

Møteinnkalling

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Fjernmøte/videomøte
Dato:	15.04.2020
Tid:	09:00

Køyreplan

Kl 09:00	Møtestart
Kl 09:10	«Omstilling etter koronapandemien - behov for tiltak og samarbeid på tvers av etatar og forvaltningsnivå» v/Truls Nordahl, NAV Rogaland
Kl 09:30	«Regionale effektar av koronapandemien for eksportretta næringsliv på Vestlandet og mulige tiltak for auka etterspurnad og aktivitet» v/Sveinung Fjose, Menon Economics A/S
Kl 09:50	«Statens vegvesen sine prioriteringar for Vestlandet i Nasjonal transportplan 2022-2033» v/Nils Magne Slinde, Statens vegvesen
Kl 10:15-	Sakshandsaming til møtet kan avsluttast

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

Til dette møte har Ole Ueland (H) forfall - Frode Myrhol (FNB) stiller som vara.

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 medlemer i vestlandsrådet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.



Jon Askeland
fylkesordførar Vestland

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 1/20	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 2/20	Godkjenning av møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019	2020/36935	
	Politiske saker		
PS 1/20	Koronapandemien og tiltak for næringslivet på Vestlandet	2020/36935	
PS 2/20	Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet	2020/36931	

Godkjenningssaker

GK 1/20 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saknr: 2020/36935-7
Saksbehandlar: Thorbjørn Aarethun

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Vestlandsrådet	2/20	15.04.2020

Godkjenning av møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019

Møtebok frå møtet i Vestlandsrådet, 27.november 2019, er lagt ved saka.

Vestlandsrådet

Utval: VESTLANDSRÅDET
Møtenr: 3/19
Møtedato: 27. november 2019 kl 09.00 – 14.30
Møtestad: Scandic Flesland Airport Hotel, Bergen

Deltakarar:

Vestlandsrådets medlemmer:

Rogaland fylkeskommune

Marianne Chesak (A) – fylkesordfører/leiar

Arne Bergsvåg (Sp)– fylkesvaraordfører

Solveig Ege Tengesdal

Ole Ueland (H)

Margrete Dysjaland (Frp)

Alexander Rügert-Raustein (MDG)
(Observatør, trer inn i rådet frå 01.01.2020)

Hordaland fylkeskommune

Anne Gine Hestetun (A)

Pål Kårbø (Krf)

Benthe Bondhus (Sp)

Silja Ekeland Bjørkly (H)

Terje Søviknes (Frp)

Sogn og Fjordane fylkeskommune

Jenny Følling (Sp)

Åshild Kjelsnes (A)

Noralv Distad (H)

Trude Brosvik (Krf)

Jakob Andre Sandal (SV)

Forfall

x

x

x

x

Møtande vara

Kjartan A. Lunde

ingen

ingen

ingen

Møre og Romsdal fylkeskommune

Tove-Lise Torve (A) – fylkesordfører

Per Vidar Kjølmoen(A) – fylkesvaraordfører

Randi Walderhaug Frisvoll (Krf)

Frank Sve (Frp)

Anders Riise (H)

Jan Ove Tryggestad (Sp)

x

Ingen

Inviterte til fast deltaking i rådet sine møte:

Roger Valhammer (A) – byrådsleiar, Bergen

x

Ingen

Kari Nessa Nordtun (H) – ordfører,
Stavanger

x

Ingen

I tillegg møtte følgjande frå fylkeskommunane:

- Inge Smith Dokken, fylkesrådmann i Rogaland
- Tore Eriksen, fylkesrådmann i Sogn og Fjordane
- Ottar Brage Guttelvik, fylkesrådmann i Møre og Romsdal
- Arne Hope, Rogaland , sekretariatsleiar og møtereferent
- Randi Klæbo, Rogaland
- Kate Clarke, Hordaland
- Lena Søderholm, Sogn og Fjordane
- Marit Holen, Møre og Romsdal

Foredrag og orienteringar

Vestlandsmeldingen - Sigurd Klyve Grytten

Orientering om kystpilgrimsleder - Hans Morten Løvrød, avdelingsdirektør, avd. Nasjonalt pilegrimssenter

NORA – direktør Ásmundur Godjonsson

Interreg Nordsjøprogrammet - Kate Clarke

Autopass på ferger. Konsekvenser for idretten. Nils R Sandal, Sogn og Fjordane idrettskrets

Saksliste og vedtak

Sak: VR 23/19 Godkjenning av protokoll frå møtet 21. juni

Framlegg til vedtak:

Vestlandsrådet godkjenner protokollen frå møtet 21. juni.

Votering:

Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Vestlandsrådet godkjenner protokollen frå møtet 21. juni.

Sak: VR 24/19 Dekning av utgifter på nasjonal cruisekonferanse

Framlegg til vedtak:

Vestlandsrådet løyver inntil kr 50-60.000,- til dekning av utgifter i samband med nasjonal cruisekonferanse.

Votering:

Marianne Chesak stilte følgjande framlegg:

Vestlandsrådet dekker utgifter til møteleing og reiser for innleiarar i samband med nasjonal cruisekonferanse.

Vedtak:

Vestlandsrådet dekker utgifter til møteleing og reiser for innleiarar i samband med nasjonal cruisekonferanse.

Sak: VR25/19 Orienteringer om internasjonalt arbeid

Framlegg til vedtak:

Saka vert tatt til orientering

Votering:

Fylkesrådmannens forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Saka vert tatt til orientering

Sak: VR26/19 Travel like the locals - vidareføring**Framlegg til vedtak:**

Vestlandsrådet er positive til vidareføring av prosjektet «Travel like the locals» for heile Vestlandet, dvs. fylka Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland i 2020.

Ein kjem attende til løyvingar i budsjettet for 2020.

Votering:

Fylkesrådmannens forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Vestlandsrådet er positive til vidareføring av prosjektet «Travel like the locals» for heile Vestlandet, dvs. fylka Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland i 2020.

Ein kjem attende til løyvingar i budsjettet for 2020.

Sak: VR27/19 Uttale til NOU 2019-16 Skattlegging av vannkraftverk**Framlegg til vedtak:**

1

Vestlandsrådet er eit politisk samarbeid mellom fylkeskommunane på Vestlandet. Samarbeidet har mellom anna til formål å styrka landsdelen og å koordinera den politiske innsatsen til beste for landsdelen.

Nær 40% av all vasskraft i landet vert produsert på Vestlandet, i til saman 44 kommunar. For svært mange av desse kommunane er dei lovbestemte inntektene frå denne næringa avgjerande for å kunne gje eit godt tenestetilbod til innbyggjarane.

Utvalet sine framlegg inneber at kraftkommunane og fylkeskommunane sine samla inntekter vil verta redusert med 4,4 milliarder kroner årleg. Dette vil vera dramatisk for dei aller fleste.

2

Vestlandsrådet meiner at utvalet som skulle vurdera skattlegging av kraftverk burde hatt representasjon frå dei involverte partane, slik som energinæringa og kraftkommunane. Dette ville ha tilført utvalet meir kompetanse og gjort rapporten meir balansert.

3

Konsesjonsavgifter og konsesjonskraft må sjåast på som ein kompensasjon til lokalsamfunna som har måtta tola store inngrep i naturen og deira del av dei verdiar som vert skapt. Desse inngrepa er varige, og det må og kompensasjonen vera. Det prinsippet vart knesett for over hundre år sidan, og har fleire gonger vorte stadfesta av både stortingsvedtak og høgsterettsdommar. Går ein bort frå dette, vil det vera eit brot på den samfunnskontrakten som vart etablert under dei første utbyggingane og som har fungert godt sidan.

Vestlandsrådet er usamd i at ordningane med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er "gått ut på dato", slik utvalet skriv. Konsesjonsavgiftene må sjåast på som ei miljøavgift, og såleis ein del av investeringskostnadane. Desse er betaling for dei varige inngrepa som er gjort i naturen.

Ordninga med konsesjonskraft vil gje kommunane høve til å få fordel av ei forventa framtidig auke i prisen på fornybar vasskraft. Slik vil dei behalde sin del av verdiskapinga, som bygger på dei lokale naturressursane. Dette vil ikkje skje om inntektsbortfallet vert forsøkt kompensert ved andre ordningar. Mange kommunar har og inngått langsiktige og bindande kontraktar om sal av konsesjonskraft. Utvalet ser ikkje ut til å ha vurdert konsekvensane av dette.

Både konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er relativt enkle både å rekna ut og administrera. Energibransjen har heller ikkje ytra noko om at ordningane hemmer vidare investeringar i fornybar vasskraft. Tvert imot seier bransjen at desse ordningane er viktige å halde på slik at kommunane då får eit motiv til å slutta seg til konsesjonen. Kommunane støttar energibransjen i at det er utforminga av grunnrenteskatten som hindrer gjennomføring av lønsame investeringar i modernisering og utvidingar av gamle kraftverk.

Hovedtyngda av framtidige investeringar vil gjelda opprusting, utviding og rehabilitering av eldre verk. Svært få av desse investeringane vil bli belasta med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft.

4

Utvalet foreslår at grunnlaget for eigedomsskatt vert endra frå marknadsverdi til skattemessig verdi. Grunngevinga frå utvalget er at dette er enklare då en i dag brukar dette grunnlaget for småkraft. Utvalet nemner ikkje at Finansdepartementet tidlegare har uttalt at skattemessig verdi i liten grad er egna til å treffe marknadsverdien, som jo er hovudregelen etter eigedomsskattelova. Og utvalet nemner ikkje at småkrafteigarane i alle år har klaga på at ein brukar skattemessigverdi som grunnlag, då dette inneber at ein skatt som er basert på kostnad gir høgst skatt i starten, og som seinare er uavhengig av kor lønsam verksemda er.

Vestlandsrådet meiner at forslaget ikkje vil gi oppmoding til nye investeringar frå kraftselskapa,-heller tvert om. Frå kommunane si side vil det gi grunnlag for lokal motstand mot elles ønska utbyggingar.

Utvalet foreslår og at ein skal fjerna produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar frå skattegrunnlaget. Ein slik regel vil vera i strid med kva som gjeld for småkraft. Dette forslaget vert grunnjevne med at det då vil vera likt som med eigedomsskatt på ordinær næringseigedom.

Vestlandsrådet meiner at dette er ei mistyding av reglane om eigedomsskatt. Dei reglane som gjeld i dag fangar opp marknadsverdien, medan ein skattemessig verdi er noko heilt anna. Produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar er det som gjev anlegget verdi. Det vil og gje eit korrekt bilete av anlegga sin verdi.

