

Vestlandsrådet



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 belønningssavtalar, 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. Særskilt 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 miljøvennlige transportløyningar i byane gjennom byvekstavtalar / bypakkar

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

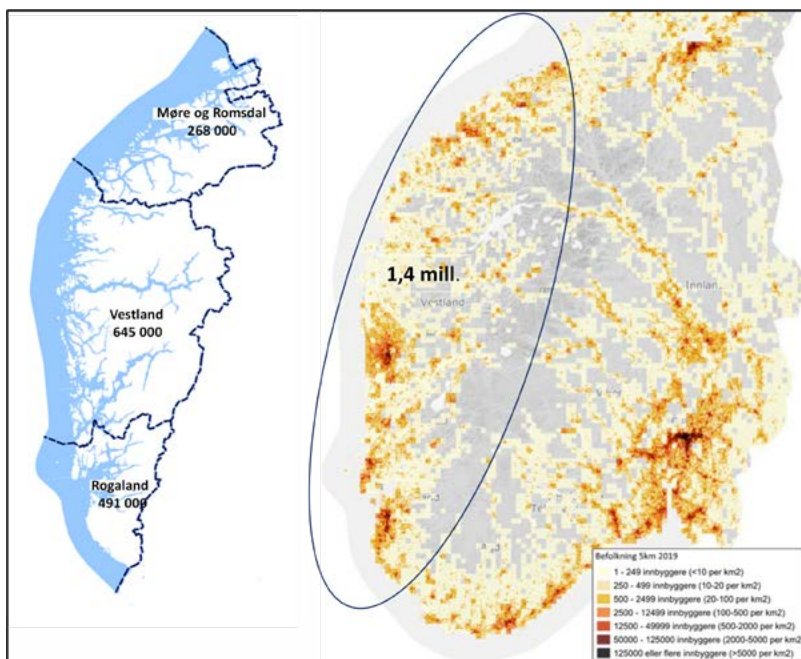
Transportkostnadene for næringslivet og mobiliteten for busette og arbeidstakarar langs kysten er tett knytt opp til kvaliteten på transporttilbodet for ferje, snøggåttar og anna kollektivtransport, samt den generelle transportstandarden på både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet er derfor tydeleg 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*

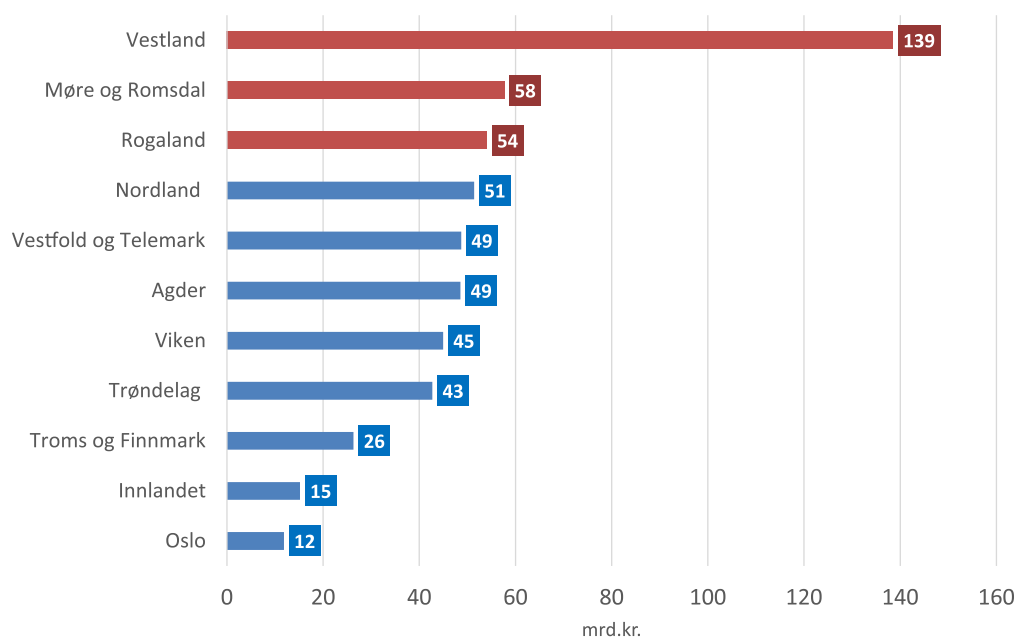
(Jonas Gahr Støre 23.7.2017)

