
Saknr: 2020/960-97
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		28.04.2020
Fylkesutvalet		30.04.2020
Fylkestinget		12.05.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Prioriteringar

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå mai 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigaste utfordringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkestinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter korona-pandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal transportplan.
2. Samfunnsøkonomisk effektivitet er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Fylkestinget legg i sine prioriteringar mest vekt på at transportnettet må vere trygt, føreseieleg og framkommeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket.
3. Fylkestinget meiner det er særleg viktig at Nasjonal transportplan 2022-2033 legg opp til samanheng i oppgåveløysinga mellom forvaltningsnivåa, og at fylkeskommunane får rammevilkår som gjer at oppgåvene kan løysast på ein god måte.
4. Fylkesvegane er viktige bindeledd lokalt, og er sentrale i å mate trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge og framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Fylkestinget viser til nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om å utbedre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Det må i tillegg bli utarbeida eit nasjonalt program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane.
5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Fylkestinget vil peike på:
 - a. På grunn av klima- og miljøkrav og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sarskleg økonomisk situasjon.
 - b. Fylkeskommunane står ovanfor ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslipp for hurtigbåtane.
 - c. Tunneltryggleiksforskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet, og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilte til rådvelde.

- d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane, er langt lågare enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner., og det er heller ikkje overført personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følgje av ulukker, ras og flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i stand til å handtere dei store trafikkmengdene ved stenging. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.
 - f. Fylkestinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta, og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomiske lønsamt med kommersielle flyruter
6. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet, og finansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystemet i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70 prosent av finansieringa til bybanen byggjetrinn 5 til Åsane. Fylkeskommunane må også setjast i stand til å kunne finansiere auka i driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.
7. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:
- a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane tilseier at biltrafikken må reduserast, særleg i og rundt dei store byane.
 - b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum, og fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.
 - c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei viktigaste flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt, og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.
8. For investeringar i store prosjekt meiner fylkestinget at det må leggjast vekt på følgjande i prioritert rekkjefølgje:
- a. Fylkestinget er positiv til at rv. 555 Sotrasambandet og E39 Myrmel-Lunde er sett om bundne prosjekt av Statens Vegvesen, og føresett at dei får oppstart i gjeldande periode i Nasjonal transportplan. Fylkestinget viser også til Stortinget sine merknader ved handsaming av gjeldande Nasjonal transportplan om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode ved bompengelån. Prosjektet er planavklart.
 - b. Av omsyn til høg rasfare og mange ulukker meiner fylkestinget at E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle må prioriterast. Ved behov for reduksjon av kostnader må strekninga E16 Trengereid-Stanghelle prioriterast framfor E16 Arna-Trengereid. Samstundes må Vossebanen også byggjast ut saman med E16 på strekninga.
 - c. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på rv. 13 Vikafjellet, da dette er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør-Noreg både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura og E39 Votedalen må sikrast. Det er også eit stort behov for ny tunnel på rv. 15 Strynefjellet grunna tunneltryggleiksforskrifta, vanskeleg vinterdrift og rasfare.
 - d. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland, og må utviklast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg god standard for å binde landsdelen saman, og for å styrkje sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdelsåra. Særleg er behova store på strekningane E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås. Fylkestinget meiner at på sikt må ferjefri E39 vere ei målsetting. I første omgang må

- likevel strekningane mellom fjordkryssingane prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda.
- e. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for bybanen sitt byggjetrinn 5 til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samanheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.
 - f. Fylkestinget meiner vidare om at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava må vurderast, og fylkestinget meiner det er tilstrekkeleg med 80 km fartsgrense. Kollektivtrafikken må prioriterast.
 - g. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom austlandet og vestlandet. I første omgang må E134 Vågslid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022-2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. Vidare viser fylkestinget til regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten.
 - h. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast, og det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
 - i. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
 - j. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak på Vestlandet. Stad skipstunnel og heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er to viktige prosjekt for kystsamfunnet, og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til desse to tiltaka utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver
 - k. Det må startast vidare planlegging av E16 og Vossebana på strekninga Stanghelle-Voss. Bergensbanen må kome ned mot 4 timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er høgde med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.
 - l. Fylkestinget meiner at det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegsystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna-Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg øst på lenger sikt.
 - m. Fylkestinget viser til Øst-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet («Hordalandsdiagonalen»), og ber om at dette arbeidet vert starta opp.
9. Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulering til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggfsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak.. Det må også vurderast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta som å leggje til rette for ladeinfrastruktur.
 10. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge
 11. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.
 12. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Samandrag

Samferdselsdepartementet har lagt opp til ein prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 der fylkeskommunane og dei store byane skal kunne gje innspel i fleire omgangar. I første fase vart Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar utfordra til å peike ut dei viktigaste utfordringane. På bakgrunn av dei viktigaste utfordringane, er fylkeskommunane

beden om å gje uttale til dei viktigaste tiltaka i prioritert rekkjefølgje. Denne saka følgjer opp dette. Fylkeskommunen har frist til 14. mai med å koma med innspel på prioriteringar i neste NTP.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og veg

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Samferdselsdepartementet har lagt opp til ein prosess der fylkeskommunane og dei store byane skal kunne gje innspel i fleire omgangar. I første fase vart Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar utfordra til å peike ut dei viktigaste utfordringane. På bakgrunn av dei viktigaste utfordringane, er fylkeskommunane beden om å gje uttale til dei viktigaste tiltaka i prioritert rekkjefølgje. Denne saka følgjer opp dette.

Det er heldt 3 regionale innspelsmøte og eit felles innspelsmøte etter at samferdselsverksemdene la fram sine framlegg til prioriteringar i mars 2020 basert på føringar frå samferdselsdepartementet. Samarbeidspartar er i tillegg blitt beden om å gje innspel med frist 3. april 2020. Desse innspela og presentasjonar frå innspelsmøte ligg på www.vlfk.no/ntp

Vedtakskompetanse

Etter delegeringsreglementet for fylkestinget pkt 2.1. har fylkestinget kompetanse til overordna planlegging og regional utvikling. Nasjonal transportplan er eit overordna dokument for samfunnsplanlegging og regional utvikling i fylket, og det har vore vanleg at fylkestinga gir uttale.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Nasjonal transportplan legg også rammene for fylkeskommunale ansvarsområde innan samferdsel

Klima: Nasjonal transportplan er eit sentralt dokument både for å følgje opp nasjonale målsettingar innan klimagassutslepp, og for tilpassing av infrastruktur til endra klima.

Folkehelse: Nasjonal transportplan har verknader for folkehelsa, td. trafikktryggleik, tilrettelegging for gåande og syklende og for samordna areal- og transportutvikling og med dette for tilrettelegging for «det gode liv».

Regional planstrategi: Det er i saka lagt vekt på å følgje opp regional planstrategi innan transportområdet.

Saksframlegg

Bakgrunn

Nasjonal transportplan (NTP) er eit dokument som fastset transportpolitikken til regjeringa. Viktige mål er effektiv bruk av verkemidlar og styrkt samspel mellom transportformene. Gjeldande NTP (2018-2029) vart lagt fram i 2017, mens komande vil omfatte perioden 2022-33.

Det er dei store investeringsprosjekta som tradisjonelt har fått mest merksemd i NTP-rulleringane. Samstundes omfattar NTP også Regjeringa si transportpolitikk i brei forstand, og legg mange andre viktige føringar. M.a. legg den også rammene for fylkeskommunen sine ansvarsområde, klima- og miljøpolitikken innan samferdsel, arbeidet med trafikktryggleik og transportsektoren sine bidrag innan samfunnstryggleik mv. Dokumentet er difor særskilt viktig både i forhold til framtidig transportpolitikk og til samfunnsutviklinga regionalt.

NTP-prosessen fram til no

Våren 2019 tok Samferdselsdepartementet over styringa av den pågåande NTP-rulleringa. Utgangspunktet no er at samferdselsverksemdene utgreier ulike problemstillingar etter bestilling frå Samferdselsdepartementet.

Regjeringa vil etter det vi kjenner til venteleg arbeide med ein stortingsproposisjon som etter det vi kjenner til vil bli lagt fram vinteren 2020-2021 med påfølgjande handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen

Vestland sine innspel til prosessen

Departementet har lagt opp til ein prosess der fylkeskommunane og dei store byane skal kunne gje innspel i fleire omgangar. I første fase vart Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar utfordra til å peike ut dei viktigaste utfordringane

Departementet har bedt fylkeskommunane om å vektleggje følgjande i arbeidet med innspela:

- Framlegg til løysingar blir framstilla i prioritert rekkjefølgje
- Løysingane må vere eigna til å handtere dei identifiserte utfordringane, under dette at samanhengen mellom utfordringar og framlegg til løysingar er godt skildra.
- At det vert gjort greie for i kva utstrekning ein prioriterer å gjennomføre løysingar på område der ein sjølv har eit ansvar. Fylkeskommunane blir i tillegg bedne om å kome med framlegg til korleis dei kan bidra til kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid i foreslåtte løysingar.

Samferdselsdepartementet har i same brev nemnt at dei i det vidare arbeidet vil leggje vekt på følgjande:

- Samfunnsøkonomisk lønsemd og effektivitet
- Målstrukturen for NTP 2022-33.
- Realistiske forventningar om fordeling på dei ulike landsdelane
- Teknologiske utvikling, særleg å unngå å gjere store avgjerder for investeringar i løysingar som er særleg teknologisk sårbare

Samferdselsministeren leiar ei politisk kontaktgruppe der fylkesordførar deltek saman med representantar for dei fire største byane og sametinget. Det har vore to møter i denne gruppa.

Det er også heldt ei regional samling mellom departementet og samferdselsverksemdene der også Rogaland fylkeskommune, Bergen kommune og Stavanger kommune deltok. Det er varsla at det blir eit nytt regionalt møte i august 2020.

Parallelt med denne dialogen med fylkeskommunane og dei store byane, er det lagt opp til ein dialog med næringslivet, arbeidstakarorganisasjonar og interesseorganisasjonar om ny NTP.

Rapportane frå samferdselsverksemdene er i tillegg sendt på brei høyring til 1. juli 2020.