5

Dei ulike forslaga utvalet kjem med vil gje ein nedgang i inntektene til kommunane med 3.660 mill kr og 740 mill kr til fylkeskommunane. Samstundes vil staten sine inntekter auka med 3.770 mill kr. Vert satsen for grunnrenteskatt auka med to prosentpoeng, vil auken verta ytterlegare 630 mill kr. Utvala sine framlegg vil med andre ord bety ei overføring av 4,4 milliarder kroner til staten.

6

Utvalet har laga ein illustrasjon på korleis ein kan kompensera for dei inntektene kommunane mister. Den går ut på å heva naturressurskatten frå 1,3 til 4,6 øre/kWt og at denne vert omdelt gjennom inntektssystemet. Tal frå KS viser at ei slik ordning vil føre til store omfordelingar mellom kommunane, der bykommunane blir dei store vinnarane og kraftkommunane dei store taparane.

Ei slik ordning inneber at ein erstattar lovbestemte rettar med ei statleg overføring.

Vestlandsrådet er sterkt usamd i dette. Kommunane har stilt sine naturressursar til rådvelde for storsamfunnet og har difor eit rettferdig krav på ei motyting. Det er slik konsesjonsordningane er meint å virka.

7

Alle organisasjonar innafor kraftforsyninga har gått sterkt imot utvalet sine forslag. Det gjeld Energi Norge, kraftkommunane, LVK, Norsk Industri, KS, Distrikt Energi, EI- og It-forbundet og Småkraftforeninga.

Vestlandsrådet meiner at utvalet sine tilrådingar

- bryt med ein hundreårig samfunnskontrakt mellom dei distrikta som produserer og dei som forbruker vasskraft ved å sette kommunane i ein dramatisk økonomisk situasjon
- ikkje gjev insentiv til investeringar i fornybar vasskraft
- bygger på feil grunnlag når det gjeld utrekning av eigedomsskatt
- bør leggest bort

Votering:

Terje Søviknes stilte følgjande framlegg til tillegg i uttalen (nytt pkt 4, dei etterfølgjande punkta får ny nummerering):

4

Å redusera nedre grense for grunnrenteskatt frå 10000kvA til 1500kvA vil svekke inntjeninga i småkraft, og hindre nyetableringar.

Vestlandsrådet går derfor imot endringa frå 10000kvA til 1500kvA.

Noralv Distad og Åshild Kjelsnes stilte følgjande forslag:

Siste strekpunkt i avsnitt 7 vert stroke og erstatta med:

Vestlandsrådet ser det slik at utvalet sine tilrådingar, slik dei no ligg føre, må leggest bort.

I vidare vurderingar av skattlegging av kraftverk må det vere representasjon av dei involverte partane, t.d. energinæring og kraftkommuner/fylke.

Søviknes og Kjelsnes/Distad sine framlegg vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

1

Vestlandsrådet er eit politisk samarbeid mellom fylkeskommunane på Vestlandet. Samarbeidet har mellom anna til formål å styrka landsdelen og å koordinera den politiske innsatsen til beste for landsdelen.

Nær 40% av all vasskraft i landet vert produsert på Vestlandet, i til saman 44 kommunar. For svært mange av desse kommunane er dei lovbestemte inntektene frå denne næringa avgjerande for å kunne gje eit godt tenestetilbod til innbyggjarane.

Utvalet sine framlegg inneber at kraftkommunane og fylkeskommunane sine samla inntekter vil verta redusert med 4,4 milliarder kroner årleg. Dette vil vera dramatisk for dei aller fleste.

2

Vestlandsrådet meiner at utvalet som skulle vurdere skattlegging av kraftverk burde hatt representasjon frå dei involverte partane, slik som energinæringa og kraftkommunane. Dette ville ha tilført utvalet meir kompetanse og gjort rapporten meir balansert.

3

Konsesjonsavgifter og konsesjonskraft må sjåast på som ein kompensasjon til lokalsamfunna som har måtta tola store inngrep i naturen og deira del av dei verdiar som vert skapt. Desse inngrepa er varige, og det må og kompensasjonen vera. Det prinsippet vart knesett for over hundre år sidan, og har fleire gonger vorte stadfesta av både stortingsvedtak og høgsterettsdommar. Går ein bort frå dette, vil det vera eit brot på den samfunnskontrakten som vart etablert under dei første utbyggingane og som har fungert godt sidan.

Vestlandsrådet er usamd i at ordningane med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er "gått ut på dato", slik utvalet skriv. Konsesjonsavgiftene må sjåast på som ei miljøavgift, og såleis ein del av investeringskostnadane. Desse er betaling for dei varige inngrepa som er gjort i naturen.

Ordninga med konsesjonskraft vil gje kommunane høve til å få fordel av ei forventa framtidig auke i prisen på fornybar vasskraft. Slik vil dei behalde sin del av verdiskapinga, som bygger på dei lokale naturressursane. Dette vil ikkje skje om inntektsbortfallet vert forsøkt kompensert ved andre ordningar. Mange kommunar har og inngått langsiktige og bindande kontraktar om sal av konsesjonskraft. Utvalet ser ikkje ut til å ha vurdert konsekvensane av dette.

Både konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er relativt enkle både å rekna ut og administrera. Energibransjen har heller ikkje ytra noko om at ordningane hemmer vidare investeringar i fornybar vasskraft. Tvert imot seier bransjen at desse ordningane er viktige å halde på slik at kommunane då får eit motiv til å slutta seg til konsesjonen. Kommunane støttar energibransjen i at det er utforminga av grunnrenteskatten som hindrer gjennomføring av lønsame investeringar i modernisering og utvidingar av gamle kraftverk.

Hovedtyngda av framtidige investeringar vil gjelda opprusting, utviding og rehabilitering av eldre verk. Svært få av desse investeringane vil bli belasta med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft.

4

Å redusera nedre grense for grunnrenteskatt frå 10000kvA til 1500kvA vil svekke inntjeninga i småkraft, og hindre nyetableringar.

Vestlandsrådet går derfor imot endringa frå 10000kvA til 1500kvA.

5

Utvalet foreslår at grunnlaget for eigedomsskatt vert endra frå marknadsverdi til skattemessig verdi. Grunngevinga frå utvalget er at dette er enklare då en i dag brukar dette grunnlaget for småkraft. Utvalet nemner ikkje at Finansdepartementet tidlegare har uttalt at skattemessig verdi i liten grad er egna til å treffe marknadsverdien, som jo er hovudregelen etter eigedomsskattelova. Og utvalet nemner ikkje at småkrafteigarane i alle år har klagt på at ein brukar skattemessigverdi som grunnlag, då dette inneber at ein skatt som er basert på kostnad gir høgst skatt i starten, og som seinare er uavhengig av kor lønsam verksemda er.

Vestlandsrådet meiner at forslaget ikkje vil gi oppmoding til nye investeringar frå kraftselskapa,-heller tvert om. Frå kommunane si side vil det gi grunnlag for lokal motstand mot elles ønska utbyggingar.

Utvalet foreslår og at ein skal fjerna produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar frå skattegrunnlaget. Ein slik regel vil vera i strid med kva som gjeld for småkraft. Dette forslaget vert grunngeve med at det då vil vera likt som med eigedomsskatt på ordinær næringseigedom.

Vestlandsrådet meiner at dette er ei mistyding av reglane om eigedomsskatt. Dei reglane som gjeld i dag fangar opp marknadsverdien, medan ein skattemessig verdi er noko heilt anna. Produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar er det som gjev anlegget verdi. Det vil og gje eit korrekt bilete av anlegga sin verdi.

6

Dei ulike forslaga utvalet kjem med vil gje ein nedgang i inntektene til kommunane med 3.660 mill kr og 740 mill kr til fylkeskommunane. Samstundes vil staten sine inntekter auka med 3.770 mill kr. Vert satsen for grunnrenteskatt auka med to prosentpoeng, vil auken verta ytterlegare 630 mill kr. Utvala sine framlegg vil med andre ord bety ei overføring av 4,4 milliarder kroner til staten.

7

Utvalet har laga ein illustrasjon på korleis ein kan kompensera for dei inntektene kommunane mister. Den går ut på å heva naturressurskatten frå 1,3 til 4,6 øre/kWt og at denne vert omdelt gjennom inntektssystemet. Tal frå KS viser at ei slik ordning

vil føre til store omfordelingar mellom kommunane, der bykommunane blir dei store vinnarane og kraftkommunane dei store taparane.

Ei slik ordning inneber at ein erstattar lovbestemte rettar med ei statleg overføring.

Vestlandsrådet er sterkt usamd i dette. Kommunane har stilt sine naturressursar til rådvelde for storsamfunnet og har difor eit rettferdig krav på ei motyting. Det er slik konsesjonsordningane er meint å virka.

8

Alle organisasjonar innafor kraftforsyninga har gått sterkt imot utvalet sine forslag. Det gjeld Energi Norge, kraftkommunane, LVK, Norsk Industri, KS, Distrikt Energi, EI- og It-forbundet og Småkraftforeninga.

Vestlandsrådet meiner at utvalet sine tilrådingar

- bryt med ein hundreårig samfunnskontrakt mellom dei distrikta som produserer og dei som for forbruker vasskraft ved å sette kommunane i ein dramatisk økonomisk situasjon
- ikkje gjev insentiv til investeringar i fornybar vasskraft
- bygger på feil grunnlag når det gjeld utrekning av eigedomsskatt

Vestlandsrådet ser det slik at utvalet sine tilrådingar, slik dei no ligg føre, må leggest bort.

I vidare vurderingar av skattlegging av kraftverk må det vere representasjon av dei involverte partane, t.d. energinæring og kraftkommuner/fylke.

Sak: VR28/19 Autopass på ferjer - status

Før saka vart teke opp til handsaming, heldt Nils Sandal frå Sogn og Fjordane idrettskrets eit innlegg om konsekvensane for idrettslaga i fylket.

Framlegg til vedtak:

Saken tas til orientering.

Votering:

Frank Sve stilte forslag om at Vestlandsrådet inviterer samferdselsministeren til neste møte i februar 2020.

Vedtak:

Saken tas til orientering.

Vestlandsrådet inviterer samferdselsministeren til neste møte i februar 2020.

Sak: VR29/19 Cruisestrategi for Vestlandet som case i mentorordning gjennom FINN-EU og Forskningsrådet**Framlegg til vedtak:**

Vestlandsrådet tek informasjonen til orientering

Votering:

Framlegget vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Vestlandsrådet tek informasjonen til orientering

Sak: VR30/19 Prosjektet Tiltak mot marin forsøpling**Framlegg til vedtak:**

Saka vert lagt fram til drøfting.

Votering:

Marianne Chesak stilte følgjande framlegg:

«Vestlandsrådet er positiv til forlenging av prosjektet Tiltak mot marin forsøpling.