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 verdiskaping 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, jernbanelinje)
- Driftsproblem for transportnettet (ferjer, snøgg-båtsamband, fjelloverganger 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 fjelloverganger 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.

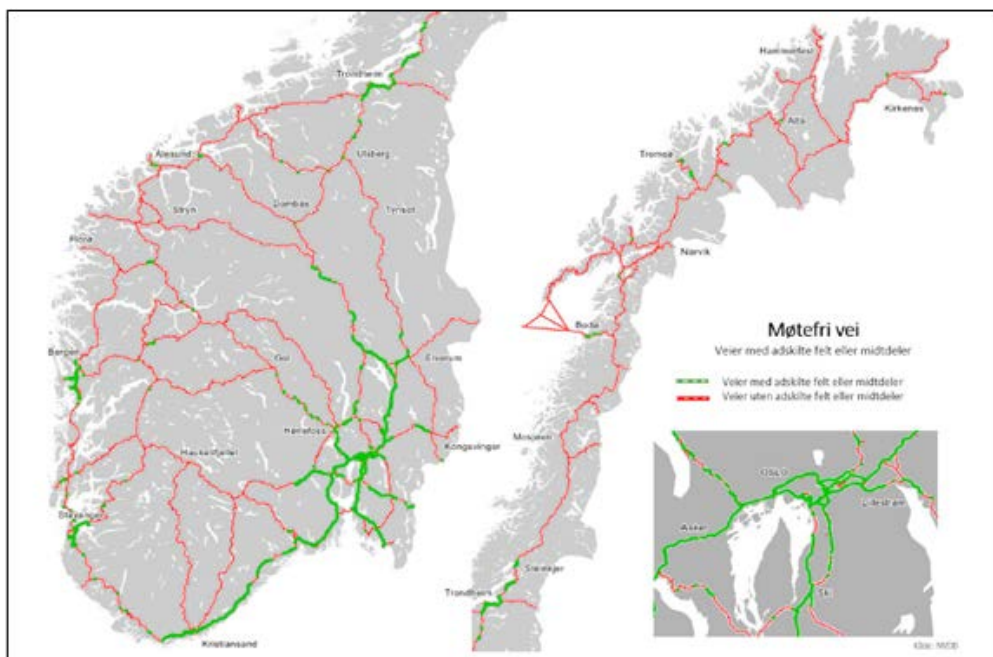
E39 mellom Stavanger og Trondheim er ryggraden i transportnettet på Vestlandet. E39 bind regionane saman. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda, knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman, og er samleveg for transport til/frå alle by- og tettstader frå sidevegar 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.