Utfordringar for Vestland fylkeskommune

Både Sogn og Fjordane og Hordaland fylkeskommune gjorde vedtak om Innspel til hovudutfordringar på samferdselsområdet. Sogn og Fjordane fylkesutval gjorde sitt vedtak 8. mai 2019 (sak 36/2019), mens Hordaland fylkesutval gjorde sitt vedtak 2. mai 2019 (sak 70/2019). Vedtaka vart stort sett likelydande, med eit par unnatak. Det er merka med feit og skravert skrift under:

«Nasjonal Transportplan 2018-2029 har som overordna målsetting å utvikla eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning, for verdiskapinga og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Arbeidet med rullering av NTP for 2022-2033 må løysa desse utfordringane på ein betre måte enn dei prioriteringane som er gjort i gjeldande plan. I den samanheng syner fylkesutvalet til Hordaland fylkesting sitt høyringsvedtak des 2017 i saka «Høyring til handlingsprogrammet til NTP.

Hordaland fylkeskommune/Sogn og Fjordane fylkeskommune vil i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 peika på følgjande områder og utfordringar for transportsektoren i prioritert rekkefølge:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar og jernbanestrek med høg rasfare. Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan.

Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

Vestland fylke har eit dokumentert etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet på 12 milliardar kroner. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det manglar ein samla plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for

låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. «Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skuleveggar

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

2. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet.

Det er framleis lange strekk på Riksvegnettet som har høg trafikk, låg standard utan gul stripe og som er svært utsett for ras. Dette gjeld særleg transportkorridorane aust/vest og nord/sør der fleire av fjellovergangane også har for dårleg regularitet om vinteren og store utfordringar knytt til tunnelsikring.

Hordaland: Fylkesutvalet syner til Hordaland fylkesting sin uttale til Handlingsprogrammet 2018-23 for NTP når det gjeld dei tre Europavegane E16, E39 og E134 i Hordaland.

Sogn og Fjordane:

Tog er fullfinansiert av staten, i område utan slike tilbod er det fylkeskommunen som må finansiere kollektivtilbodet. Det er difor viktig at dei økonomisk er i stand til å gje same tilbod til innbyggjarane som i område med tog. Langdistansebussar er ei fleksibel, distriktsvenleg og god kommunikasjonsform. Vilkår for langdistansebussar må leggast til rette slik at det vert oppretta tenelege ruter som bind saman det nye storfylket. Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer opprusting av E39 med gul midtstripe på nord-sør korridoren opprusta og ferjefri E39. Vi ber om at ein held fast på Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt prioriterte aust-vestsamband for tungrtransport er E16/RV52, som i dag ligg til grunn i gjeldande NTP. Det er fleire av fjellovergangane som har for dårleg regularitet om vinteren og har store utfordringar knytt til tunnelsikring og ras, til dømes RV15 Strynefjellet.

Vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39) må ta omsyn til utfordringa med reisetid, regularitet og høge kostnader knytt til fjordkryssingane, å leie gjennomgangstrafikken utanom Bergen (nullvekstmålet i Bergensområdet), samt løysa utfordringane knytt til høg trafikk og låg vegstandard nordover frå Bergen.

3. Stengde riksveggar og dårlege omkøyringsveggar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesveggar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken.

Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyingsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.

4. Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.
5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Auken i el-bilar krev betydeleg auke i ladeinfrastruktur i heile fylket. Det er ei utfordring at dagens ladeinfrastruktur for ferjer og skip ikkje er standardisert, og derfor ikkje kan nyttast i stor grad på tvers av fartøy. Det er avgjerande at nettkapasiteten held tritt med denne utviklinga.»

Fylkestinga sine vedtak om Nasjonal transportplan 2018-2029

Både fylkestinget i Sogn og Fjordane og Hordaland Sogn og Fjordane gav høyringsfråsegn i førre runde av Nasjonal transportplan i fylkestinga i juni 2016.

Sogn og Fjordane sitt vedtak

https://www.sfj.no/ato/esa62/document/protokoll-saknr22_2016-cat344489-mid1478_ad25360900.16066214d16066214.425748a5a0.pdf

Hordaland sitt vedtak

<https://einnsyn.hfk.no/einnsyn/DmbHandling/ShowDmbHandlingDocument?dmbld=7260&caseType=Protokoll®istryEntryId=205169&sourceDatabase=>

Fylkeskommunal medverknadsprosess

Det er lagt stor vekt på medverknad frå ulike aktørar i fylket. På dette grunnlag har fylkesordførar invitert til 3 regionale samlingar, som vart gjennomført i Bergen 19. februar, i Leirvik på Stord 21. februar og på Skei i Jølster 27. februar. Det er i tillegg gjennomført eit nettmøte 27 mars på grunnlag av samferdselsverksemdene sine framlegg til prioriteringar, sjå nedanfor.

Artiklar frå møtet og presentasjonane som blei brukte i møta er lagt inn på www.vlfk.no/ntp

Kommunar, regionråd og organisasjonar i Vestland fylke har vore inviterte til å gje innspel til fylkeskommunen sine prioriteringar. Desse saman med fylkesrådmannen sine kommentarar til framlegga er også tilgjengelege på www.vlfk.no/ntp.

Prosjekt i Vestland i NTP 2018-2029

Følgjande prosjekt vart innarbeidd i første del av NTP 2018-29 (perioden 2018-2023):

- Rv. 555 Sotrasambandet. Førrebuande arbeid med flytting av kraftline er starta opp, OPS-kontrakt er lyst ut.¹
- E39 Myrmel-Lunde. Løyvd midlar i statsbusjettet for 2020.
- Rv 5 Kjøsnesfjorden: Pågår. Ligg som bunde prosjekt i SVV sitt prioriteringsinnspel til NTP 2022-2033.
- E39 Strekningsvise tiltak Byrkjelo-Sandane. Tiltaka er ikkje starta opp
- E39 Stad skipstunnel: Prosjektet er ikkje starta opp, og er ikkje finansiert.

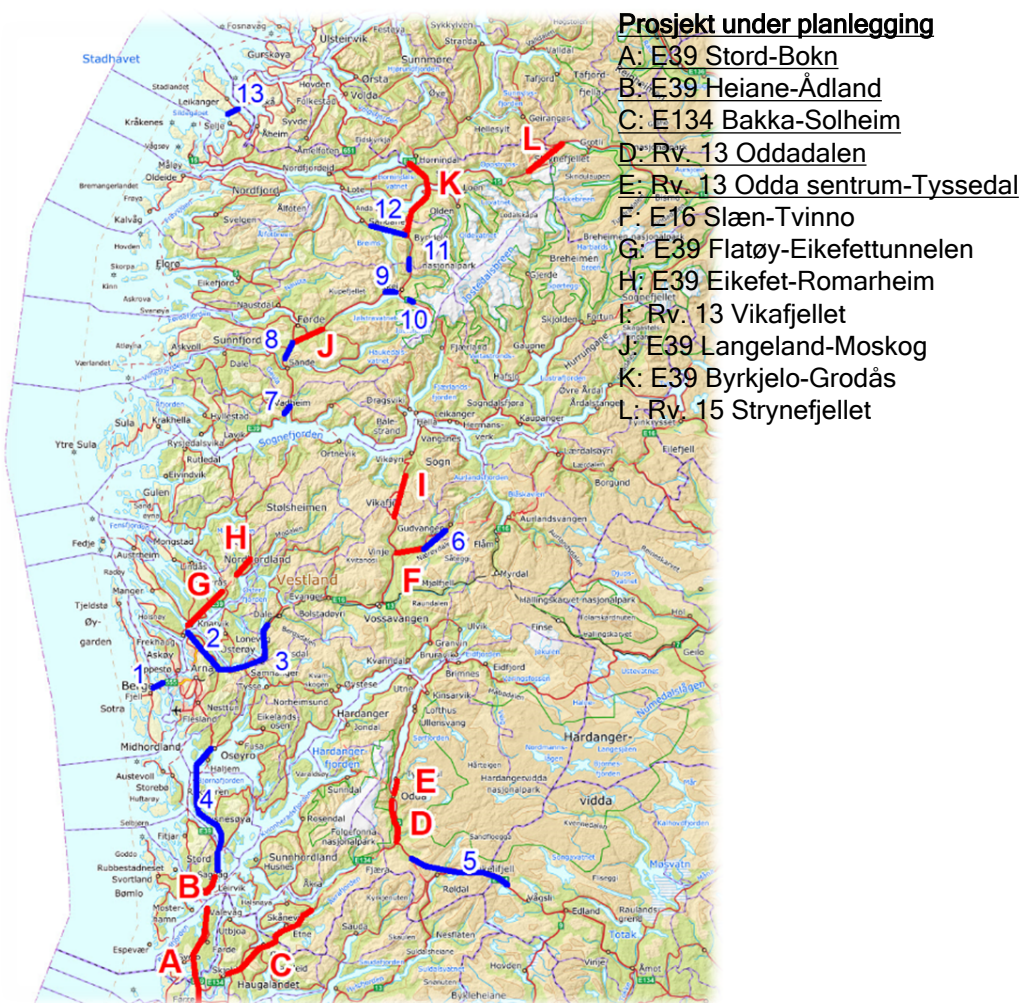
Følgjande prosjekt vart innarbeidd i andre del av NTP 2023-2029:

- E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast): Oppstartsløyving. Kommunedelplan er godkjend.

¹ Prosjektet er rekna som bunden prosjekt i SVV sitt framlegg til prioriteringar for Nasjonal transportplan 2022-2033

- E16 Stanghelle-Arna: Vegdelen vart fullfinansiert, men ikkje jernbanedelen. Arbeid med reguleringsplan pågår.
- E39 Vågsbotn-Klauvaneset: Oppstartsløyving. Kommunedelplan pågår.
- E16 Arna-Vågsbotn: Fullfinansiert. Kommunedelplan pågår
- E134 Røldal-Seljestad: Fullfinansiert. Reguleringsplan, bompengesøknad under arbeid.
- Jernbane Stanghelle- Arna: Delfinansiert. Reguleringsplan pågår.
- E39 Bogstunnelen- Gaular grense - Fullfinansiert. Godkjend kommunedelplan
- E39 Skjersura. Rassikringsprosjekt
- E39 Votedalen. Rassikringsprosjekt

Karta under viser dei ulike prosjekta. Dei prosjekta som er merka i blått, ligg inne i NTP 2018-1029, mens dei som er merket blått, er under planlegging.