Vidare løyvingar vert tekne opp i budsjettet for 2020.

Vestlandsrådet bed om ei ny sak til møtet i februar, der mellom anna rollefordelinga i prosjektet vert teke opp.»

Chesak sitt framlegg vart samrøystes vedteke

Vedtak:

Vestlandsrådet er positiv til forlenging av prosjektet Tiltak mot marin forurensning.

Vidare løyvingar vert tekne opp i budsjettet for 2020.

Vestlandsrådet bed om ei ny sak til møtet i februar, der mellom anna rollefordelinga i prosjektet vert teke opp.

Sak: VR31/19 Europapolitisk forum – oppnemning av nytt medlem

Saka utgår, då Åshild Kjelsnes alt er vald som vararepresentant.

Sak: VR32/19 Møteplan for Vestlandsrådet 2020

Framlegg til vedtak:

«Møta i Vestlandsrådet 2020 vert sett til desse datoane:

Tysdag 25. februar i Møre og Romsdal

Onsdag 17. juni i Rogaland

Tysdag 17. november i Vestland»

Votering:

Solveig Ege Tengesdal gjorde merksam på at i veke 47 er det utvalsmøter i Rogaland.

Vedtak:

«Møta i Vestlandsrådet 2020 vert sett til desse datoane:

Tysdag 25. februar i Møre og Romsdal

Onsdag 17. juni i Rogaland

Siste møte vert halde i Vestland. AU fastset endeleg dato.

Sak VR32/19 Eventuelt

Tove-Lise Torve etterlyste ei sak om finansiering av fylkesfergesamband på Vestlandet.

Marianne Chesak meinte at saka og burde handla om finansiering av båtruter, og foreslo at AU fekk fullmakt til å vedta ein uttale.

Vedtak

AU vert bede om å vedta ein uttale om finansiering av fylkeskommunale ferje- og rutebåtsamband.

Møtet slutt kl 14.30

Politiske saker

PS 1/20 Koronapandemien og tiltak for næringslivet på Vestlandet

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesrådmannen

Koronapandemien og tiltak for næringslivet på Vestlandet

Forslag til vedtak

1. For å sikre deling av kunnskap og erfaringar ber Vestlandsrådet om at fylkesrådmannen på neste møte presenterer oppdatert status på korleis dei tre fylkeskommunane innrettar sitt virkemiddelapparat inn mot næringslivet sine utfordringar i samband med koronapandemien.
2. Inn mot regjeringa og Stortinget sitt arbeid med revidert nasjonalbudsjett 2020 får arbeidsutvalet fullmakt til å utarbeide og vedta ein uttale om aktuelle investeringstiltak som raskt kan stimulere til auka aktivitet og etterspurnad i den eksportretta delen av næringslivet på Vestlandet.
3. Vestlandsrådet legg til grunn at ein slik uttale også må leggest fram for tilslutnad blant partane i arbeidslivet på Vestlandet.
4. I tillegg og så langt det er mogeleg bør arbeidsutvalet til Vestlandsrådet i samarbeid med partane i arbeidslivet, også aktivt be om møter og samtalar med sentrale aktørar i regjeringsapparatet og på Stortinget for å få på plass investeringstiltak i revidert nasjonalbudsjett 2020 som kan bidra til auka aktivitet for dei eksportretta verksemdene på Vestlandet.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Som følgje av koronapandemien står næringsliv og sysselsetting på Vestlandet i ein krevande situasjon med permitteringar, manglande likviditet, samt låg etterspurnad på den internasjonale marknaden for dei eksportretta næringane. I tillegg til ein situasjon med låg oljepris, fører dette til at næringslivet på Vestlandet vært særleg hardt ramma.

På møte i arbeidsutvalet i Vestlandsrådet, 31.mars 2020, vart fylkesrådmannen bedt om å legge fram ei sak om til Vestlandsrådet om arbeidet med tiltakspakker for næringslivet på Vestlandet som følgje av koronapandemien.

Fylkeskommunale tiltakspakker

Rogaland fylkeskommune

Ei fylkeskommunal tiltakspakke er under utarbeiding og vil bli lagt fram for fylkesutvalet, 21.april og fylkestinget, 28.april.

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkesrådmannen har lagt fram forslag til ei tiltakspakke for nærings- og samfunnsniv i Møre og Romsdal på i alt 175 mill.kr, fordelt på aktivitetar og tiltak som vist i tabellen under. Forslaget til tiltakspakke skal handsamast av fylkesutvalet, 7.april og fylkestinget 20.april.

Fylkestings-ramme		Utvals-ramme		Beløp i mill. kr
D03	Stabsfunksjonar	80	Vedlikehald bygg	50
D10	Kulturtenester	57	Digital formidling av kunst og kultur	12
D10	Kulturtenester	57	Tiltak på kulturfeltet	10
D11	Regional- og næringsutvikling	60	Tilskot til bedriftsinten opplæring (BIO)	10
D11	Regional- og næringsutvikling	60	Grøn, berekraftig omstilling	7
D11	Regional- og næringsutvikling	60	Tilskot til omstillingstiltak i lokalsamfunn og nyetableringar	5
D11	Regional- og næringsutvikling	60	Ocean Seaweed Centre på Nordmøre	2
D11	Regional- og næringsutvikling	60	Utviklingstiltak i reiselivsnæringa	10
D12	Samferdselstenester	70	Drift- og vedlikehald av fylkesvegnettet	36
D12	Samferdselstenester	70	Utbetring av eksisterande gang- og sykkelveggar	10
D12	Samferdselstenester	70	Trafikkt ryggingstiltak fylkesveg	9
D12	Samferdselstenester	70	Dekkelegging	14
				175

Auken i driftsbudsjettet på 175 mill. kroner i 2020 vert finansiert av driftsfond.

Vestland fylkeskommune

Det er vedteke og utarbeidd ei samla tiltakspakke for næringslivet på 45,5 mill.kr.

På møte i fylkesutvalet, 26.mars vart det gjort følgjande vedtak i sak om konsekvensar av koronaepidemien for næringslivet i Vestland;

1. «Vestland fylkeskommune ynskjer å dempe konsekvensane av korona-pandemien med eit sett tiltak med ei samla kostnadsramme på kr 22 100 000 Nokre av tiltaka blir innanfor desse sektorane:
 - a) Reiselivsbransje og beslekta næringar
 - b) Leverandørindustri til olje og gass
 - c) Små- og mellomstore bedrifter og oppstartsbedrifter, styrka gjennom næringshagane og inkubatorane i Vestland fylke.
 - d) Tiltak retta direkte mot bedrifter gjennom avtale med Innovasjon Norge
2. Tiltaka blir finansiert slik:
 - a) Rentemidlar frå kompensasjonsordninga for differensiert arbeidsgivaravgift i perioden 2016 - 2019 kr 12 800 00

- b) *Unyttta midlar kompetanseprosjekt, kompensasjonsordninga kr 4 900 000*
 c) *Unyttta midlar bedriftsretta prosjekt, tildelt Innovasjon Norge under kompensasjonsordninga kr 4 400 000*
3. *Til vidare oppfølging av prosjekt i kommunane Bømlo, Etne, Kvam og Modalen vert det sett av kr 3 700 000*
4. *Fylkesrådmannen gjennomfører tiltaka. Ansvar for arbeidet vidare ligg hjå fylkesutvalet. Fylkesordførar og fylkesrådmann held fylkesutvalet løpande orientert, og kallar om nødvendig raskt inn til nytt møte. Fylkesutvalet stør trepartssamarbeidet mellom fylkesordførar, NHO, LO og Nav. Fylkeskommunen tek også ei koordinerande rolle både overfor kommunane og andre. Det er elles føresett at fylkeskommunen spelar ei aktiv rolle saman med IN, KS og alle samarbeidspartar, som kan bidra til å handtera krisa framover.»*

I tillegg til dette vil det bli lyst ut midlar innretta mot utfordringane i næringslivet etter koronopandemien på til saman kr 23,4 mill.kr fordelt slik:

- 11,4 mill.kr til bedriftsintern opplæring (BIO)
- 9 mill.kr til forskning og innovasjon i bedrift
- 3 mill.kr til oppstart nye verksemder

Revidert nasjonalbudsjett 2020

Auke i rammeoverføringar til fylkeskommunane i 2020

Regjeringa la 27. mars fram ein proposisjon til Stortinget om økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet (Prop. 67 S (2019-2020) og Innst. S 216 (2019-2020))

I proposisjonen står det m.a.:

«Regjeringen vil i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2020 komme tilbake til Stortinget med en samlet vurdering av de økonomiske konsekvensene for kommunesektoren av virusutbruddet, og vil da fremme forslag til ytterligere tiltak for kommunene.»(..)

Redusert aktivitet i økonomien vil påvirke skatteinngangen i 2020 negativt, med betydelige konsekvenser for kommunesektoren. Som ledd i revisjonen av makroøkonomiske størrelser Revidert nasjonalbudsjett 2020, vil skatteanslaget for kommunesektoren for inneværende år bli oppdatert. Kommunene og fylkeskommunene vil få et direkte inntektstap som følge av bortfall av brukerinntekter i flere sektorer. Dette gjelder i særlig grad barnehage og SFO i kommunene, og kollektivtrafikk i fylkeskommunene. (..)

Kollektivtransporten bidrar til at samfunnskritisk personell kommer seg til og fra jobb. Kollektivselskapene, ferjerederiene og drosjene opplever nå betydelig reduksjon i passasjergrunnlaget, som følge av helsefaglige råd om å begrense reiser som ikke er strengt nødvendige. Bortfall av inntekter kan medføre at kollektivtilbudet reduseres i tiden fremover, og at aktører kommer i en vanskelig økonomisk situasjon. Regjeringen vil vurdere behovet for økte midler til fylkeskommunene for å legge til rette for et grunnleggende tilbud av kollektivreiser gjennom en periode med redusert reiseaktivitet som følge av virusutbruddet. Dette vil inngå i den helhetlige vurderingen av kompensasjonen av kommunesektoren i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2020.»

Regjeringa la til grunn ei styrking av fylkeskommunane på 1 mrd. kroner til dekning av tapte billettinntekter i kollektivtrafikken. Regjeringa foreslo ikkje å løyve dette nå, men komme tilbake til dette i samband med den samla vurderinga av kommunesektoren sin økonomi i framlegg til Revidert nasjonalbudsjett 2020.

Stortinget handsama 1. april nemnte proposisjon, jf. innstillingen fra finanskomiteen (Innst. 216 S (2019-2020)). I innstillinga er det sagt følgjande om skatt og rammetilskot:

«Komiteen vil understreke at kommunene og fylkeskommunene skal kompenseres for virkningen av skattesvikt, inntektsbortfall, herunder kompensasjon for bortfall av foreldrebetaling, og merutgifter i forbindelse med koronapandemien.»