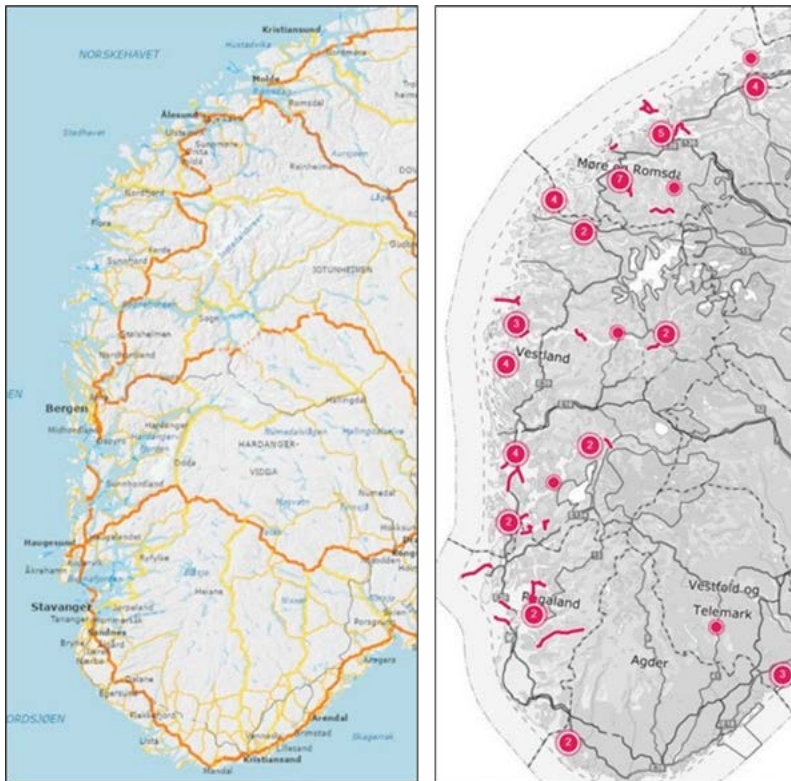
Omtale av utfordringane med korridor 4, Stavanger–Trondheim i utfordringsdokumentet til NTP frå transportetatane av 19.1.2023:

«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 stamvegar 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.

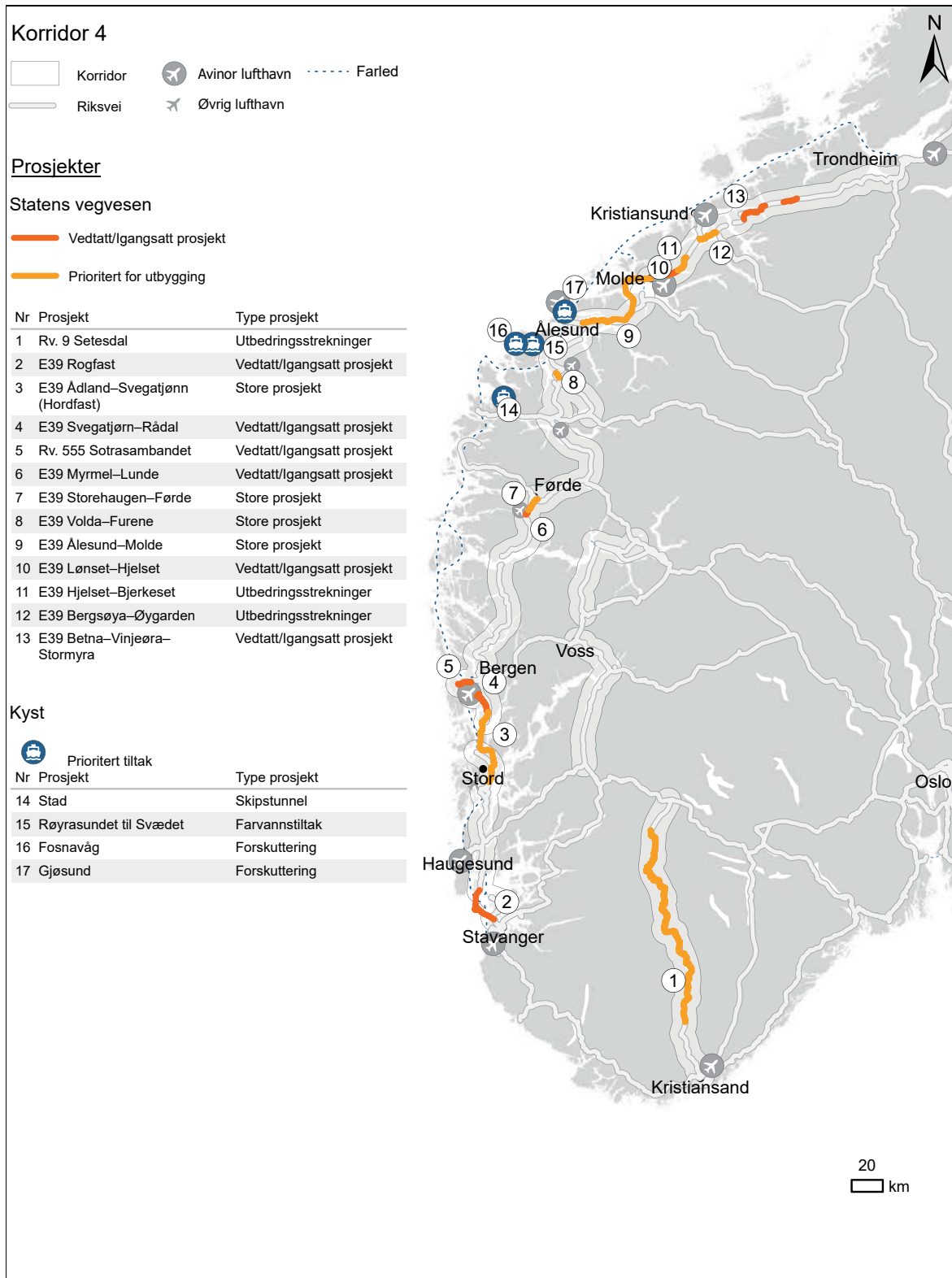
Det er store behov for utbygging av E39 for at vegen skal tene rolla som ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet. Samfunnsøkonomiske analysar utført av transportetatane i samband med inneverande Nasjonal transportplan synar at fleire E39-prosjekt er blant dei vegprosjekta