Prosjekt i NTP 2018-29

- 1: Rv. 555 Sotrasambandet
- 2: E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset
- 3: E16/Vossebanen Arna-Stanghelle
- 4: E39 Stord-Os (Hordfast)
- 5: E134 Seljestad-Røldal-Vågsli
- 6: E16 Nærøydalen
- 7: Bogstunnelen -Gaular grense
- 8: E39 Myrmel-Lunde
- 9: E39 Skjersura
- 10: Rv. 5 Kjøsnestfjorden
- 11: E39 Votedalen
- 12: E39 Byrkjelo-Sandane
- 13: Stad skipstunnel

Svar på bestillingar frå samferdselsdepartementet til transportverksemdene

Delrapportar frå transportverksemdene

Etter bestilling frå Samferdselsdepartementet har transportverksemdene utarbeida ein rekkje delrapportar. Samferdselsverksemdene er Statens Vegvesen, Kystverket, Jernbanedirektoratet, Avinor og Nye Vegar AS.

Det er i vedlegg til denne saka gitt ei kort oppsummering av desse oppdraget.

Bestilling frå samferdselsdepartementet til samferdselsverksemdene om prioritering

Samferdselsdepartementet har 21 november 2019 sendt ut brev til samferdselsverksemdene med bestilling om å utarbeide eit plangrunnlag, og fylkeskommunane om skriftlege innspel til prioriterte tiltak innan 14. mai 2020. Brev ligg på <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-2022-2033-invitasjon-til-a-komme-medinnspill-om-prioriteringer-pa-transportområdet/id2679261/>.

Saman med m.a. høyringsfråsegn frå fylkeskommunane og storbyane, vil dette utgjere grunnlag for stortingsmeldinga.

Samferdselsverksemdene sine framlegg til prioriteringar

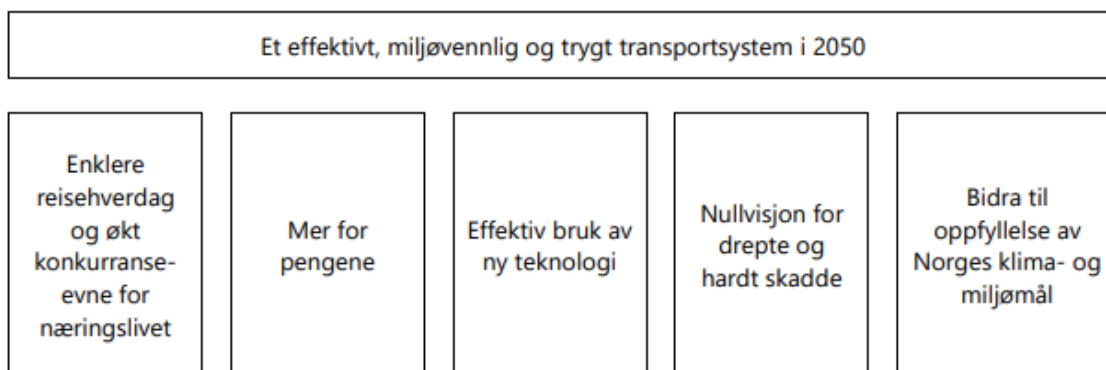
I bestillinga til etatane står det m.a.:

«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.»

Samferdselsdepartementet har bedt om prioriterte innspel basert på netto nytte. Innspela er gitt innafør beregningstekniske rammer. Ramme A er ei vidareføring av budsjetttrammene for 2020 for samferdsel i heile perioden. Ramme B er vidareføring av snitt for NTP 2018-2029. Ramme A er 31 110 mill. kr årleg i heile perioden (2020 kroner) mens ramme B er eit årleg snitt på 35 210 mill. kr for perioden 2022-2027, aukande til 42.250 i perioden 2028-2033.

I tillegg kjem eit årleg beløp på 45,4 mrd. til tilskotsposter for byområda.

Det er sett slik målstruktur for Nasjonal transportplan 2022-2033:



Statens Vegvesen

Statens Vegvesen har lagt følgjande til grunn for sine prioriteringar:

1. Trafikantane si nytte skal aukast ved å leggje til rette for god framkome, høg trafikktryggleik og reduserte klimagassutslepp og miljølemper.
2. Syte for at veginfrastrukturen blir lagt til rette for det digitale samfunnet. Ny teknologi skal utnyttast for å betre framkome, tryggleik og klima og miljø, samt for å redusere kostnadene.
3. Ta vare på eksisterande vegnett og etaten sine løypande forpliktingar og drift. Nivået på vedlikehaldet skal vere tilstrekkeleg til at forfallet på vegnettet ikkje aukar.
4. Investeringsiltak skal prioriterast med trinnvis utbygging og utbetring av vegnettet over lenger strekningar.

Tabellen under viser fordelinga på ulike postar (mill. 2020-kr):

Mill. 2020-kr	Ramme A			Ramme B		
	Årleg snitt 2022-2027	Årleg snitt 2028-2033	Sum 2022-2033	Årleg snitt 2022-2027	Årleg snitt 2028-2033	Sum 2022-2033
01 Driftsutgifter	4 183	4 034	49 302	4 183	4 034	49 302
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	22 729
29 OPS-prosjekt	1 544	466	12 062	1 544	466	12 062
30 Riksveginvesteringar	12 090	13 576	153 998	16 190	24 217	242 442
31 Skredsikring	935	1 202	12 822	936	1 701	15 818
61, 64, 65 div. tilskot til fylkesvegar	372	372	4 458	372	372	4 458
72 Riksvegferjetenester	1 346	1 346	16 146	1 346	1 346	16 146
73 Red. hompengetakstar utanfor byområda	536	536	6 426	536	536	6 426
SUM kap. 1320	31 110	31 110	373 320	35 210	42 250	464 760

Det er for begge rammene føreslått same løyvingsnivå på alle postane unnateke investeringspostane på riksveg og på skredsikring. Det er lagt inn effektiviseringsvinstar både på drift og vedlikehald og på trafikant og køyretøyområdet, riksvegferjer og drift av Statens Vegvesen.

SVV føreslår 154 mrd. kr til riksveginvesteringar i NTP-perioden i ramme A og 242 mrd. kr. i ramme B. Det er bindingar på prosjekt som er starta opp og til to prosjekt som er naudsynte for å innfri tunneltryggleiksforskrifta på til saman 33 130 mill. kr i første seksårsperiode. Det er føreslått h.v. 3,7 og 8,6 mrd. kr til nye store vegprosjekt. I første periode er store vegprosjekt rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemnd. I siste periode er det også teke omsyn til viktige vegar for næringslivet og bustad- og arbeidsmarknadsregionar. Her er særleg områda Stavanger-Haugesund-Bergen, Molde-Ålesund-Kristiansund N og Lofoten-Vesterålen nemnde.

Det er framlegg om å utbetre vegar der dette er tilstrekkeleg for å gje eit godt tilbod til trafikantane i lang tid. Dette bidreg til å redusere kostnader og gjer mindre negative konsekvensar for klima og miljø. Det er føreslått å prioritere utbetningsstrekningar med h.v. 2,5 og 1 mrd. Kr i h.v. ramme B og ramme A. Det er i tillegg føreslått ein pott knytt til vegutbetring, kollektivtransport, sykkel og gåing og miljø og servicetiltak på h.v. 2 og 1,6 mrd. kr pr år i ramme B og ramme A.

Dei siste åra er samla vedlikehaldsetterslep på riksvegar blitt redusert som ein følgje av stor satsing på oppgradering av tunnelar. Etterslepet på bruer, ferjekaiar og ein del vegutstyr har derimot auka. SVV har vurdert at dei kan ta igjen store delar av etterslepet med ein årleg ramme på h.v. 2,1 og 1,6 mrd. i ramme A og ramme B.

Det blir lagt opp til å utvikle strekningar trinnvis med ein kombinasjon av store prosjekt, utbetringar, vedlikehaldstiltak og utbetring av forfall for å ta vare på vegkapitalen.

Det er framlegg om skredsikringsprosjekt på h.v. 44,3 mrd. kr og 103,7 mrd. kr. i planperioden avhengig av rammenivå. Desse er prioritert i første rekkje etter skredfaktor.

Det vert vidare lagt opp til stor satsing på utvikling av digital infrastruktur og samverkande tenester..

Prioritering i dei største byområda

Transportetatane har fått i oppdrag å komme med forslag til tilskot til dei største byområda innanfor byvekstavtalane og beløningsordninga. Oppdraget gjeld fordeling av midlar til 50/50-ordninga (kap. 1330 post 63) og tilskot til beløningsordningar i byområda (kap. 1330 post 66). Desse postane har fått ei økonomisk ramme på til saman 45,4 mrd. kr for planperioden 2022-2033.

Innanfor ramma på 45,4 mrd. kr anbefaler transportetatane at staten oppfyller sine forpliktingar i dei framforhandla forslaga til byvekstavtalar i dei fire største byområda. Desse har ein avtaleperiode frå 2019 til 2029, der 2022-2029 vert omfatta av ny planperiode for Nasjonal transportplan. Ramma til byvekstavtalane betyr at staten legg til rette for å realisere 50/50-prosjektet Bybane til Fyllingsdalen i planperioden, men ramma gjev ikkje rom for fleire 50/50-prosjektar enn dei som er omtala i Nasjonal transportplan 2018-2029. Det er dermed ikkje sett av midlar til å finansiera Bybanen til Åsane.

Transportetatane ber vidare om at ein vurderer andre modellar for statleg tilskot til store kollektivprosjekt, enn 50/50-ordninga. Eit eksempel på ei slik tilnærming kan vera at det vert fastsett eit beløp som ikkje er basert på ein bestemt del av prosjektkostnadene, men heller er basert på måloppnåing og samfunnsøkonomisk nytte.

Innanfor den økonomiske ramma på 45,4 mrd. kr er det ikkje mogleg å vidareføre dagens tilskotsnivå for beløningsordningar i komande reforhandlingar om byvekstavtalar for perioden 2022-2033. Transportetatane anbefaler likevel at det vert sett av beløningsmidlar til alle byområde i 2030-2033, men på eit lågare nivå enn framforhandla avtalar for perioden 2019-2029.