Vidare står det i innstillinga at;

«Komiteen viser til Prop.67 S (2019-2020) og at regjeringen varsler at den i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2020 vil komme tilbake til Stortinget med en samlet vurdering av de økonomiske konsekvensene for kommunesektoren av virusutbruddet, og da fremme forslag til ytterligere tiltak for kommunene. Komiteen mener imidlertid at det kan være formålstjenlig å bevilge en del av dette allerede nå, for å sikre kommunene den forutsigbarhet som er nødvendig for at krisetiltak i minst mulig grad går på bekostning av de ordinære tjenestene til innbyggerne.»

Stortinget slutta seg til finanskomiteen si innstilling og vedtok 1,25 mrd.kroner i auka rammetilskot til fylkeskommunane. I tillegg til 1 mrd. til dekning av tapte billettinntekter i kollektivtrafikken, får fylkeskommunen 250 mill. kroner til «støtte bedriftsintern opplæring, mulighet til å auke kapasiteten innen videregående opplæring og fagskoler for de som nå er permittert, samt å styrke de regionale karriereveiledningssentrene.»

Tiltak for å styrke etterspurnad og aktivitet i deler av næringslivet på Vestlandet

På oppdrag frå Eksportkreditt har Menon Economics utarbeidd ein rapport om regionale verknader koronakrisen og oljeprisfallet har for norsk eksportindustri. Det unike er at krisa simultant har ramma både tilbodssida og etterspurnadssida, samtundes som prisen på Norges viktigste eksportvare, olje og gass, har falt markant sidan byrjinga av mars. Rapporten omhandlar scenarier for korleis krisa vil ramme dei viktigste og mest sårbare eksportnæringane.

- 1) maritim og offshore leverandørindustri,
- 2) sjømat,
- 3) prosessindustri
- 4) reiseliv.

I rapporten er det utarbeidd tre scenarier for utviklinga framover for dei eksportretta næringane. Uansett scenario er det vurdert at krisa vil gje betydelige utfordringer. Store deler av næringslivet opplever nå bortfall av inntekter og anstrengt likviditet.

I alle tre scenarier er det Vestlandet som vert hardest ramma av krisa. Næringslivet i landsdelen er prega av høg eksportintensitet, og når utanlandske marknader svinner, rammer det regionen hardt. Som følge av betydeleg lågare oljepris vil særleg den oljeretta delen av næringslivet oppleve betydelege utfordringar. Menon Economics hevdar at det som følge av stor gjeld og låge inntekter i denne delen av næringslivet allereie før krisa inntraff, at det er grunn til å vente fleire konkursar framover.

I det mest negative scenariet bereknar Menon Economics at 55 000 kan bli oppsagt i eksportnæringane i 2020 og at heile 40 prosent av desse vil komme frå verksemdar i Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal. Til grunn for berekninga ligg at permitteringar ikkje er tilstrekkeleg for at bedriftene skal tilpasse seg ein ny situasjon. Fleire permitterte vil derfor bli oppsagt.

Regjeringa har lagt fram krise- og tiltakspakker som følgje av koronapandemien i tre fasar. Dette er i hovudsak for å sikre arbeidstakarar nødvendige ytelsar i permitteringsperioden og sikre bedrifter likviditet til å betale faste kostnader i perioden med bortfall av inntekter.

Det er grunn for å tru at dei innanlandsretta næringane vil oppleve betydelege utfordringar i ein relativt kort periode, men etter at restriksjonane gradvis vert oppheva vil veksten og sysselsettinga komme tilbake.

Situasjonen for dei eksportretta næringane vil bli meir krevande, der det vil kunne bli stort fall i etterspurnaden på den internasjonale marknaden som følge av koronapandemien. Regjeringa har varsla om at ytterligere tiltak for å stimulere til auka aktivitet og etterspurnad i deler av næringslivet vil komme i revidert i nasjonal budsjett.

Konklusjon

Som følge av koronapandemien er næringsliv og sysselsetting på Vestlandet i ein krevande situasjon med permitteringar, manglande likviditet, samt låg etterspurnad på den internasjonale marknaden for dei eksportretta næringane. I tillegg til ein situasjon med låg oljepris, fører dette til at næringslivet på Vestlandet vært særleg hardt ramma.

Med grunnlag i fylkeskommunane sitt samfunnsoppdrag som regional utviklingsaktør, har fylkeskommunane på Vestlandet vedteke tiltakspakkar for å stimulere til auka aktivitet og sysselsetting innanfor fleire områder. Fylkeskommunane har eit virkemiddelapparat for næringsutvikling der det er handlingsrom for ulike løysingar og innretting.

Næringslivet i dei tre fylkeskommunane har på mange måtar ein lik struktur, slik at det kan vere gode grunnar for å samordne og utveksle erfaringar og kunnskap om korleis det fylkeskommunale virkemiddelapparatet best kan fungere for å stimulere til ny aktivitet og sysselsetting i næringslivet i etterkant av koronapandemien. Fylkesrådmannen vil derfor foreslå at Vestlandsrådet på neste møte får oppdatert status på korleis dei tre fylkeskommunane innrettar sitt virkemiddelapparat inn mot næringslivet sine utfordringar i samband med koronapandemien.

Normalt blir st.melding om revidert nasjonalbudsjett lagt fram i statsråd i midten av mai og med påfølgjande innstilling frå finanskomiteen på Stortinget i midten av juni. Stortinget gjer vedtak i slutten av stortingssesjonen før sommaren. Når det gjeld vidare arbeid og kontakt inn mot regjering og storting for kompensasjon for bortfall av fylkeskommunale inntekter, samt styrking av fylkeskommunen sitt virkemiddelapparat inn mot næringslivet, vert dette handtert av KS på oppdrag frå fylkesordførarkollegiet.

Når det gjeld å få på plass oppstart av målretta tiltak for auka etterspurnad og aktivitet i den eksportretta delen av næringslivet på Vestlandet i revidert nasjonalbudsjett 2020, meiner fylkesrådmannen at Vestlandsrådet her må ta eit særleg ansvar på vegne av landsdelen.

Inn mot regjeringa og Stortinget sitt arbeid med revidert nasjonalbudsjett føresler fylkesrådmannen at Vestlandsrådet sitt arbeidsutval får fullmakt til å utarbeide og vedta ein uttale om oppstart aktuelle investeringstiltak som kan ha ein positiv effekt på aktiviteten i dei eksportretta verksemdene på Vestlandet.

Vestlandsrådet legg til grunn at ein slik uttale også må leggest fram for tilslutnad blant partane i arbeidslivet på Vestlandet.

I tillegg og så langt det er mogeleg bør arbeidsutvalet til Vestlandsrådet i samarbeid med partane i arbeidslivet, også aktivt be om møter og samtalar med sentrale aktørar i regjeringsapparatet og på Stortinget.

Saknr: 2020/36931-1
Saksbehandlar: Ole Ingar Hæreid

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Vestlandsrådet	2/20	15.04.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Forslag til vedtak

1. Vestlandsrådet ser det som viktig at fylkeskommunane i størst mogleg grad samlar seg om ei felles transportpolitisk prioritering og satsing på Vestlandet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
2. Vestlandsrådet ber fylkeskommunane vurdere følgjande felles transportpolitiske prioriteringar i uprioritert rekkefølge i det vidare arbeidet med innspel til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
 - a. For å utvikle dei store vekstområda langs kysten på Vestlandet må E39 mellom Stavanger-Trondheim planleggast og utbyggast med ei langsiktig målsetting om ferjefri standard. På kortare sikt må det prioriterast opprustingsprosjekt og rassikringstiltak på land mellom ferjestrekningane.
 - b. Stad skipstunnel ligge inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029. og må prioriterast i første del av NTP 2022 - 2033.
 - c. Det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.
 - d. Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Det må opprettast eit eige gjennomføringsprogram for å finansiere lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på riks- og fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan 2022-2033.
 - e. Vestlandet er ein stor eksportregion for utførsel av varer til Europa og andre internasjonale marknader. Det må innførast endringar i sjøtransporten sine avgifter for å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø.
 - f. Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta har betydelege meirkostnader i høve til konvensjonell teknologi. For å sikre rask innføring av miljøvenleg ferje - og snøggbåtdrift må staten ta eit større ansvar for utviklings- og investeringskostnader, og innføre ei målretta finansieringsordning for å dekke auka driftskostnader med låg- og nullutsleppsteknologi.

- g. Satsinga på bymiljøavtalar/bypakkar må utvidast til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

Samandrag

Denne saka trekker opp framlegg om felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet inn mot Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Vestlandsrådet oppmodar fylkeskommunane om å legge desse transportpolitiske prioriteringane til grunn for sine innspel til Nasjonal transportplan:

- Ein opprusta og ferjefri E39 i løpet av 20 år
- Realisering av Stad skipstunnel i første del av Nasjonal transportplan 2022 - 2033
- Utarbeide ein nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet med statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.
- Ei satsing på reduksjon av forfallet på riks- fylkesvegnettet. Utbetring av tunnelar etter tunnelsikkerheitsforskrifta må finansierast av staten.
- Overføring av gods frå veg til sjø og bane
- Tiltak som reduserer klimagassutslepp, statleg finansiering av auka kostnader med utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.
- Satsing på bymiljøavtalar/bypakkar for mindre byområder

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og vegavd

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

1. Bakgrunn for saka

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som dannar grunnlaget for regjeringa sin heilskaplege transportpolitikk, med bruk av tiltak og virkemiddel, samt samspel mellom transportformene. Nasjonal transportplan vert revidert kvart fjerde år.

I brev frå Samferdsledepartementet 21.11.2019 blir m.a. fylkeskommunane inviterte til å kome med innspel til prioriteringar med utgangspunkt i identifiserte utfordringar, jf. vedlegg. Departementet ber om at følgjande vert lagt vekt på i arbeidet med innspela:

- Forslag til løysingar vert framstilte i prioritert rekkjefølgje.
- Løysningane må være eigna til å handtere dei identifiserte utfordringane. Det er viktig at samanhengen mellom utfordringar og forslag til løysingar er godt beskrevet.
- Fylkeskommunane og storbykommunane vert bedne om å gjere greie for i kva utstrekning dei prioriterer å gjennomføre løysningane på område der dei sjølv har eit ansvar.

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som gir regjeringa sin transportpolitikk. Den legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv bruk av verkemiddel og samspel mellom transportformene. Nasjonal transportplan blir revidert kvart fjerde år.