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 transport-system 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.

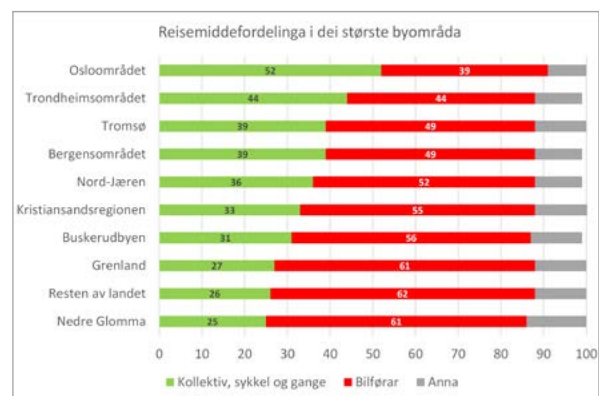


Figur 14. Foto: Statens vegvesen.

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 ønskje 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 miljøvennlege 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. Reismiddelfordeling 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 nøkkel 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.

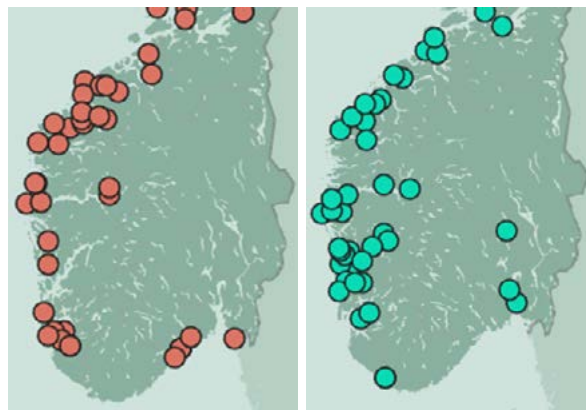
I tillegg til byvekstavtalane for Nord-Jæren og Bergensområdet, er det behov for auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for fleire av dei mindre byane, mellom anna Haugesund, Ålesund og Kristiansund gjennom tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar (Meld. St. 20, Nasjonal transportplan 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 mykje utbreidd på Vestlandet, mellom anna bilar, bussar, ferjer, snøggåtar, 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 nullutslippsskrav 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 nullutslippsløysingar 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