Transportetatane har følgd opp departementet sine føresetnader om at regjeringa sin bompenggeavtale skal inngå i den økonomiske ramma på 45,5 mrd. kr.

I tillegg kjem statlege midlar til programområdetiltak (kap. 1320 post 30) som vist i tabellen under. Merk at totalpotten til programområdetiltak for heile planperioden er 23 328 mill. både innanfor ramme A og B.

Statens vegvesen legg i sitt framlegg opp til fylgjande finansielle rammer til byvekstavtalar og storbyutfordringar:

	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
Post 30 riksveg- investeringa r	1 944	1 944	23 328	1 944	1 944	23 328
Belønings- midlar og 50/50 prosjekt			45 400			45 400
Totalt			68 728			68 728

Samanlikna med gjeldande NTP er dei finansielle rammene om lag uforandra (66,4 mrd i NTP 2018-2029), sjølv om bompenggeavtalen er lagt inn i etatsframlegget. Store delar av ramma er bundne midlar til programområdetiltak og 50/50-prosjekt. Det er dermed ikkje rom for auka programområdeinvesteringar eller auka driftsmidlar til ruteproduksjon, utover det som ligg i byvekstavtalen.

Tabellen under viser utrekna kostnader for store prosjekt i Vestland før og etter ei vurdering av kostnadsreduksjon (jf. bestilling 1 frå samferdsledepartementet til Statens Vegvesen). Ei slik vurdering er ikkje gjort for alle prosjekta.

	Kostnad	Kostnad etter kostnads+ reduksjon	Kostnadsreduserande tiltak
E39 Heiane-Ådland	2 814	2 587	Endra line, redusere g/s -veg
E39 Ådland- Svegatjørn	38 500		
E39 Fjøsanger-Arna	10 490		
E39 Vågsbotn- Klauvaneset	4 120		
E39 Flatøy- Eikefettunnelsne	14 099		
E39 Eikefet- Romarheim	1 750	1 750	Endring av bru
E39 Bogstunnelen- Gaular grense	1 300	1 125	Fjerne kryss i vest

E39 Myrmel-Lunde	534	534	Inga endring
E39 Storehaugen - Førde	3 768	2 871	Eittløpstunnel i staden for dobbelt løp. Erstatte to bruar med ei bru
E39 Skjersura	779		
E39 Klakegg-Byrkjelo	2 038		
E39 Byrkjelo.Sandane	960		
E39 Byrkjelo-Svarstad	9 100	8 550	Redusere vegklasse. Plankryss i staden for planskild kryss
Rv 13 Grostøl-Sandvinsvatnet	3 300	3 132	Innkorting tunnel, flytte tunnelinslag, redusere tunnelprofil, kortare bru
Rv 13 Kinsarvik-Bu	1 306		
Rv 13 Vikafjellet	3 610		
E134 Vågsli-Røldal	4 278	4 244	Innkorting av portalar og bru, fjerne kulvert
E134 Røldal-Seljestad	3 097	2 905	Innkorting av prosjet, fjerne overgangsbru, lokalveg,
E134 Bakka-Solheim	1 940		
Rv 52 Bjøberg-Borlaug	8 300		
E16 Hylland- Slæen	1 816	1 460	Fjerne forbiøyringsfelt i tunnel, redusere tunnelprofil
E16 Tvinno-Voss	1 700		Korte ned gang- og sykkelveg
E16 Voss-Stanghelle	12 300		
E16 Stanghelle-Arna	13 005		
E16 Arna-Vågsbotn	7 496		
Rv 5 Erdal- Naustdal	2 600		
Rv 15 Lægervatn-Skora	4 200		

Fleire prosjekt blir vurderte som bundne. Dette skuldast enten at prosjekta er starta opp, eller at dei er naudsynte av omsyn til krav som følgje av tunneltryggleiksforskrifta. For Vestland gjeld dette:

- E39 Sveгатjørn - Rådal 154 mill. kr
- E39 Myrmel - Lunde 396 mill. kr.
- Rv. 555 Sotrasambandet (OPS-prosjekt), 5,5 mrd. i statleg tilskot og 5,5 mrd. i brukarfinansiering. I tillegg kjem over 1,5 mrd. til kr til førebuande arbeid (flytting av høgspenteleidning) og til drift av OPS-prosjektet.

Rassikringsprosjekt:

- Rv. 5 Kjøsnesfjorden 355 mill. kr.
- E16 Hylland - Slæen 1 461 mill. kr.(grunna tunneltryggleiksforskrifta)

For nye prosjekt har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om å prioritere etter samfunnsøkonomisk netto nytte. Ut i frå dette Av nye prosjekt føreslår SVV følgjande prosjekt:

I ramme A

- Oppstart ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen, prosjektet E39 Ådland-Sveгатjørn. (Hordfast). 36 700 mill. kr totalt, der staten er føresett å bidra med 19 300 og brukarbetaling på 17 400 kr. I ramme A ligg det litt over 3,8 mrd. i perioden 2022-2027, mens det i ramme B ligg inne litt over 10,6 i same periode.

Rassikring i ramma A:

- Rv. 5 Erdal - Naustdal 2 662 mill. kr

Ved ramme B kjem følgjande prosjekt i tillegg:

- Rv. 13 Byrkjeneset i Ullensvang kommune 240 mill. kr

Ved ramme A ligg følgjande utbetningsstrekningar

- Rv. 5 Markegata 108 mill. kr.

- Rv. 5 Fjærlandstunnelen - Lundebotn 114 mill. kr.

Ved ramme B kjem i tillegg:

- Rv. 5 Sogndalsdalen 151 mill. kr.

Andre periode

Ved ramme A:

- Fleire skredsikringstiltak på E39 og sikring av fleire skredpunkt langs rv. 13.
- Vesentlege utbetringar av m.a. E16 og rv. 5.
- Utbetringar av m.a. E16 og rv. 5.

Ved ramme B kjem følgjande:

- Betydelege utbetringar på rv. 13. Strekningar med framkomeproblem særleg om sommaren vil bli prioriterte.
- Noko mindre utbetringar og skredsikring på E39.
- Skredsikring langs rv. 15.

Andre prosjekt på E39

Av andre store prosjekt på E39 utanom Vestland ligg det inne fullføring av E39 Rogfast og Ferjefri E39 i Møre og Romsdal.

Fordeling mellom korridorar

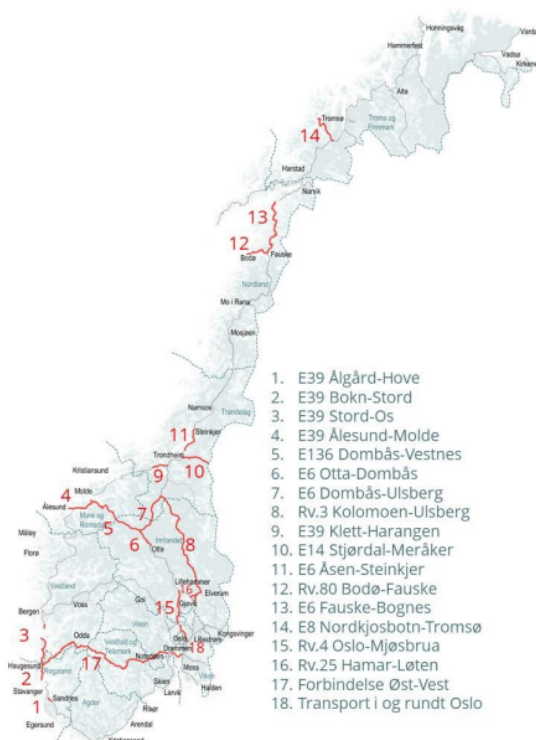
Tabellen under viser fordeling mellom korridorar for siste del av NTP-perioden. Den viser at store delar vil gå til korridor 4 (Stavanger- Bergen-Trondheim). Nest mest midlar er sett til korridor 5 (Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø). SVV har etter bestilling frå departementet ikkje fordelt dette på prosjekt.

2028-2033				
Korridor	A-ramme 2028-2033		B-ramme 2028-2033	
	Stat	Annen	Stat	Annen
1	3 219	4 991	1 895	-
2	721	-	547	-
3	-	-	50	-
4	25 292	17 355	61 841	5 968
5	8 913	1 500	12 684	2 850
6	3 399	-	2 493	440
7	450	-	11 437	5 500
8				
SUM	41 994	23 846	90 974	14 758

Samla fordeling mellom korridorar i framlegget frå Statens Vegvesen i siste periode er vist under. Den store satsinga på korridor 4 skuldast i første rekkje fjordkryssingsprosjekt på E39. Vidare er ikkje Nye Vegar as sine prosjekt med i tabellen. På austlandet er det i tillegg stor satsing på jernbane, som ikkje kjem fram i figuren under.

Nye vegar AS

Nye vegar as har i dag 3 strekningar der dei har ansvar for utbygging i regi av selskapet. Dei har i sitt innspel til NTP føreslått i alt 18 nye strekningar som aktuelle for deira portefølje. Desse er vist i kartet under



I Vestland gjeld dette følgjande strekningar:

- E39 Bokn - Stord: Det er føreslått 4 felts motorveg med 110 km/t. Det er føreslått å vurdere bru som mogleg ny Bømlafjordstunnel. Kostnad er estimert til om lag 22,3 mrd kr.
- E39 Stord - Os: Dei har vurdert ei løysing for ein indre korridor opp langs Tynesøya, etter dette mot Eikelandsosen og over Samnangerfjorden til Os. Det vil kunne ha synergieffektar av ein indre løysing med ei framtidig E134-kopling. Dei har estimert indre trase til rundt 30 mrd. kr. Denne løysinga samsvarer ikkje med det valde konseptet for kryssing av Bjørnafjorden, og Nye Vegar har difor ikkje utgreidd dette nærare. Dei har som eit alternativ sett på strekninga Stord-Kaldafoss der brua over Bjørnefjorden er planlagd. Denne delstrekninga er estimert til 12,5 mrd. kr.
- E134 med mogleg fartsgrense 110 km/t mellom Oslo og Bergen. Det er sett på to moglege trasear, ein nordleg som går via Rødberg og Dagali, og deretter følgjer i stor grad rv. 7, og ein som i stor grad følgjer E134 fram til Skare, og derifrå nordover mot Bergen. Kostnad er kalkulert til mellom 120 og 150 mrd. kr.

Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet og Bane NOR gjev ei felles tilråding for prioritering av ressursar i NTP 2022-2033. Det er lagt vekt på å kunne tilby eit godt og driftsstabilt togtilbod til passasjerar og godskundar, utvide kapasiteten der etterspørselen viser eit behov for det, og i einskilde tilfelle opna opp nye marknader der toget bør bidra til å møta transportbehovet. Sektoren peikar på at befolkningsvekst og velstandsutvikling gjev auka transportbehov i planperioden, og at ei vidare utvikling av jernbanetilbodet vil bidra til å løysa viktige transportpolitiske mål.

For korridor 5 Oslo-Bergen meiner jernbanedirektoratet at hovudutfordringane er lange framføringstider, flaskehalsar inn mot byane, ras- og skredutsette parti og høgfjellsproblematikk. I korridoren er klimaendringane ei sentral utfordring, med auka fare for stein- og snøskred i åra framover. Nasjonalt har strekninga vest for Finse flest registrerte årlege skredhendingar.

Ambisjon for korridoren er å bidra til eit klimavenleg, attraktivt og trafikksikkert transporttilbod for dei lange reisene i korridoren, auke effektiviteten til godstransporten og betre kollektivtilbodet for bu- og arbeidsmarknadsregionane i endane av korridoren.

For første periode er det sett følgjande prioriteringar:

Betra togtilbod; Fjerntogtilbodet Oslo-Bergen, regiontogtilbodet Bergen-Voss-Myrdal og lokaltog mellom Bergen og Arna inngår i trafikkpakke 3 og skal driftast av Vy Tog. Togoperatøren har lagt inn fleire tilbudsforbetringar for komande periode, og også eit auka servicenivå. Fjerntogtilbodet vert auka til seks daglege avgangar, og ein tilnærma frekvens på to timar morgon og ettermiddag. Regiontoga Bergen - Voss vil få fast timesfrekvens og rutetilbodet mellom Arna og Bergen vert styrka i helgene. Fleire avgangar mellom Bergen og Voss vert også forlenga til Myrdal, slik at alle avgangar på Flåmsbana har korrespondanse til og frå Bergen.

Ringeriksbanen: I første seksårsperiode vert også oppstart av Ringeriksbanen prioritert, i begge rammer. Prosjektet vil gje reisetidsinnkorting Oslo Bergen og eit effektivt kollektivtilbod for Ringeriksregionen. Prosjektet vil også ha ein viktig beredskapsfunksjon, som omkøyringsstrekning ved linjebrot. Reisetidsreduksjonen som følgjer av den nye strekninga mellom Oslo og Hønefoss vil ha stor effekt for toget sin marknadsandel på dei lange reisene mellom Oslo og Bergen, og også gjera det mogleg å auke tal avgangar utan at materiellbehovet aukar.

Følgjande er også prioritert i første periode:

- Påbegynte effektpakkar skal ferdigstillast, inkludert kvartersfrekvens Arna-Bergen
- Modernisering av Nygårdstangen godsterminal.
- Bergensbanen vil få ERTMS på størstedelen av strekninga innan 2023. Mellom Arna og Bergen kjem det nye signalsystemet på plass i 2030.
- Drift og vedlikehald på grunn nivå.
- Bundne prosjekt vert gjennomfør etter planen (Ulriken tunnel: Dobbelspor Arna-Fløen og ferdigstilling av enkelttiltak på terminalar, nye kryssingsspor, planovergangar og stasjonstiltak)
- Ny tilbudsutvikling på Austlandet, Stavanger og Bergen
- Satsing på kombitransport

Følgjande er prioritert i andre periode:

- Vedlikehald vert trappa opp
- Ytterlegere satsing på gods og terminalkapasitet
- Tilbudsutvikling for større marknader
- Ytterlegere tilbudsforbetringar

Etter at prosjekt og effektpakkar som er starta opp i første periode er ferdig stilt, står det att om lag 12 milliardar kroner i ramme A og 64 milliardar kroner i ramme B for satsing i andre seksårsperiode. Prosjekt som konkurrerer om midlar i andre periode er ytre Intercity-strekningar, Ny togunnel Oslo, dobbelspor Arna-Stanghelle, Sandnes-Nærbø, Trondheim-Stjørdal, Gulskogen-Hokksund, Ofotbanen og Grenlandsbanen. Nye effektpakkar og store investeringar vil bli prioritert etter samfunnsøkonomisk nytte, måloppnåing og kvar behovet er størst.

Kystverket

Kystverket er den nasjonale etaten for kystforvaltning, sjøtryggleik og statleg beredskap mot akutt forureining. Sjøtransport er den dominerande transportforma for gods målt i samla godsarbeid, og rundt 75 pst av samla godsarbeid på norsk område og 90 pst av all eksport/import skjer på sjø

Kystverket viser til at dei står ovanfor store utfordringar med å sikre framkome og tryggleik på sjø i en periode prega av store endringar, utryggleik og behov for omstilling både teknologisk, miljømessig og ressursmessig. Ramme A gir låg måloppnåing over tid. Dei første årene vil det vere mogleg å oppretthalde dagens nivå på tenester, men over tid vil den raske teknologiske utviklinga og konsekvensane av auka sjøtransport føre til redusert kapasitet for utvikling, og få verkemiddel mot sektoren og det grønne skiftet. Vedlikehaldsetterslepet vil ikkje bli redusert. Samfunnsøkonomisk lønsame prosjekt kan gjennomførast, men med lang tidshorisont med påfølgjande høgare risiko for feilinvesteringar. Statleg beredskap mot akutt forureining blir svekka.

Ramme B gjer høg måloppnåing gjennom heile planperioden, og kystverket kan vere ei utviklingsorientert styresmakt.

Dei tekniske føresetnadene som ligg til grunn for både ramme A og ramme B gjer at større investeringsprosjekt ikkje kan bli gjennomført innanfor desse rammene, her definert som prosjekt over 1 mrd. Kr. For planperioden peiker Kystverket på at m.a. gjennom segling Stad skipstunnel og

andre tiltak enn tildekking i tilknytning til ubåtvraket U-864 ved Fedje vil krevje egne løyvingar utanfor rammene til Kystverket.

I Vestland er følgjande farleiltak føreslått i perioden 2022-2027:

	Ramme A	Ramme B
Bergen-Sture	11	11
Fedjefjorden-Fensfjorden–Djuposen	24	24
Innsegling Vågen (Skolten)		24
Mortingsbåen	87	87
Innsegling Florø	76	76
Førdefjorden		2
Nærøyfjorden-Norafjorden (Normes)	8	8
Ytre Steinsund	22	22
Alden-Askrova	2	2
Florø-Frøysjøen		54
Skatestraumen, Fåfjorden, Vågsfjorden og Måløy sør	81	81
Ulvesundet		35
Bømlafjorden-Bergen	9	9

Avinor

Avinor sitt oppdrag er å eiga og driva dagens nettverk av lufthamner. Det er tre pågåande utreiingar knytt til lufthamner som har vore og skal vidare handsamast gjennom Nasjonal transportplan, alle desse ligg i Nord-Noreg. Avinor peiker elles på ei storstilt klima- og miljøsatsing der fokus på klimatilpassing, naturmangfald, støy og lokal luftkvalitet inngår. Det pågår også ei meir langsiktig satsing mot kommersielle elfly, der Vestlandet, med sine korte ruter, er svært aktuell for testruter.

Medverknadsorgan i Vestland fylkeskommune

Fylkeseldrerådet har handsama saka. Dei viser til kvalitetsreforma «Leve heile livet», og meiner denne og Gode liv i eit trygt samfunn og Folkehelsemeldinga vere ein del av grunnlaget til dette planarbeidet. Vidare peiker dei på:

- Vegar/vegstrekkjer som er utsett for ras må ha første prioritet
- Etterslep på fylkesvegar når det gjeld utbygging og vedlikehald.
- Ved bygging av veg må gang- og sykkelveg vera med slik at det er mogleg å ferdast utan å bruke andre transportmidlar.
- Midtdelar for å få ned møteulukker m.m.
- Styrke tenlege kollektivtilbod som er tilpassa busetnad og geografi og som er fleksible og billige.
- Gjennomgåande korresponderande samband mellom ulike transporttilbod, og over fylkesgrensene for t.d. ferje/buss/båt/tog.
- Krav til universell utforming av bussar, drosjer og togvogner
- Bestilling/kjøp av billetter vere enkelt og vere gjennomgåande
- Universell utforming i all planlegging, m.a. av busstopp og kvileplassar/stoppeplassar.
- Servicetilbod på knutepunkta, slik at folk med behov for det kan få hjelp.
- Buss-stogg må ikkje verte plassert trafikkfarleg, og ha ei høgd tilpassa vognmateriellet som vert nytta.
- Opplysning om stoppeplassar må vera både verbalt og ved skilt.
- Reglane for serviceskyssen og «Hent meg» (tinga transport) må tilpassast brukarane sine ønskje og behov Løyvingane til slik transport må aukast.

Innspel frå samarbeidspartar

Fylkeskommunen har motteke 69 innspel frå samarbeidspartar innan fristen som vart sett til 3. april. Fristen vart sett slik at samarbeidspartar fekk moglegheit til å basere sine innspel på prioriteringane frå samferdselsetatane. Grunna kort tid, har fylkesrådmannen difor ikkje gått igjennom innspela i denne saka. Innspela er i staden for lagt på www.vlfk.no/ntp saman med fylkesrådmannen sine

vurderingar. Eventuelle innspel som kjem etter at saka er godkjent av fylkesrådmannen, blir lagt inn same plass.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Rammer

Vestland har store behov innanfor samferdsel, og fylkestinget står ovanfor ei vanskeleg prioriteringsoppgåve. Særleg gjeld dette riksveg, der det er mange strekkingar som enten er planavklart eller der det føregår planarbeid. Ikkje alle desse vil kunne la seg realisere innanfor denne planperioden.

Det er grunn til å peike på at det framleis vil vere behov for høge rammer i Nasjonal transportplan for å kunne realisere ambisjonane innan transportpolitikken. Etter korona-krisa vil også tiltak innan samferdsel vere eit godt føremål for å auke aktiviteten og stimulere norsk økonomi. Dette gjeld særleg for mindre tiltak som ikkje krev lange planprosessar og for tiltak som er ferdig planavklart. Det vil også vere naturleg å gjere krav om at Vestlandet skal ha sin del av nasjonal infrastrukturbygging.