Fylkeskommunane på Vestlandet, samt Vestlandsrådet, har gitt innspel på transportpolitiske prioriteringar til gjeldande NTP og til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

I denne saka vil Vestlandsrådet gje innspel til vestlandsfylka på prioritering av ei felles transportpolitisk satsing for Vestlandet.

2. Transportpolitiske prioriteringar på Vestlandet i gjeldande NTP 2018 - 2029

Vestlandsrådet handsama høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2018 - 2029 i møte 26. mai 2016, sak14/16. Vestlandsrådet gjorde følgjande samrøystes vedtak:

- *Vestlandsrådet ser at sjølv med høg ramme når vi ikkje dei måla landsdelen vår har for veginvesteringar. Det vil difor vere behov for vesentleg påplussing av høg ramme. Utan dette vil ikkje NTP svare på utfordringane/behova på Vestlandet.*
- *Vedtekne statlege plan for utbygging av ferjefri og opprusta E39 Kristiansand -Trondheim i løpet av 20 år må oppretthaldast og fullfinansierast. Alle analyser syner at prosjektet har høg samfunnsøkonomisk lønnsemd og er ei viktig nasjonal satsing. Ferjefri E39 Kristiansand-Trondheim vil gje ein samangangande, transportsikker veg og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping.*
- *Det må gjennomførast eit krafttak for å ta igjen etterslepet på vedlikehald av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet legg til grunn at det vert kanalisert tilstrekkeleg med økonomiske midlar til fylkeskommunane slik at ein kan fjerne forfallet på alle riks- og fylkesvegane i dei fire vestlandsfylka, samt gjennomføre nødvendige oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnelar.*
- *Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvalitetar. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.*
- *Vestlandsrådet legg til grunn auka innsats til rassikring på både riks- og fylkesvegnettet i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe. Det vil seie at det offentlege vegnettet skal vere skredsikra innan 2030.*

- *Vestlandsrådet går inn for realisering av Stad Skipstunnel med oppstart i perioden 2018-21.*

I møte den 25. oktober 2017, sak 22/17 vedtok Vestlandsrådet følgjande fråsegn til Nasjonal transportplan, handlingsprogram 2018 - 2023:

1. *Vestlandsrådet tek til etterretning at det behov for kostnadsreduksjonar for dei store fjordkryssingsprosjekta, og avventar revidert framdriftsplan for Ferjefri E39. Det er behov for tilstrekkeleg med planleggingsmidlar for å kunne realisere prosjektet. Samstundes vil rådet peike på at det også er trong for å få ein god og samanhengande standard langs heile E39. Dette vil binde byane og distrikta langs vestlandskysten saman og redusere transport-kostnadene for næringslivet.*
2. *Behova for skredsikring på Vestlandet er særst store, og det er trong for å prioritere meir midlar til skredsikring av vegane i dei fire fylka i åra som kjem. Vestlandsrådet ber om at det innan første rullering av NTP 2018-2029 vert utarbeidd ein nasjonal skredsikringsplan for Rv- og Fv-nettet (hhv. post 31 og post 60). Planen må ha ein fastlagd tidshorisont for når planen skal vere fullført.*
3. *Vestlandsrådet er nøgd med at det vert satsa på å ruste opp tunnellar, slik tunnelforskrifta legg opp til. Det er likevel store behov for opprusting av fylkesvegtunnellane i tråd med forskrifta. Vestlandsfylka har relativt sett ein stor andel av tunnelane i Norge. Derfor er det svært viktig at fylkeskommunane på Vestlandet med mange og lange tunnellar får tilstrekkelig med midlar frå staten, slik at også tunnelane på fylkesvegnettet tilfredsstiller krav til tryggleik.*
4. *Det er eit stort behov for å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Vestlandsrådet ber om at regjeringa har eit særleg fokus på dette i den vidare oppfølginga av NTP.*
5. *Vestlandsrådet tek inndelinga av hovudvegsamband mellom aust og vest til etterretning, og avventar neste NTP for vidare satsing på desse vegsambanda. Stortinget har opna for førehandsog parallell innkrevjing av bompengar for tunellen Seljestad-Røldal når planane her er klare. Vestlandsrådet ber Statens vegvesen ha stort fokus på ferdigstilling av desse planane.*
6. *Vestlandsrådet er nøgd med at Stad skipstunnell er innarbeidd i NTP 2018-29, og ber om at Kystverket har stort fokus på gjennomføring av prosjektet i samsvar med framdriftsplanen.*
7. *Eit samla Vestland har arbeidd aktivt for ferjefri E39, og har sagt ja til store garantiansvar for å realisere dette, i første omgang ved bygging av Rogfast med start i 2018. Vestlandsrådet er svært oppteke av at gjeldande EØS-regelverk, der ein som konsesjonsmyndigheit ikkje kan nekte privat ferjedrift på same strekning, bør utfordrast. Alternativt må ein gjennomføre ei ny vurdering av finansiering og garantiansvar for prosjekta*

3. Sentrale transportpolitiske utfordringar på Vestlandet for NTP 2022-2033.

I Vestlandsrådet sitt møte 21.06.19 fekk arbeidsutvalet i Vestlandsrådet fullmakt til å samanfatte eit felles brev om hovudutfordringar på transportområdet i komande NTP 2022-2033. Dette brevet vart sendt i tillegg til dei dei fråsegnene som fylkeskommunane hadde sendt inn. Arbeidsutvalet sendte følgjande innspel i uprioritert rekkefølge:

Rassikring

Vestlandet er et stort skredområde. Som følge av klimaendringene ser vi hyppigere tilfelle med skred og flom. Det er derfor viktig med en økt satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet forutsetter at det lages en helhetlig, nasjonal plan for skred- og flomsikring av riks- og fylkesvegnettet, slik flere har krevd, blant annet Nasjonal Rassikringsgruppe og Regionrådet for Haugalandet. Planen må sikre finansiering slik at den blir gjennomført i løpet av en tidsramme på 12 år. Prosjekter i kategori rød må fullfinansieres i første del av ny NTP-periode.

Forfall på veginfrastruktur

Med sitt lange vegnett har Vestlandet større utfordringer enn andre på vedlikehold. Generelt har det på den eksisterende veginfrastrukturen over tid, oppstått betydelig forfall. Dette er et resultat

av flere forhold, men skyldes hovedsakelig at omfanget av vedlikeholdstiltak ikke har vært tilstrekkelig for å opprettholde tilstandsnivået på et akseptabelt nivå. Forfall kan påvirke både trafiksikkerhet, framkommelighet og har negative konsekvenser for miljøet. I samband med NTP 2022-2033 må det sikres tilstrekkelig med midler for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunneler. Fylkeskommunene må settes i økonomisk stand til å ivareta veieirransvaret på en god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Tunnelvedlikehold

Tunneler er en viktig del av både riks- og fylkesvegnett som binder sammen Vestlandet. Tunnelforskriften er et bidrag til å gjøre tunneler trygge. Samtidig er det knyttet store kostnader til oppfølgingen av tunnelsikkerhetsforskriften. Det er viktig for fylkeskommunene på Vestlandet at det i kommende NTP settes av midler for oppfølging av forskriften.

Overføring av gods fra veg til sjø og bane

En godsundersøkelse, gjennomført av Statens vegvesen og flere fylkeskommuner på Vestlandet i 2018 viser at andelen gods som transporteres på veg har økt de siste årene. Dette medfører økte miljøproblemer og har negative konsekvenser for trafiksikkerheten. Det bør tilrettelegges for bedret framkommelighet for næringstransport i by- og bynære områder.

For å stimulere til overføring av gods fra veg til sjø og jernbane er det nødvendig med både økonomiske insentiver og investeringer.

Næringslivet beskriver i godsundersøkelsen gjennomført på Vestlandet i 2018 ledetid, framføringssikkerhet, pålitelighet og kapasitet som hovedutfordringer knyttet til godstransport på jernbane. Dersom man skal øke andel gods transportert med jernbane må jernbaneinfrastrukturen oppgraderes. I tillegg må driftssikkerheten økes.

I samme undersøkelsen ble ulike avgifter trukket frem som en utfordring for målsettingen om økt andel godstransport på sjø. Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som sikrer nærskipfarten. I undersøkelsen ble det blant annet trukket fram avgift på LNG som et eksempel på en avgift som motvirker ønsket utvikling om mer gods på sjø. En ber departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan de bedre kan understøtte målet om mer gods fra vei til sjø. Det bør fremmes en egen nærskipsstrategi. I tillegg må det prioriteres en utbedring av farleder.

Finansiering og innføring av ny og miljøvennlig teknologi

Vestlandsrådet er opptatt av at transport skal gi mindre klimagassutslipp. Tilbudsdokumenter for båt- og fergetrafikk må derfor utformes slik at nullutslippsfartøy kan prioriteres. Fylkeskommunene på Vestlandet vil gjerne kunne stille krav til nullutslippsteknologi og et grønt miljø- og klimaregnskap, og forventer statlige incentivordninger og kompensasjon for økte driftsutgifter for fylkeskommunene. Generelt må Nasjonal transportplan avklare økonomiske konsekvenser som utvikling og innfasing av ny teknologi medfører. Det må utvikles en strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi.

Binde sammen Vestlandet

Vestlandet har en utfordrende geografi som krever store investeringer til å binde sammen fylkeskommunene på Vestlandet på en god og trygg måte. Fylkeskommunene på Vestlandet står samlet om en opprustet og ferjefri E39 og bygging av Stadt skipstunnel. I tillegg er kortbanenettet viktig for næringsliv og befolkning på Vestlandet. Fylkeskommunene får ansvaret for flyrutekjøp fra 2020, og må sikres økonomi til et akseptabelt flyrutetilbud på kortbanenettet, og driftstøtte til private flyplasser.

4. Forslag til felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033

Med utgangspunkt i tidlegare fråsegner til Nasjonal transportplan, vil fylkesrådmannen føreslå at Vestlandsrådet går inn for følgjande forslag til felles transportpolitiske prioriteringar, som grunnlag for fylkeskommunane sine innspel til prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033.

E39

I Vestlandsrådet sin transportplan 2007 - 2019, handlingsprogram 2012-2015 er E39 trekt fram som den trafikale ryggrada for Vestlandet. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda og knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman. Samstundes er vegen tilførselsveg til dei viktigaste og største hamnene på Vestlandet for godstransport ut til Europa og interkontinentale marknader. E39 har ikkje den standard som kan forventast av ein sentral stamveg. Både reisetid og kostnadar er vesentleg større enn elles i landet. Alle Vestlandsfylka i tillegg til Trøndelag og Agder står saman bak krava om utvikling av E39. Opprusting av E39 og dermed vesentleg betra kommunikasjon for befolkning og næringsliv på Vestlandet er ei særskilt fanesak for Vestlandsrådet.

