tilgang på relevante lågutslepp energibærarar. Hovudutfordringane er tilgang på kraft og høge kostnader med utvikling av lågutslepps transportmidlar og ladeinfrastruktur:

- Nokre stader er det låg kapasitet i strumnettet lokalt (kjelde: NVE, rapport nr. 77-2017).
- Pr. i dag er det ingen standardisering av ladeutstyr. Det er behov for å utarbeide standardiserte løysingar for å sikre at fartøy kan nyttast på tvers av ulike samband og potensielt gjenbrukas utover inneverande kontraktsperiode (kjelde: Miljødirektoratet m.fl.: Lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåtar, 18.5.2022).
- Det er høge investerings- og driftskostnader for ladeinfrastruktur. Eksempelvis er gjennomsnittleg netto miljøkostnad for fylkeskommunane over kontraktsperioden estimert til 20 MNOK pr. bilferjesamband (kjelde: Samferdselsdepartementet, rapport 2020-0460: Meirkostnader som følgje av lav- og nullutslippsløyser i fylkeskommunale ferjesamband).

Innføring av null- og lavutsleppsteknologi i luftfarten vil vere eit viktig tiltak for å redusere utslepp av klimagassar, både ved bruk av luftfartøy og drift av bakkebasert infrastruktur. I eit lågutsleppssamfunn føreset dette at det utviklast null- og lågutsleppsfly, noko som gjer at tidspektivet er langt.



Figur 19. Illustrasjon av planlagt elektrisk snøggbåt MS Medstraum i Rogaland, Foto: Norled.

På kort sikt er innfasing av null- og lågutsleppsteknologi størst på det regionale flyrutenettet, der avstanden mellom lufthavnene er korte. Det er her elektrifiserte fly, først ventast å kome i rutetrafikk. (Kilde: Meld.St.10 Bærekraftig og sikker luftfart).

Kortbanenettet på Vestlandet bør leggjast til rette for at null- og lågutsleppsfly kan kome i rutedrift så snart teknologien tillater dette. Det bør arbeidast for at staten gir tilskudd til infrastruktur som grunnlag for realisering av elektrisk flytrafikk på kortbanenettet.

Når det gjeld alternative energikjelder, t.d. hydrogen saman med brenselceller, er dette framleis umoden teknologi. Meirkostnadene må ventast å være store samanlikna med konvensjonelle løysningar. Det finns mellom anna lite standardiserte løysningar på marknaden, og difor vert det høge utviklingskostnader i kvart enkelt prosjekt. I tillegg til utviklingskostnader er det også stor uvisse når det gjelder hydrogenpris, som i dag normalt er mye høgare enn for andre tilgjengelege drivstoffalternativ på skip (kjelde: Mil-

jødirektoratet m.fl.: Lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferger og hurtigbåter, 18.5.2022).

Vegen vidare

For å ha ei offensiv tilnærming til gjennomføringa av det grønne skiftet i samferdselssektoren må det arbeidast med mellom anna utvikling av teknologi og standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur.

Staten kan medverke gjennom auka rammeoverføringar eller tilskotsorningar til fylkeskommunane som må bere dei auka kostnadene med strengare miljøkrav i framtidige anbod innan kollektivtrafikken.

Det er behov for vidare offentleg og privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling. ZEVS (enabling Zero Emission passenger Vessel Services) er eit eksempel på utviklingsprosjekt støtta av Forskningsrådet, som skal gi eit nødvendig kunnskapsgrunnlag i samband med innfasinga av grønne hurtigbåtsamband. Rogaland og Møre og Romsdal fylke er deltakarar i prosjektet.

4. FRAMLEGG TIL FELLES PRIORITERINGAR

Vestlandsrådet vil på bakgrunn av analysane av utfordringar og behov for samferdsletiltak i landsdelen, framheve følgjande punktvisse hovudprioriteringar (ikkje prioritert rekkjefølgje):

1. Ta vare på transportnettet

- Auka statleg innsats til vedlikehald av vegnettet
- Auka statleg innsats til og tunnel-oppraderingsprogrammet



Foto: Os- og Fusaposten

2. Berekraftig mobilitet i byane

- Auka statleg finansiering til byvekstavtalane på Nord-Jæren og i Bergensområdet
- Auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for dei mindre byane på Vestlandet



Foto: bt.no

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Prioritering av E39 som nasjonalt satsingsområde for å binde saman Vestlandet med ferjefrie samband, utbetring av eksisterande veg og ringvegar/omkøyringsvegar utanom byområda.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe



Foto: nrk..no

4. Fremje det grønne skiftet i samferdssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar og tilskotsordningar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutslepps-teknologi i framtidige anbod innan ferjedrift og kollektivtrafikk.
- Statleg stimulering til offentleg/privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling, som legg til rette for raskare og meir effektiv innfasing av nullutsleppsteknologi, mellom anna gjennom å utvikle standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur for ferjer og snøggbåtar.



Foto: maritimt.com

Vestlandsrådet



www.vestlandsraadet.no