Prioriteringskriterium

Samferdselsdepartementet har utfordra fylkeskommunane til å kome med tiltak i prioritert rekkjefølgje. Med dei store behova, er det behov for å vurdere kva for kriterium det skal prioriterast ut i frå.

Eit sentralt grunnlag er prioriteringane som er gitt av samferdselsetatane. Det er likevel grunn til å peike på at samferdselsetatane har levert sine innspel på prioriteringar basert ei bestilling frå Samferdselsdepartementet om å prioritere tiltak etter samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte, dvs samfunnsøkonomiske inntekter minus kostnader). Samfunnsøkonomisk nytte består av fleire element, som investerings- og finanskostnader, nytte for bedrifter og personar og endringar påverknad for miljø og ulukker. Ved prosjekt som gir stor innsparing i reisetid, vil trafikantnytte vere dominerande. Dette inneberer at prosjekt med stor innsparing i reisetid og med mange trafikantar kjem gunstig ut. Med dette får t.d. ferjeavløysingsprosjekt med stor innsparing i reisetid og relativt stor trafikk som Hordfast og Rogfast stor netto nytte, sjølv om kostnadene er høge.

Sjølv om trafikktryggleik, kostnader for næringsliv og klima- og miljø også inngår i utrekningane i ein samfunnsøkonomisk vurdering, meiner fylkesrådmannen det er grunn til å leggje større vekt på dei enn det som ligg i metodikken for samfunnsøkonomiske analyser. Fylkesrådmannen viser her m.a. til målstrukturen i Nasjonal transportplan 2022-2033. I denne målstrukturen inngår m.a. nullvisjonen om ingen skadde eller drepne, klima- og miljømål, også næringslivet sine transportbehov.

Vidare har fylkesrådmannen i sin vurdering av prioriteringar lagt til grunn dei 4 måla som ligg i framlegget til Utviklingsplan for Vestland, som blir sendt til høyring i løpet av våren.

Mål 1 i utkastet til utviklingsplanen er at Vestland skal vere det leiande verdiskapingsfylket i landet. Alle dei sentrale næringane som er viktig for norsk verdiskaping og eksport har tyngdepunkt i Vestland. Dette gjeld energinæringane, marin og maritime næringar, prosessindustri og reiseliv. Dette næringslivet treng eit trygt og effektivt transportnett mot marknadene.

Mål 2 er at klima og miljø må vere ein premiss for samfunnsutviklinga. Dette går både på at Transportsektoren er ein stor bidragsytar til klimagassutslepp, og transportsektoren må difor ta sitt bidrag for at Noreg skal nå sitt klimamål om mellom 50 og 55 prosent utsleppsreduksjon innan 2030. Vidare må vi tilpasse infrastrukturen til hyppigare ekstreme naturhendingar i form av styrtregn, flaum og skred.

Mål 3 går på at lokalsamfunna skal vere ramme for gode kvardagsliv. Bergen og dei regionale sentra skal utviklast, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket. Det er viktig med gode regionale samband som skal sikre innbygarane god mobilitet på tvers av fylket, til andre deler av landet, og til viktige knutepunkt utanfor fylket. Det er lagt til grunn at fylket må forvalte og sikre infrastruktur og viktige natur-, landskaps- og kulturverdiar.

Mål 4 er at det skal vere like moglegheiter til å delta i verdiskaping. Transportsystemet skal leggje til rette for at alle skal ha tilgang til god mobilitet, både for eldre og funksjonshemma, og busette i regionale sentra og i utkanten.

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at det er behov for ei balansert utvikling i heile fylket der både Bergen som landsdelssentrum, og distrikta skal styrkjast. Fylket må henge saman, og transportårane må binde dei ulike delane av fylket i saman og ut mot omverda. Fylkesrådmannen meiner det blir feil å setje t.d. byvekstavtale i Bergen opp mot riksveginvesteringar i fylket. Det er viktig med ein ny byvekstavtale som bidreg til å løyse kollektivutfordringane i Bergen, og at ferdselsårane ute i distrikta fungerer. Begge delar er naudsynt at det fungerer. Fylkesrådmannen har ut i frå dette ikkje sett byvekstavtalen opp mot store investeringsprosjekt.

Det er også utfordrande å prioritere mellom prosjekt på dei ulike samferdsleverksemdene sine område. Det er også etatsvise rammer. Fylkesrådmannen har likevel eit framlegg til ein felles prioritering av alle store prosjekt.

Fylkeskommunale ansvarsområde

Fylkesrådmannen meiner det er særleg viktig at fylkeskommunen legg stor vekt på dei fylkeskommunale ansvarsområda. Nasjonal transportplan skal vere ein heilskapleg plan for alle delar av nasjonal transportpolitikk. Samferdselsetatane er ved denne rulleringa ikkje blitt beden om å vurdere dei fylkeskommunale ansvarsområde, men berre tiltak og prosjekt på sine egne ansvarsområde. Fylkeskommunane sine ansvarsoppgåver kan lett bli utegløymt i arbeidet med Nasjonal transportplan, og det er viktig å peike på føresetnader for at fylkeskommunen kan løyse sitt samfunnsopdrag.

Særleg er det behov for å leggje vekt på å sikre tryggleik og framkome. Vestland er fylket som har flest skredutsette vegar. Dette gir stor utryggleik, og fører til store utfordringar i form av brot på hovudferdselsårer. Klimaet er venta å forverre seg med meir ekstremnedbør, noko som truleg vil føre til meir ras og flaum i åra som kjem. Det er store utfordringar med å dimensjonere vegobjekta slik at dei kan takle meir ekstremvær.

Vidare er det særst viktig å ta vare på vegkapitalen. Det er stort forfall på vegnettet, særleg på fylkesvegnettet, og det er behov for å ta vare på vegkroppen. I samband med forarbeidet i gjeldande NTP 2018-29 rekna SVV forfallet i dåverande Sogn og Fjordane og Hordaland til 10,57 mrd. 2013-kroner. Dette utgjorde nesten 20 prosent av det registrerte forfallet i heile Noreg, og Vestland er ut i frå denne undersøkinga fylket med høgast forfall i landet. Omrekna til dagens kroneverdi kan dette utgjere rundt 13 mrd. kroner. Dette er kostnader ved å setje vegen tilbake til opphavleg stand, ikkje til å utbetre vegsambanda til krava til standard som gjeld i dag.

Det er også grunn til å peike på at nokre av desse tiltaka er enkle tiltak som ikkje krev omfattande planhandsaming, og som kan setjast inn på kort sikt for å få opp aktiviteten i anleggsbransjen etter korona-epidemien. 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. Det bør gjennomførast ei ny kartlegging av forfallet på fylkesveg.

Vidare rår fylkesrådmannen å vise til område der løyvingane ikkje har vore tilstrekkelege til å løyse dei oppgåvene fylkeskommunane er tilført. Dette gjeld ikkje minst klima og miljøkrav og fornying av ferjeflåten og båt drift. Gjennom oppmodingsvedtak i Stortinget i desember 2015 vart regjeringa beden om å setje i verk tiltak som sikrar at alle fylkeskommunale og kommunale ferjer og hurtigbåtar nyttar låg- eller nullutsleppsteknologi ved nye anbod og på ruter i eiga regi. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnader på sikt, viser erfaring at overgangskostnadene er store med utskifting av materiell og investering i infrastruktur. I tillegg vart det eit stort behov for fornying av ferjeflåten, og saman med krav til universell utforming har dette ført til eit stort økonomisk løft for fylkeskommunen. Enova-støtta dekkjer om lag 1/3 av ekstra infrastrukturkostnader. Rett nok er det kome noko midlar gjennom inntektssystemet for fylkeskommunane, men dette har langt frå vore nok til å dekkje meirkostnadene. Fylkesrådmannen peiker på viktigheita av at ein i fellesskap løftar fram det grønne skiftet, og meiner difor at staten i større grad må finansiere dei auka fylkeskommunale kostnadane knytt til miljøvenleg ferje- og båt drift.

Vestland fylkeskommune har også store utfordringar knytt til å innfri krava i tunneltryggleiksforskrifta. Fylket har om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet. Gjennom inntektssystemet får fylkeskommunen dekke ein liten del av kostnaden med tunneloppgraderinga. Vestland fylkeskommune har inga moglegheit for ei oppgradering av tunnelane innan dei fristar som er sett med dei midlane som er stilte til disposisjon.

Som ledd i regionreforma, vart ansvaret for fiskerihamner overført til fylkeskommunane. Midlar som opphavleg vart finansiert gjennom kystverket sin post 30 Nyanlegg og større vedlikehald på 60 mill. kr. årleg (planlagt økt til 80 frå 2024 i NTP 2022-33) som tilskot til kommunale fiskerihamner. Det er vel den siste posten som ble fordelt til fylkeskommunane, og ligger nå i 2020 inne med 34,52 mill. kr. Vestland får om lag 23,7 av desse. I gjeldande NTP ligg det inne to fiskerihamner, dette er Bømlo fiskerihamn til 197 mill. kr og Kalvåg i Bremanger til 98 mill. kr (2018-kr). Fylkesrådmannen meiner feltet er underfinansiert i forhold til dei midlane Kystverket tidlegare hadde til ordninga, og kan ikkje sjå at fylkeskommunen har moglegheit til å realisere dei to nemnte fiskerihamnene med dei midlane som ligg til rådvelde.

Ei rekkje fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar som har hyppige stengingar, både som følge av ulukker, ras og flaum, samt ved planlagde stengingar pga vegarbeid. Fylkesvegane er ikkje dimensjonerte for den trafikken som følgjer av stenging av riksvegen. Det bør difor setjast av midlar til tiltak for å betre framkome for særleg utsette omkøyringsvegar der riksvegen ofte blir stengd.