Ferjefri E39 er den viktigaste einskildsaka for Vestlandsrådet. Med satsing på ferjefri E39 er det meint både opprusting av dagens E39 med eit minstemål om «gul midtstripe», skredsikring og fjordkryssingar langs E39. Avløyning av ferjestrekningar er avgjerande for at E39 skal kome opp på ein slik standard at han kan tene den rolla han skal ha som ein solid ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet.

I handlingsprogrammet er det definert følgjande mål for ferjefri E39

- *E39 skal vere ein effektiv transportkorridor mellom Kristiansand og Trondheim, og skal vere med å sikre meir effektive og større arbeids, bustad og -serviceregionar og betra transporttilhøve for innbyggjarar og næringsliv.*
- *Statens vegvesen sitt mandat knytt til utgreiingar kring ferjefri E39 må handle om finansiering og gjennomføringsevne.*
- *Vestlandsrådet aksepterer ingen forseinkingar i arbeidet med å gjennomføre Rogfast prosjektet.*
- *Ferjefri E39 må prioriterast spesifikt i nasjonal transportplan 2014 - 2023.*
- *Prosjektet vert gjennomført i tråd med vedtekne klimamål og må trekkje vekslar på regionens kompetanse og innovasjonsmoglegheter for å løyse eventuelle utfordringar.*
- *Følgjande fjordkryssingar skal vere ferdige eller under bygging innan 20 år (i uprioritert rekkjefølgje):*
 - *Hordfast*
 - *Kryssing av Sognefjorden*
 - *Nordfjordkryssinga*
 - *Kryssing av Storfjorden/Sulafjorden*
 - *Romsdalsfjorden*
 - *Halsafjorden*

Stad skipstunnel

Stadhavet er eit område som er problematisk for sjøtransporten ved dårleg ver. Straum-, vind- og botntilhøva skapar komplekse og potensielt farlege bølgetilhøve som gjer at fartøy anten må vente eller køyre med redusert fart for å krysse Stadhavet når tilhøva er som verst. I tillegg aukar risiko for ulukke med potensielt store konsekvensar for menneske, verdiar og miljø. Stadhavet utgjer dermed ofte eit brot i transportkorridoren langs Vestlandskysten noko som gjer det vanskeleg å nå måla med auka transport av gods frå veg til sjø.

Det er utført ei rekkje utgreiingar i arbeidet med Stad skipstunnel sidan 1989. Stad skipstunnel ligg inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029, men alle prosjekt med ei kostnadsramme over 750 mill. kr må gjennom ekstern kvalitetssikring før dei kan leggjast fram for Stortinget til endeleg avgjerd. Kystverket utarbeidde eit forprosjekt for Stad skipstunnel, som har vore gjennom ei ekstern kvalitetssikring. Samferdsledepartementet fekk overlevert rapport om ekstern kvalitetssikring av skipstunnel i mai 2018.

I 2019 vekk Kystverket i oppdrag frå Samferdsledepartementet om å gå gjennom prosjektet på nytt. Målet var å få kostnadane ned til det nivået som var avsett i NTP 2018 - 2029. Kystverket var i realiteten bedt om å synleggjere av skipstunnelen kan byggast for 2,7 mrd. kr., som var Kystverket sitt kostnadsoverslag i forprosjektet. Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet berekna kostnaden til 3,7 mrd. kr.

I juni 2019 leverte Kystverket sin siste rapport, som viser at det er mogleg å realisere skipstunnelen innanfor ei kostnadsramme på 2,7 mrd. 2016-kr med ein rekkje kostnadsreducerande tiltak.

Skredsikring

I Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehovet for riks- og fylkesveggar i Region vest og Region Midt frå desember 2019 går det fram at det samla skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegnettet på Vestlandet er på om lag 44 mrd. 2019- kr. For fylkesvegnettet på Vestlandet er det samla behovet på om lag 17 mrd.kr. (2019), og om lag 26 mrd. kr. (2019) på riksvegnettet. På fylkesvegnettet på Vestlandet er det registrert 110 skredpunkt i høg fareklasse, 290 skredpunkt i middels fareklasse og 594 i låg fareklasse. For riksvegnettet er det registrert 65 skredpunkt i høg fareklasse, 80 skredpunkt i middels fareklasse og 87 skredpunkt i låg fareklasse.

Det samla skredsikringsbehovet på Vestlandet og klimaendringane, tilseier at det er behov for meir midlar til flaum og skredsikring enn dei 13. mrd. kr. som er sett av i gjeldande NTP. Vestlandsrådet føreset at det vert utarbeidd ein heilskapleg, nasjonal plan og finansieringsprogram for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet, slik som m.a. Nasjonal Rassikringsgruppe har stilt krav om. Det må sikrast ei finansiering slik at den nasjonale planen blir gjennomført i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.

Skredfaktorkategori	Høg	Middels	Låg	Sum
Fv. Rogaland				
Tal kredpunkt totalt	0	13	56	69
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	2	32	34
Kostnad (mill. 2019-kr)	0	355	268	623
Fv. Hordaland				
Tal kredpunkt totalt	37	74	109	220
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	34	93	127
Kostnad (mill. 2019-kr)	4 417	449	91	4 957
Fv. Sogn og Fjordane				
Tal kredpunkt totalt	59	103	142	304
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	27	116	143
Kostnad (mill. 2019-kr)	6 627	1 349	676	8 652
Fv. Møre og Romsdal				
Tal kredpunkt totalt	14	100	287	401
Tal skredpunkt som manglar kostnad				
Kostnad (mill. 2019-kr)	2 375	727		3 103
Sum				
Tal skredpunkt totalt	110	290	594	994
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	63	241	304
Kostnad (mill. 2019-kr)	13 419	2 880	1 035	17 334

Berekna skredsikringsbehov på fylkesvegnettet på vestlandet 2019 (SVV: Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar)

Skredfaktorkategori	Høg	Middels	Låg	Sum
Rv. Rogaland				
Tal kredpunkt totalt	4	2	14	20
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	0	12	12
Kostnad (mill. 2019-kr)	2 545	30	28	2 603
Rv. Hordaland				
Tal kredpunkt totalt	38	41	33	112
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	11	26	37
Kostnad (mill. 2019-kr)	9 426	447	6	9 879
Rv. Sogn og Fjordane				
Tal kredpunkt totalt	21	20	9	50
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	6	9	15
Kostnad (mill. 2019-kr)	12 998	129	0	13 127
Rv. Møre og Romsdal				
Tal kredpunkt totalt	2	17	31	50
Tal skredpunkt som manglar kostnad				
Kostnad (mill. 2019-kr)	54	701		755
Sum				
Tal skredpunkt totalt	65	80	87	232
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	17	47	64
Kostnad (mill. 2019-kr)	25 023	1 307	34	26 364

Berekna skredsikringsbehov på riksvegnettet på vestlandet 2019 (SVV: Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar)

Redusere forfall på riks- og fylkesveg

Fylkeskommunane på Vestlandet har ansvar for om lag 11 300 km fylkesveg. Over tid har det oppstått eit vesentleg forfall på eksisterande veginfrastruktur. Forfall kan påverke m.a. trafikksikkerheit og framkomst. Forfall vil også ha negative konsekvensar for miljøet. I tillegg er det dårleg økonomi i å la forfallet bli så stort at det er behov for meir omfattande og dyrare tiltak for å rette opp forfallet.

Utfordringane i dagens infrastruktur på veg er mellom anna flaskehalsar på vegnettet, stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet, strekningar som er skredutsette, tunnelar som må sikrast for å oppfylle tunnelsikkerheitsforskrifta, samt ein geografi med mange ferjestrekningar som tar tid for både person- og varetransporten. I framtida vil det vere ei stor utfordring å ha ein infrastruktur som er tilpassa eit villare og våtare klima.

Fylkesvegnettet er viktig for framkomsten både for næringsliv, transport og folk flest. Fylkeskommunen må settast økonomisk i stand til ha ei drift og eit vedlikehald på fylkesvegnettet som gjer fylkeskommunen i stand til å redusere forfallet på fylkesvegnettet. I arbeidet med gjeldande NTP føreslo Statens vegvesen å opprette ei eige program for redusere forfallet på fylkesvegnettet. Fylkeskommunane har i dag ikkje økonomiske rammer til å kunne redusere forfallet på fylkesvegnettet. Staten må derfor innføre eit nasjonalt finansieringsprogram for særskilt finansiering av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet.

Godstransport

I 2018 gjennomførte Statens vegvesen og fleire fylkeskommunar på Vestlandet ei større godsundersøking som viste at delen gods som vert transportert på veg har auka dei siste åra. Dette medfører auka miljøproblem og har negative konsekvensar for trafiktryggleiken. For å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø og jernbane er det nødvendig med både økonomiske insentiv og investeringar.

I godsundersøkinga peika næringslivet på følgjande hovudutfordringar knytt til godstransport på jernbane: ledetid, framføringssikkerheit, pålitelegheit og kapasitet. Dersom delen gods transport med jernbane skal aukast, må jernbaneinfrastrukturen oppgraderast med kryssingsspor, dobbeltspor eller andre tiltak. I tillegg må driftstryggleiken aukast.

I same undersøking vart ulike avgifter trekt fram som ei utfordring for målsettinga om auka del godstransport på sjø. Det må etablerast eit avgifts- og gebyrssystem som sikrar nærskipfarten. I

undersøkinga vart det m.a. vist til avgift på LNG som eit døme på ei avgift som motverkar ei ønskja utvikling om meir gods på sjø. Vestlandsrådet ber departementet greie ut korleis hamnene er organiserte og korleis dei betre kan understøtte målet om meir gods frå veg til sjø. Det bør leggest fram ein eigen nærskipsstrategi. I tillegg må utbetring av farleier prioriterast.

Reduksjon i klimagassutslepp - ny teknologi og innovasjon

I 2019 la samferdsledepartementet og klima- og miljødepartementet fram «Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025. Regjeringa har høge ambisjonar for å fase inn låg- og nullutsleppsteknologi i transportsektoren generelt, og i kollektivtransporten spesielt. Klimagassutsleppa skal først og fremst reduserast der det er billigast, slik at vi kan oppnå raskare og større reduksjonar i utsleppa. Regjeringa sitt mål om ein fossilfri kollektivtransport skal ikkje gå på kostnad av kollektivtilbodet. Strengare miljøkrav skal ikkje svekke konkurranseevna kollektivtransporten.

I vedtak 662 (2017-18) bad Stortinget regjeringa om å sette i verk tiltak for å få passasjertransporten på hurtigbåt utsleppsfri basert på hydrogen- eller el-batteriteknologi. Regjeringa vart bedt om å følgje opp fylkeskommunen si rolle som innkjøpar av desse transporttenestene med nødvendig kompetanse og incentiv.

Det er ei målsetting om å utvikle Norge til eit lågutsleppssamfunn innan 2050. Innan 2030 skal klimagassutsleppa reduserast med minst 40 % samanlikna med referanseåret 1990. For å nå desse måla vil nye teknologiar, digitalisering og smarte transportløyningar vere viktige faktorar. I tillegg kan staten, gjennom sine løyvingar til forskning og utvikling, støtte det norske næringslivet i å vere ein pådrivar og utviklar innan ny teknologi og digitalisering.

Ei omlegging til låg- og nullutsleppsbusar, båtar og ferjer er vesentleg for å nå måla om å kutta klimagassutslepp frå transportsektoren. Vestlandet har vore ein føregangsregion for elektrifisering av ferjeflåten. Det neste store løftet blir å leggje til rette for reduserte utslepp frå hurtigbåtar. Investering og drift av låg- og nullutsleppsfartøy er svært kostbart for fylkeskommunen. Noreg har eit stort ansvar for å oppfylle klimamåla i Parisavtalen. Staten må ta større ansvar for å finansiera auka kostnader til utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.

Byvekstavtalar

Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvalitetar. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

5. Konklusjon

Framlegg til felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet bygger på tidlegare prioriteringar i Vestlandsrådet og tidlegare fylkeskommunale vedtak angående gjeldande og framtidig Nasjonal transportplan. Det er ei målsetting for Vestlandsrådet at fylkeskommunane legg felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet til grunn i sine innspel til m.a. Nasjonal transportplan.

Samferdsledepartementet har lagt opp til ein prosess med m.a. tidlegare politisk dialog mellom departementet og regionale myndigheiter enn tidlegare. Samferdsledepartementet har gitt fleire deloppdrag til dei statlege transportverksemdene. Svara på deloppdraga vil, samla sett, utgjere verksemdene sine faglege innspel til stortingsmeldinga om NTP.

Samferdsledepartementet legg stor vekt på regional medverknad i arbeidet med NTP 2022 - 2033, og har lagt opp til betydeleg politisk involvering av regionalt nivå i arbeidet. Departementet har oppretta ei politisk kontaktgruppe der KS, fylkeskommunane, dei største bykommunane og Sametinget deltek på politisk nivå.

Vestlandsrådet er i utgangspunktet ikkje ein formell høringspart i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Vestlandsrådet oppmodar difor fylkeskommunane på Vestlandet om å legge felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033 til grunn for sine fråsegner til NTP. Frist for innspel frå m.a. fylkeskommunane er sett til 14. mai 2020.

Det er ønskeleg at Vestlandrådet kan delta på dei planlagde regionale kontaktgruppemøta med departementet og eventuelle høyringsmøte med transportkomiteen i forkant av Stortinget si handsaming for å fremje felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/91-49

21. november 2019

NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

Det er i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 lagt opp til at fylkeskommuner, de fire største byene og Sametinget inviteres til å gi innspill til prioriteringer med utgangspunkt i bl.a. de identifiserte utfordringene.

Hensikten med dette brevet er å invitere fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser til vårt brev av 11. januar i år til fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS. Brevet beskriver en ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Av brevet fremgår det at departementet vil invitere fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget til å komme med egne innspill i flere omganger.

Regjeringen har satset betydelig over hele landet på samferdselsområdet de senere årene. For å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og å øke næringslivets konkurransevne gjenstår det likevel utfordringer som må løses og behov som må dekkes. Regjeringen har en nullvisjon for drepte og hardt skadde, og transportsektoren skal bidra til oppfyllelse til Norges klima- og miljømål. Samtidig erfarer vi at store kostnadsøkninger i prosjektene som ligger i innværende NTP gjør det krevende å få realisert alle planlagte tiltak. Parallelt med en krevende kostnadsutvikling vil det statsfinansielle handlingsrommet ventelig bli mindre i årene fremover. Dette gjør det nødvendig å tenke nytt om både hvordan vi prioriterer prosjekter som tas inn i Nasjonal transportplan, og hvordan vi prioriterer og optimaliserer

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for styring,
administrasjon og
samfunnssikkerhet

Saksbehandler
Jan Fredrik Lund

prosjekter som har blitt en del av planen. Denne omleggingen krever felles innsats fra mange aktører, og vilje til å prioritere slik at vi får mest mulig igjen for de midlene staten bruker på transport. Den raske teknologiske utviklingen vil få betydning for hvilke transportløsninger som bør velges og åpner for nye muligheter for en mer kostnadseffektiv transportpolitikk.

Samferdselsdepartementet vil utforme neste nasjonale transportplan slik at den møter utfordringene og omstillingene vi står overfor fremover. Et første trinn i arbeidet med den nye transportplanen har vært å få kartlagt utfordringene på transportområdet.

Vi innledet arbeidet ved å invitere fylkeskommunene, de fire byområdene og Sametinget til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Dette skjedde i første omgang i brev av 18. februar i år med frist 10. mai.

Samferdselsdepartementet mottok innspillene innen fristen i mai måned. I etterkant har departementet fulgt opp og invitert til regionale møter i den politiske kontaktgruppen som fikk presentere sine innspill i dialog med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet. Departementet verdsetter de innspillene som er sendt og mener de er nyttige i det videre arbeid med neste nasjonale transportplan.

Regjeringen er opptatt av å ha et best mulig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Alle innspill departementet har fått og får til arbeidet med nasjonal transportplan blir gjort tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonalt-transportplan/id2475111/>. Her ses også departementets oppsummering fra de regionvise møtene i politisk kontaktgruppe.

Samferdselsdepartementet har innledet dialog med næringslivet, arbeidstakerorganisasjoner og interesseorganisasjoner om ny nasjonal transportplan. Vi har også invitert disse aktørene til å gi innspill på utfordringene på transportområdet. Innspillene vil legges ut på vår nettside.

Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer

Samferdselsdepartementet går nå inn i en fase i arbeidet med ny Nasjonal transportplan der oppmerksomheten vil bli rettet mot løsningene som skal håndtere de sentrale utfordringene på transportområdet. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.

Samferdselsdepartementet vil i tråd med dette be om et plangrunnlag for siste del av planperioden uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode ber departementet om at virksomhetene fortsatt foreslår prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.

Departementet vil i løpet av kort tid be transportvirksomhetene om å fremme sine forslag til løsninger og prioriteringer av ressursbruken i perioden 2022-2033. Prioriteringene skal gjøres innenfor beregningstekniske økonomiske planrammer. Fristen for dette oppdraget er 13. mars 2020.

For Samferdselsdepartementet er det viktig å få fylkeskommunenes, de største bykommunene og Sametingets forslag til prioriterte løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste utfordringene. Innspillene vil bli gjort tilgjengelige på departementets hjemmeside.

Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.

Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunene og kommunene påvirker kostnadene til offentlige og private prosjekter. Fylkeskommunene og kommunene bes komme med forslag til hvordan de kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

Frist og videre arbeid

Vi inviterer til å sende skriftlige innspill med prioriterte tiltak innen 14. mai 2020.

Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre regionale møter i den politiske kontaktgruppen våren/tidlig høst 2020, der det blir gitt anledning til å presentere forslag og å drøfte disse med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
Prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Nye Veier AS
Sjøfartsdirektoratet
Vegdirektoratet

Adresseliste
Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Bergen kommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
KS
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune - Byrådet
Rogaland fylkeskommune
Sametinget
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Stavanger kommune
Telemark fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Østfold fylkeskommune

Saknr: 2020/36931-3
Saksbehandlar Ole Ingar Hæreid
Dato: 03.04.2020

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesrådmann Rune Haugsdal

Tilleggsnotat til sak om Nasjonal transportplan 2022-2033 - innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Transportetatane sine forslag til prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033

På oppdragsbrev nr.9 frå Samferdsledepartementet har transportetatane levert sine forslag til prioriteringar til neste nasjonal transportplan. Utdrag av transportetatane sine forslag som svar på oppdragsbrev nr. 9, er i dette notatet presentert på områder der fylkesrådmannen også har tilrådd til Vestlandsrådet om prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet.

Transportetatane sitt uttømmende svar på oppdragsbrev nr.9 frå Samferdsledepartementet, kan lastast ned frå <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/oppdrag-til-virksomhetene/id2643273/>

Statens vegvesen

I oppdragsbrevet for transportetatane sine prioriteringar har Samferdsledepartementet gitt to alternative økonomiske utgreiingsrammer:

- Ramme A: Vidareføring av løyvingsnivået frå 2020 budsjettet
- Ramme B: Høg ramme med ein årleg gjennomsnittleg auke på 20 %. Denne ramma er i samsvar med ambisjonane i gjeldande NTP 2018 - 2029.

Statens vegvesen har fått i oppdrag å vurdere nye store vegprosjekt dei første seks åra (2022-2027) berre etter samfunnsøkonomisk lønsemd, samt å fordele midlar mellom dei ulike vegkorridorane dei seks siste åra (2028-2033) ut i frå samfunnsøkonomi og kva vegkorridorar som har størst utfordringar.

Bindingar knytt til statlege løyvingar av investeringstiltak er på om lag 33 mrd. kr i første seksårsperiode. Prosjekt ut over dei bundne prosjekta i første seksårsperiode er rangert etter netto nytte pr budsjettkrone (NNK) der det er teke omsyn til bompengar. I siste seksårsperiode er det oppgitt ei fordeling av investeringsmidlane mellom korridorar, der korridorane med dei største trafikale utfordringane og med prosjekt som vil gje høg NNK er prioritert. I siste seksårsperiode er det ikkje oppgitt konkrete prosjekt.

Med vidareføring av dagens løyvingsnivå (ramme A) føreslår SVV ei ramme på 154 mrd. kr til investeringar på riksvegnettet. Av dette vil 44 mrd. kr gå til nye store vegprosjekt. I ramme B føreslår SVV 242 mrd. kr i investeringar, der 104 mrd. kr vil gå til nye store prosjekt. Det er bindingar på til saman 33,13 mrd. kr i første seksårsperiode. To prosjekt som er nødvendige for å innfri tunnelsikkerheitsforskrifta er også medrekna som bindingar.

Statens vegvesen vil prioritere å ta vare på og utvikle eksisterande vegnett der det er mogleg. Dei siste åra er vedlikehaldsetterslepet samla sett redusert som ei følge av stor satsing på

tunneloppgradering, men etterslepet har auke på andre delar av vegnettet. Gjennom porteføljeplanlegging vil SVV arbeide for redusere etterslepet. I prioriteringane for neste NTP vert det lagt opp til ei opprusting av vegfundament, bruer, kaier, grøfter og røyr, slik at etterslepet vert teke att i perioden.