Byvekstavtaler og byutfordringar

Fylkesrådmannen viser til at det er eit godt grep å utvida byvekstavtalen sitt avtaleområde, slik at heile det funksjonelle storbyområdet no er inkludert. Slik kan dei gode verkemidla i høve til areal- og transportplanlegging samordnast, og ein kan nå nullvekstmålet i fellesskap. Byvekstavtalen har vore viktig for Bergen, særleg med tanke på delfinansiering av Bybanen sitt byggetrinn 4.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at framlegget til prioriteringar frå samferdselsverksemdene følgjer opp dei forplikingar og forventningar som ligg i den reforhandla byvekstavtalen. Den finansieringa som ligg til grunn er ikkje tilstrekkeleg til å sikra at nullvekstmålet og vedtekne klimamål vert nådd. Fylkesrådmannen presiserer særleg at det er behov for midlar til bybanen byggetrinn 5 til Åsane.

Bybanen er fylkeskommunen sitt viktigaste samferdsleprosjekt, og er ein enorm suksess med omsyn til endring av transportvaner og strukturering av byutviklinga. Bybanen er ryggrada i kollektivsystemet. Ein får ikkje henta ut alle effektane av tidlegare investeringar om ikkje systemet er fullt utbygd. Arbeidet med reguleringsplan er forventa ferdig i 2022/2023. For å sikra ei rasjonell framdrift er det avgjerande at det vert sett av midlar i komande NTP. Fylkesrådmannen ser med uro på at det ikkje er sett av midlar i etatsframlegget, og minner om at Regjeringa i gjeldande NTP har forplikta seg til at det må leggjast til rette for en kontinuerleg utbygging av dei planlagde bybanestrekningane etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen.

Bergensområdet er i vekst, og dersom all vekst skal takast med kollektivtransport, sykkel og gåing har det ein stor kostnad, særleg innanfor kollektivområdet. Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet, og dei statlege belønningssidlane har vore eit viktig supplement til ordinære driftsmidlar. Dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om ytterlegare auka ruteproduksjon og passasjervekst er ein avhengig av auka statlege midlar, anten gjennom belønningssidlar eller andre tilskotsordningar. Fylkesrådmannen oppmodar difor staten om i større grad å setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset .

Gjennom bypakke Bergen er bilistane med å finansiere byvekstavtalen gjennom bompengar. I Bergensområdet fungerer difor bompengar både som ei finansieringskjelde for Bybanen, men også som eit viktig trafikkdempande tiltak for å nå nullvekstmålet. Fylkesrådmannen ser at byområdet no har ein nådd eit tak for kor stor bompengebelasting det er lokalpolitisk vilje til å innføre. Det er difor behov for å sjå på alternative løysingar for å finansiera dei store kollektivprosjekta.

Etter fylkesrådmannen sitt syn bør staten i større grad fullfinansiere dei store infrastrukturprosjekta , slik at bompengar i hovudsak kan nyttast som trafikkregulerande tiltak .

Alle dei norske storbyområda opplever i dag ein stor vekst i del nullutsleppskøyretøy. Dette har positive effektar på klimamåla, men veksten i del elbilar svekker finansieringsgrunnlaget , og storbyområda opplever alle ein inntektssvikt i høve til prognosar. På sikt vil ikkje lenger bypakkene handtera denne utviklinga. Fylkesrådmannen peikar på at dette er nasjonale utfordringar, og ber difor staten om å koma med løysingar, anten i form av overføringar, eller endra regelverk for nullutsleppskøyretøy.

Drift, vedlikehald og investeringar

Som nemnt ovanfor er det av større prosjekt berre E39 Stord-Os (Hordfast) som ligg inne i SVV sitt framlegg til av større prosjekt i første periode, dvs. i perioden 2022-2027. Det er ikkje synleggjort kva

for prosjekt som ligg inne i 2. periode, berre strekningar. Fylkesrådmannen forstår det likevel slik at det kan koma til oppstart av E16 Arna-Stanghelle og til ei rekkje rassikringsprosjekt og andre tiltak langs E39 og rv. 13, og i ramme B også rassikring av rv. 15. Det inneber at t.d. verken E39 Arna-Klauvaneset-Nyborg, E134 Haukelitunnelane eller strekningar på E39 nord for Bergen ligg inne i SVV sine prioriteringar. Kystverket har på si side ein del farleiltak i Vestland.

Transportetatane legg stor vekt på å ta vare på infrastrukturen og å ta igjen forfall. Fylkesrådmannen meiner dette er ein riktig prioritering.

For å kunne få midlar til flest mogleg investeringstiltak, meiner fylkesrådmannen at det er naudsynt å vurdere kostnadsreducerande tiltak. På vegsida inneberer dette også vurdere standardkrav og fartsgrenser. Særleg er det grunn til å tilpasse vegane til dei topografiske forholda i Vestland, der krav om høg fart og standard fører til høge kostnader og store inngrep. Inn mot Bergen må behov for auka kapasitet vurderast opp mot behov for trafikkregulerande tiltak for å kunne nå nullvekstmålet i byområdet. Ny teknologi og ein køyretøypark med betre førarstøttesystem vil etter kvart kunne gje større moglegheit for å revurdere krava til vegstandard. Mange plassar kan breiddeutviding, forsterka midtoppmerking og fjerning av flaskehalsar vere rimelege tiltak som kan gje stor effekt.

Fylkesrådmannen støttar ut i frå dette Statens vegvesen i at det vert sett av midlar til utbetningsstrekningar, der dei verste punkta vert utbetra. Vidare bør det setjast av ein del midlar til programområdetiltak, dvs. til mindre tiltak innan t.d.. trafikktryggleik, mindre utbetningar, gang- og sykkelveg, tilrettelegging for kollektivtiltak og servicetiltak for reiseliv og for transportbransjen.

Vidare er det grunn til å peike på at ein må vurdere kritisk dei standardkrava som stillast til statlege prosjekt, og særleg til nye vegprosjekt, og vurdere om utbetring av dagens vegar kan erstatte ein del planlagde større prosjekt.

Fylkesrådmannen viser til at rv. 555 Sotrasambandet og E39 Myrmel-Lunde er sett som bundne prosjekt. Fylkesrådmannen er samd i at prosjekt som er starta opp eller i ferd med å startast opp, bør prioriterast vidare. Fylkesrådmannen viser elles til Stortinget sine merknader ved handsaming av Nasjonal transportplan 2018-2019 om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode ved bompengelån. Prosjektet er planavklart og bompengesøknad skal etter planen bli sendt i inneverande år.

Ut i frå dei kriteria som er føreslegne i Utviklingsplan for Vestland, legg fylkesrådmannen stor vekt på behovet for å ta omsyn til liv og helse, og til trygg og føreseieleg framkomst. Det er særleg behov for å sikre framkomst og tryggleik mot skred og flaum. Fylkesrådmannen viser til krav frå nasjonal skredsikringsgruppe 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 for å finansiere prosjekt i kategori høg og middels i ny NTP-periode.

Statens vegvesen har føreslått 3 nye prosjekt i første periode av ny Nasjonal transportplan, og dette er rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Byrkjeneset. Dette er alle punkt med høg skredfaktor og med store behov for å bli utbetra. I tillegg ligg rv. 5 Kjøsnesfjorden og E16 Hylland-Slæen inne som bundne skredsikringsprosjekt.

Samstundes har særleg E16 og jernbanen Arna-Voss mange punkt med høg skredfaktor. Delstrekninga som er under planlegging er Arna-Stanghelle. På denne delstrekninga ligg to av dei tre skredpunkta med høgst skredfaktor i Vestland. Det er også særleg mangelfulle omkøyingsmoglegheiter på strekninga. Tidlegare har Samferdselsdepartementet sett på moglegheita for å starte med delstrekninga E16 Arna-Trengereid. Fylkesrådmannen viser til at denne ikkje er særleg skredutsett og har stor sett ein akseptabel vegstandard inntil vidare. Jernbanestrekninga Arna-Stanghelle må byggjast ut samanhengande for å få effekt. Det er ut i frå dette viktigare å få bygd Vossebana frå Arna til Stanghelle og E16 frå Trengereid til Stanghelle, og meiner at denne bør prioriterast først.

Jernbanedirektoratet har føreslått å prioritere Ringeriksbanen. Saman med utbygging av Vossebana vil reisetida mellom Oslo og Bergen kome ned mot 4 timar. Det vil kunne bety at jernbanen kan konkurrere tidsmessig med fly på strekninga.

Fylkesrådmannen vil elles vise til at rv. 13 Vikafjellet er den mest vinterstengte vegen i Sør-Noreg både grunna ras og vanskeleg vinterdrift, og at det er behov for ny Vikafjellstunnel. Dett er ein viktig samanbindingsveg Vestland. Det er særleg behov for å utbetre E39 Skjersura og E39 Votedalen som begge ligg inne i 2 periode i gjeldande Nasjonal transportplan for perioden 2024-2029. Det er

elles grunn til å vise at det er store behov på rv. 15 Strynefjellet der både tunneltryggleiksforskrifta og skredutfordringane tilseier at det bør byggjast ny tunnel.

Fylkesrådmannen meiner vidare at det er viktig å prioritere utbetring av E39 som korridor som bind landsdelen saman. Fylkesrådmannen meiner at visjonen om ferjefri E39 bør oppretthaldast. Samstundes er store fjordkryssingsprosjekt særst utfordrande og kostnadskrevjande, og etter fylkesrådmannen si meining er det viktigaste no å prioritere strekningane mellom ferjene. Før dette kan realiserast, er det viktig å få ein høgare frekvens på fjordkryssingane, ikkje minst i forhold til næringslivet sine behov for effektiv godstransport.

E39 Stord-Os (Hordfast) viser ein høg samfunnsøkonomisk nytte i utrekningane frå Statens vegvesen. Prosjektet bidreg til å binde Stavangerregionen og Bergensregionen tettare saman og utvide bu og arbeidsområde i regionen. Når fylkesrådmannen likevel rår til å ikkje prioritere dette høgt no, er dette ut i frå høge kostnader. Ved hjelp av vidare forskning og innovasjon arbeider Statens vegvesen for å få ned kostnadene ytterlegare på dette prosjektet. Fylkesrådmannen vil også vise til at det er lagt inn ein høg bomdel på strekninga, noko som både vil avgrense trafikken, og kan føre til at det kan bli lønsamt med parallell kommersiell ferjedrift på strekninga. Dette kan svekke finansieringsgrunnlaget.

Det bør vere gul midtstripe på heile E39, og den bør ha ein akseptabel og gjennomgåande god standard. Det er særleg behov for å utbetre strekningane E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen - Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås for å sikre ein tilstrekkeleg standard på strekninga.

I samband med bybanen byggjetrinn 5 til Åsane er det ønskeleg å lengje Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg. I noverande Eidsvågstunnel skal eit løp brukast til bybanen og det andre til lokaltrafikk. Det er samstundes lagt opp til at Fløyfjellstunnelen skal oppgraderast etter tunneltryggleiksforskrifta. Denne tunnelen er særst utsett for stengingar grunna mellom anna at den har ein profil som gjer at mange større bilar kjem borti installasjonar i tunnelen med påfølgjande stengingar. Det er sett på ulike alternativ som førebels er kostnadsrekna til om lag 1,2 mrd. til 1,5 mrd. kr. Fylkesrådmannen rår til at dette prosjektet vert prioritert, då det vil leggje til rette for bygging av bybanen byggjetrinn 5 til Åsane, samt gje betre framkome for trafikken og betre bumiljø i Ytre Sandviken.

Vidare viser fylkesrådmannen til behova på E39 Klauvaneset-Vågsbotn. Denne strekninga er smal, er ulukkesbelasta og har høg trafikk og store framkomeproblem og er ein betydeleg flaskehals på E39. Det må vurderast lågare standardkrav, og det bør vurderast lågare fartsgrense på strekninga slik at kostnadene og miljøkonsekvensane av prosjektet vert reduserte. For å unngå sterk trafikkauke inn mot Bergen, må kollektivtrafikken prioriterast.

Regjeringa har tidlegare i samband med Nasjonal transportplan 2018-29 lagt til grunn at det skal vere to hovudkorridorar mellom aust og vest, ein sørleg og ein nordleg. Den sørlege korridoren er lagt til E134 over Haukelifjell. Som nemnt ovanfor meiner fylkesrådmannen at E134 Seljestad-Røldal bør bli vurdert som bunden prosjekt. Vidare vert det rådd til at neste trinn for fjellstrekninga, E134 Røldal-Vågsli, blir prioritert i 2. del av planperioden for ny Nasjonal transportplan. Fylkesrådmannen rår til at ein utarbeider ein vidare utbyggingsstrategi for strekninga. Strekninga E134 Bakka-Solheim bør etter kvart bli oppgradert. Det ligg føre ein kommunedelplan for strekninga, og det bør utarbeidast ein reguleringsplan slik at prosjektet kan kome inn i neste rullering av Nasjonal transportplan. Særleg er behovet stort på delstrekninga E134 Bakka-Mo i Etne kommune.

For den nordlege korridoren har regjeringa lagt til grunn at den skal delast i to, der rv. 52 Hemsedalsfjellet skal vere hovudsamband for næringstrafikk, og rv. 7 Hardangervidda for personbiltrafikk og turisme. Fylkesrådmannen legg denne funksjonsdelinga til grunn.

Rv. 7 har store utfordringar knytt til vinterdrift, i tillegg til barriereverknad for villreinstammen på Hardangervidda. I første omgang meiner fylkesrådmannen at det bør avsetjast midlar til strekningsvise tiltak på strekninga for å leggje til rette for betre vinterdrift. Det er også behov for strekningsvise tiltak på rv. 52 for å betre framkome særleg for tungtrafikken.

I Øst-vestutgreiinga som Statens Vegvesen frå 2015² peikte Statens vegvesen på at det ville vere stor samfunnsøkonomisk nytte ved å utbetre eit vegsamband (Hordalandsdiagonal) mellom E134 og

2

https://www.vegvesen.no/attachment/2685374/binary/1325825?fast_title=Hovedrapport%3A+Forbindelser+mellom+%C3%98stlandet+og+Vestlandet.pdf

Bergen, og rådde til at det vert sett i gang eit arbeid med ein konseptvalutgreiing (KVU) for strekninga. Fylkestinget i tidlegare Hordaland fylkeskommune støtta både i høyringsfråsegn til Nasjonal transportplan 2018-29 (vedtak i juni 2016, sjå ovanfor) og i høyringsfråsegn til Statens vegvesen sitt handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2018-2023³ ein KVU for eit slikt samband. Regjeringa har ikkje ville utføre denne, grunna mange andre prioriterte prosjekt i tidlegare Hordaland, og at det vil ta lang tid til realisering av eit slikt prosjekt. Fylkesrådmannen meiner det likevel er viktig å få avklart ein framtidig mogleg trase for eit slikt samband, slik at ein kan ta omsyn til desse planane i andre utbyggingsprosjekt på strekninga mellom E134/kryss med rv. 13 og inn mot Bergensområdet. Det er også mogleg å gjennomføre eit slikt samband i ein langsiktig utbyggingsrekkefølge, t.d. ved å byggje ny rv. 13 gjennom Oddadalen (rv. 13 Grostøl-Sandvinvatnet).

Fylkesrådmannen meiner vidare at vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast. For å styrkje konkurranseforholdet til bane framfor veg, er det viktig med fleire og lenger kryssingsspor slik at det kan køyrast fleire og lenger godstog på strekninga.

Fylkesrådmannen meiner det er eit stort behov for å utbetre rv. 13 gjennom Hardanger. Her er det store framkomstproblem, særleg i ferietrafikken. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til å utbetre dei verste flaskehalsane på rv. 13.

Fylkesrådmannen viser til at Kystverket føreslår ei rekkje farleiltak som i første rekkje vil betre tryggleiken til sjøs. Dette er positivt. Samstundes har Kystverket ikkje funne å kunne prioritere Stad skipstunnel og heving av ubåtvraket U864 ved Fedje innanfor si ramme. Fylkesrådmannen meiner det bør avsetjast midlar til desse to tiltaka som vil ha stor betyding for tryggleik langsetter kysten.

Fylkesrådmannen meiner det må utviklast eit fungerande ringvegssystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. Prosjektet vil vere viktig både for å kunne avlaste trafikken i Bergensdalen og Bergen sentrum, og for å binde Vestland sterkare saman ved at godstrafikk og anna nyttetraffikk kan få ein effektiv rute forbi Bergen. Planarbeid for delstrekninga bør difor startast opp for delstrekninga Arna-Fjøsanger/Hop. I eit kortsiktig perspektiv ønskjer fylkesrådmannen å utgreie tiltak for å betre framkome og gje betre trafikktryggleik på strekninga fv. 587 Arna- Middtun. Dette vil likevel ikkje på lenger sikt vere ei erstatning for ringveg øst.

Det er grunn til å peike på at det er ei rekkje prosjekt som ikkje er omtala i denne omgang. Det er behov for tiltak på fleire strekningar, men det er samstundes urealistisk at ein kan sikre finansiering til alle dei ønskja prosjekta ved denne rulleringa av Nasjonal transportplan 2022-2033.

I Statens Vegvesen sitt framlegg til prioriteringar, er det lagt inn midlar til programområdetiltak. Dette kan nyttast til mindre tiltak som gang- og sykkelveg, trafikktryggleikstiltak, tilrettelegging for kollektivtrafikk, servicetiltak osv. Slike tiltak vil kunne ha stor lokal betyding. Desse vil bli fordelte gjennom Statens Vegvesen sitt handlingsprogram til Nasjonal transportplan, som venteleg vil kome på høyring til fylkestinget i desember 2021.

Andre forhold

Transportsektoren må ta sitt bidrag for å bidra til å nå Noreg sitt klimamål om mellom 50 og 55 prosent innan 2030. Fylkesrådmannen legg til grunn at Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare vidare strategi for korleis transportsektoren skal nå dette målet. Tiltak som stimulering til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggfsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det offentlege, både stat og fylkeskommune, må også setje krav i sine anbod til å redusere utslepp, både innan drift og investeringar. Det må også vurderast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta som å leggje til rette for ladeinfrastruktur. Fylkesrådmannen finn initiativet til Avinor om å teste ut elektriske fly på Vestlandet som interessant, og er positiv til dette.

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge

³ <https://einnsyn.hfk.no/elnnsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?MeetingId=724&sourceDatabase=>

Fleire bompengeprojekt har svikt i inntekt grunna at nullutsleppskøyretøy betalar halv takst. Det er viktig at staten kjem med avbøtande tiltak i høve til denne underfinansieringa.

Det er vanleg at fylkeskommunen garanterer for bompengelån for nye store riksvegprosjekt. Grunngevinga har dels vore å få låge rentekostnader, og dels at det sikrar lokal forankring. Fylkesrådmannen elles vise til at med mange store riksvegprosjekt, er det samla garantiansvaret for fylkeskommunen for bompengelån blitt høgt. Ved store nye prosjekt auka ytterlegare. På dette grunnlag har spørsmålet om fylkeskommunen sitt garantiansvar har vore teke opp gjennom eit representantframlegg i Stortinget⁴. Det vart gjort slikt vedtak i saka (vedtak 738):

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte».

På grunn av at det høge garantiansvaret gir stor risiko for fylkeskommunen, meiner fylkesrådmannen at det er naturleg at staten tek over dette ansvaret heilt eller delvis.

Vidare prosess

Fylkesrådmannen peiker på at fylkeskommunane og dei store byane har fått frist til 14. mai med å gje innspel til prioriteringar til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkestinga og dei store byane er utfordra til uttale seg om alle prioriteringane knytt til Nasjonal transportplan. I tillegg er alle dokumenta som samferdselsverksemdene har utarbeida til Nasjonal transportplan 2022-2033 sendt på brei høyring med frist 1. juli. Ut i frå dette kan det vere ein moglegheit at fylkeskommunen kjem med supplerande synspunkt innan fristen 1. juli. Dette kan vere aktuelt om det syner seg at det politisk sett er naudsynt med lenger tid til delar av høyringsfråsegna til Nasjonal transportplan 2022-2033. Av omsyn til at fylkestinget sitt høyringsfråsegn skal bli teke omsyn til i den vidare prosessen, vil fylkesrådmannen rå til at uttalen i størst mogleg grad blir gjort ferdig i tingsete 12. mai 2020.

Fylkesrådmannen vil vidare peike på at det er viktig med vidare dialog med sentrale styresmakter om Nasjonal transportplan 2022-2033. I første omgang skjer dette gjennom at det er varsla regionale møte med samferdsleministeren like over sommaren 2020. Det har vidare vore vanleg med møte med stortingsbenkane, samt at fylkeskommunen deltek i høyring i transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget.

⁴ Jf Innst. 268 S (2017-2018)