Tabellen under syner Statens vegvesen sin hovedprioriteringar for Nasjonal transportplan 2022-2033:

Post	Ramme A Årleg snitt 2022-2027	Ramme A Årleg snitt 2028-2033	Ramme A sum 2022-2033	Ramme B Årleg snitt 2022-2027	Ramme B Årleg snitt 2028-2033	Ramme B sum 2022-2033
01 Driftsutgifter	4 183	4 034	49 302	4 183	4 034	49 302
<i>Teknologisatsing</i>	<i>638</i>	<i>655</i>	<i>7 759</i>	<i>638</i>	<i>655</i>	<i>7 759</i>
22 Drift og vedlikehald	8 195	7 701	95 379	8 195	7 701	95 379
28 Trafikant og køyretøy	1 910	1 879	22 729	1 910	1 879	95 379
29 OPS-prosjekt	1 544	466	12 062	1 544	466	12 062
30 Riksveg-investeringar	12 090	13 576	153 998	16 190	24 217	242 442
<i>Bindingar</i>	<i>3 616</i>	<i>614</i>	<i>25 376</i>	<i>3 616</i>	<i>614</i>	<i>25 376</i>
<i>Store prosjekt</i>	<i>1 485</i>	<i>5 899</i>	<i>44 300</i>	<i>3 868</i>	<i>13 422</i>	<i>103 740</i>
<i>Bymiljø og byvekst-avtalar</i>	<i>1 944</i>	<i>1944</i>	<i>23 328</i>	<i>1 944</i>	<i>1 944</i>	<i>23 328</i>
<i>Utbetringsstrekningar</i>	<i>1 000</i>	<i>1 000</i>	<i>12 000</i>	<i>2 000</i>	<i>3 000</i>	<i>30 000</i>
<i>Programområdetiltak</i>	<i>1 510</i>	<i>1 642</i>	<i>18 912</i>	<i>1 726</i>	<i>2 260</i>	<i>23 916</i>
<i>Fornyng</i>	<i>1 583</i>	<i>1 583</i>	<i>19 000</i>	<i>2 083</i>	<i>2 083</i>	<i>25 000</i>
<i>Planlegging, grunnnerv og førebuande arbeid</i>	<i>828</i>	<i>828</i>	<i>9 930</i>	<i>828</i>	<i>828</i>	<i>9 930</i>
<i>Nasjonal turistveg</i>	<i>125</i>	<i>67</i>	<i>1 152</i>	<i>125</i>	<i>67</i>	<i>1 152</i>
31 Skredsikring	935	1 020	12 822	936	1 701	15 818
<i>Bindingar</i>	<i>361</i>	<i>0</i>	<i>2 168</i>	<i>361</i>	<i>0</i>	<i>2 168</i>
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka	253	253	3 033	253	253	3 033
64 Utbetring på fylkesveg for tømmertransport	19	19	225	19	19	225
65 Tilskot til fylkesveg	100	100	1 200	100	100	1 200
72 Riksvegferjetenester	1 346	1 346	16 146	1 346	1 346	16 146
73 Tilskot til reduserte bompenger utanom byområda	536	536	6 426	536	6 426	16 146
Sum kap. 1320	31 110	31 110	373 320	35 210	42 250	464 760
Sum kap. 1330			45 400			45 400

Mill. 2020 kr.

Bundne prosjekt

Samferdsledepartementet har definert bindingar som prosjekt der regjeringa har fremma forslag om kostnadsramme for Stortinget eller som er omfatta føreslegne fullmakter for 2020 for mindre prosjekt utan eigne kostnadsrammer. I tillegg omfattar bindingane forpliktingar/minimumskrav som må oppfyllest, t.d. internasjonale reglar, EØS-regelverk og nasjonalt lov og forskriftsverk. Statens vegvesen har bindingar i form av store prosjekt på i alt 33,1 mrd. kr i første seksårsperiode. Desse vil bli realiserte i tillegg til nye store prosjekt som Statens vegvesen føreslår prioritert i NTP 2022 - 2033.

Følgjande store prosjekt er definerte som bundne prosjekt på E39 Stavanger-Trondheim:

- E39 Rogfast
- E39 Svegatjørn - Rådal
- E39 Myrmel - Lunde
- E39 Ørskogfjellet
- E39 Betna - Vinjæra - Stormyra

Nye store prosjekt E39 Stavanger - Trondheim

Innanfor ramme A (løyvingsnivå i statsbudsjettet 2020) prioriterer Statens vegvesen E39 Ådland - Sveгатjørn som det einaste nye store prosjektet på Vestlandet den første seksårsperioden. (36,7 mrd. kr.)

Innanfor ramme B (nivå i samsvar med ambisjonsnivået i gjeldande NTP) prioriterer ikkje Statens vegvesen andre nye prosjekt ut over E39 Ådland - Sveгатjørn.

Skredsikring

I første seksårsperiode legg Statens vegvesen opp til ein mindre auke på rassikring både i ramme A og B i høve dagens nivå. Dette omfattar både gjennomføring av bundne prosjekt og oppstart av nye prosjekt.

Fylkeskommunane og Nasjonal rassikringsgruppe har i sine tidlegare innspel til Nasjonal transportplan bedt om at det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.

Med dei rammene som er lagt til grunn for skredsikring i Statens vegvesen sin rapport, er det ikkje lagt opp til ein nasjonal plan og finansiering for å skredsikre alle prosjekt i kategori middels og høg i løpet av ein 12-årsperiode.

Byvekstavtale

Det er ni byområde som er aktuelle for byvekstavtalar. Transportverksemdene har fått i oppdrag å kome med forslag til tilskot til dei største byområda innafør byvekstavtalane og beløningsordninga i Nasjonal transportplan 2022 - 2033.

I byområda med byvekstavtale er det opna for at statlege programområdemidlar også kan nyttast til kommunale og fylkeskommunale gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Føresetnaden er at bruken blir avgrensa til investeringar, og at ei slik prioritering vert vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam, eller at det aukar måloppnåinga i avtalen samanlikna med riksvegtiltak.

På Vestlandet er det byområda Stavanger og Bergen som har inngått byvekstavtale med Samferdselsdepartementet.

Det er ikkje lagt opp til å utvide satsinga på bymiljøavtalar/ bypakker til også å omfatte andre byområde/ tettstader ut over dei 9 største byområda.

Kystverket

Sjøtransport er den dominerande transportforma for gods målt i samla godstransportarbeid. Om lag 75 prosent av samla godsarbeid på norsk område og 90 prosent av all eksport/import skjer på sjø. Kystverket si utfordring blir å sikre framkomst og tryggleik til sjøs i ein periode som vil vere prega av endringar, usikkerheit og behov for omstilling, både teknologisk, miljømessig og ressursmessig.

Kystverket har hatt positive erfaringar med tilskot til investeringar i effektive og miljøvenlege hamner for overføring av gods frå veg til sjø. Kystverket meiner at desse ordningane må vidareførast og at det er nødvendig med nye intensiv for næringa i framtida. Det er særleg viktig å støtte næringa med kunnskap og verkemiddel for omstilling til det grøne skiftet. Kystverket ønskjer å vidareføre tilskotsordningar til godsoverføring og effektive og miljøvenlege hamner:

- Hamnesamarbeid med mål om godsoverføring gjennom reduserte kostnader for brukarane eller betre tenester i hamnene.
- Godsoverføring frå veg til sjø
- Effektive og miljøvenlege hamner

Kystverket sin gjennomgang av transportkorridorane viser at Vestlandet er største region for sjøtransport målt i tonnmengde (transportkorridor 4 Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim).

På same møte som Statens vegvesen har Kystverket fått to økonomiske rammer for planlegging av ressursbruken for perioden 2022 - 2033: ramme A (låg ramme) og ramme B (høg ramme).

	Gjennomsnitt 2022-2027	Gjennomsnitt 2028-2033	Gjennomsnitt 2022-2033
Ramme A	1 460	1 460	1 460
Ramme B	2 075	3 125	2 600

Ramme A er gitt med utgangspunkt i Kystverket si rammeløyving i statsbudsjettet 2020. Ramme B er ei vidareføring av gjennomsnittleg årleg ramme i Nasjonal transportplan 2018-2029. For Kystverket er løyvingane i 2020 vesentleg lågare enn rammene i gjeldande transportplan. Dette skuldast at større investeringsprosjekt ikkje har blitt starta opp. Investeringsnivået er derfor svært lågt.

For å sikre planlegging av dei riktige og viktigaste prosjekta, og ikkje berre ei vidareføring av påbegynte planar, starta Kystverket arbeidet mot NTP 2022-2033 med blanke ark. Eksisterande planlagde prosjekt vart lagt til side. Kystverket ville sjå større geografiske område i samanheng, få ei betre portefølje-tilnærming og ha større fokus på alternative løysingar og effektar av tiltak frå start. Kystverket har gjennomført ein systematisk utgreiings- og analyseprosess med utgangspunkt i 12 utvalde strekningar langs kysten. Prioriteringane er gjort med utgangspunkt i vurdering avulukkesrisiko, navigasjons- og trafikkmessige forhold. Gjennomgangen av farleiene viste at det framleis er behov for nokre av tiltaka i tidlegare planlagde prosjekt. Desse er tekne inn som nye tiltak i dei nye strekningsvise utgreiingane.

I første seksårsperiode er prioriteringane basert på samfunnsøkonomiske analysar. Prioriteringa av tiltak både i ramme A og B er basert på ei samla vurdering av:

- Netto nytte per budsjettkrone (NNK)
- Modenheit (mogleg gjennomføringstidspunkt)
- Geografiske samanhengar (optimal gjennomføringsstrategi/fleksibilitet)

Dei økonomiske føresetnadane som ligg til grunn for både ramme A og B gjer at større investeringsprosjekt ikkje kan planleggast gjennomført innanfor desse rammene. Med større investeringsprosjekt i denne samanheng har Kystverket brukt same avgrensing som terskelverdien for ekstern kvalitetssikring (> 1 mrd. kr). Gjennomføring av enkeltprosjekt med kostnad over 1 mrd. kr innanfor dei økonomiske rammene vil medføre at store delar av anna aktivitet i Kystverket må stoppe opp eller avviklast for å frigjere midlar til gjennomføring av enkeltprosjekt.

For planperioden er følgjande prosjekt avhengig av eigne løyvingar utanom Kystverket sine tildelte økonomiske rammer dersom dei skal gjennomførast:

- Gjennomsegling Stad skipstunnel
- Borg I og Borg II
- Andre tiltak enn tildekking i tilknytning til ubåtvraket U-864