
Saksnr: 2020/960-120
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Fylkesutvalet		07.04.2021

Uttale til komitéhøyring for Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Forslag til vedtak

1. Vestland er viktig for nasjonal verdiskaping. Fylket har store utfordringar knytt til tryggleik og framkome på vegnettet, noko som gjer at verdiskapingspotensialet ikkje blir utnytta. Satsing på infrastruktur på Vestlandet vil kome nasjonal verdiskaping til gode.
2. Fylkesutvalet meiner det er mykje positivt i framlegget til Nasjonal transportplan 2022-2033 som vil betre forholda for befolkning og næringsliv, og vil særleg framheve:
 - a) Det er store behov for å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Vestland fylkeskommune er difor glad for at det no blir sett av midlar til ei styrkt fylkesvegsatsing, og at det blir gitt kompensasjon til gjennomføring av statlege krav etter tunneltryggleiksforskrifta.
 - b) Fylkesutvalet er glad for at staten sine forpliktingane i byvekstavtalen er vidareført inklusiv finansiering av bybanen byggjetrinn 5 til Åsane med forlenga Fløyfjellstunnel.
 - c) Fylkesutvalet er nøgd med dei prosjekta som ligg inne i NTP 2022-2033. Fylkeskommunen har i sine innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 særleg prioritert E16 og Vossabanen, og er glad for at det no er lagt opp til oppstart av fellesprosjektet i første periode. Det er også positivt at E134 Seljestad -Røldal og Stad skipstunnel ligg inne med fullfinansiering, samt at fleire viktige rassikringsprosjekt kan realiserast. Fylkesutvalet er også nøgd med at det er lagt inn oppstart av prosjekta E39 Storehaug- Førde og E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast).
 - d) Vestland fylkeskommune er positiv til at Nye veier AS har fått sin første vegstrekning i Vestland, rv.13 Skare-Sogndal. Strekninga har store behov for betra framkome og rassikring. Vestland fylkeskommune ser fram til å samarbeide med Nye veier AS.
3. Fylkesutvalet vil peike på at auken i midlar til fylkesveg ikkje er tilstrekkeleg til å redusere forfallet i særleg grad. Midlane til kompensasjon til tunneltryggleiksforskrifta er heller ikkje tilstrekkeleg til å dekkje kostnadene. Fylkesutvalet meiner at det er uheldig at delar av midlane skal vere søkbare. Midlane må vere føreseielege slik at dei kan planleggjast og brukast på ein god måte.
4. Vestland fylkeskommune har store utfordringar knytt til ras på fylkesvegnettet, og er skuffa over at det ser ut til at det ikkje vert lagt opp til ei vidare opptrapping av rassikringsmidlane slik det vart lagt opp til i førre rullering av Nasjonal transportplan. Utfordringane med ras har auka dei siste åra mellom anna som følgje av meir ekstremever, noko som har ramma Vestland i særleg grad.

5. Det er store behov på riksvegnettet i Vestland. Fylkeskommunen vil særleg peike på følgjande prosjekt som ikkje er prioriterte i forslaget til Nasjonal transportplan 2022-2033:
- a) Det er særst uheldig at prosjektet E39 Klauvaneset-Vågsbotn ikkje ligg inne i NTP 2022-2033. Dette er eit prosjekt som er prioritert av både Bergen kommune og Vestland fylkeskommune.
 - b) Rv. 13 Vikafjellsvegen er den fjellovergangen i Sør- Noreg som er mest vinterstengt, og der det er stor rasproblematikk. Vi kan ikkje sjå at rammene til Nye veier AS til strekninga er tilstrekkelege til å starte opp dette prosjektet.
 - c) Rv. 15 Strynefjellet har tronge tunnelar, er rasfarleg og har vanskeleg vinterdrift. Det er stort behov for ny tunnel på dette sambandet.

Samandrag

Det skal vere ei høyring i Transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget 12. og 13. april om Meld. St. nr 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033. Denne saka omhandlar synspunkt frå Vestland fylkeskommune til innstillinga.

Det blir føreslått at uttalen legg vekt på at Nasjonal transportplan inneheld fleire gode tiltak for Vestland. Samstundes manglar ei sterkare satsing på fylkesvegnettet og rassikring. Av store statlege prosjekt føreslår fylkesrådmannen at det særleg er behov for å prioritere E39 Klauvaneset-Vågsbotn, og også rv. 13 Vikafjellet og rv. 15 Strynefjellet.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og veg

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Meld. St. nr. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 vart lagt fram 19. mars 2021. Nasjonal transportplan inneheld Regjeringa sitt framlegg til samferdselspolitikk, med bruk av økonomiske midlar og framlegg til store statlege prosjekt som skal startast opp. Sjå [Nasjonal transportplan - NTP - regjeringen.no](#)

Det skal vere ei høyring i Transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget 12. og 13. april. Fylkeskommunen har meldt inn fylkesordførar, opposisjonsleiar, leiar for hovudutval for mobilitet og samferdsel og fylkesrådmannen. Det er lagt opp til at det skal leggjast fram eit notat til høyringa. Frist for innsending av notatet er 7. april kl. 12.00.

Fylkestinget vedtok innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 den 12. mai 2020 (PS-sak 24/2020). Sjå [Politisk Utval \(vfk.no\)](#)

Vedtakskompetanse

Etter delegeringsreglementet for fylkesutvalet pkt. 6 kan utvalet avgje fråsegn på vegne av Vestland fylkeskommune

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Nasjonal transportplan 2022-2033 har betydning for rammene fylkeskommunen får til samferdsel dei komande åra.

Klima:

Nasjonal transportplan 2022-2033 har betydning for framtidige klimagassutslepp.

Folkehelse:

Nasjonal transportplan 2022-2033 har betydning for folkehelse.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Utbygging av transportnettet i Vestland er i tråd med delstrategi 3.3 Vestland skal utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester.

Tiltak i Vestland i Nasjonal transportplan

For fylkesveg legg regjeringa opp til å styrke den delen av rammetilskotet til fylkeskommunane som blir fordelt etter særskilt fordeling, for å kompensere for meirkostnader knytt til tunneltryggleiksforskrifta. Ramma for midlane til særskild fordeling er føreslått auka frå 2 718 mill. kr. i 2021 til årleg snitt på 2 943 mill. kr. i resten av planperioden. Det går ikkje fram om auken i sin heilskap skal gå til tunneloppgradering. Midlane til særskild fordeling omfattar også midlar til opprusting og fornying av fylkesvegnettet og skredsikring.

Tilskot til fylkesvegar vil auke frå 175 til 775 mill. kr. i perioden 2022-2027 aukande til 1 775 mill. kr. i perioden 2028-2033. Dette er ei øymerka tilskotsordning som skal ta utgangspunkt i vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Forstørring av bu- og arbeidsmarknadsregionar og viktige næringsvegar skal vere kriterium for prioriteringane. Det vil vere krav om ein fylkeskommunal eigendel som minst svarar til den statlege delen. Statens vegvesen skal forvalte tilskotsordninga.

I denne rulleringa av Nasjonal transportplan er det lagt opp til at det berre blir gitt omtale av store statlege prosjekt for 1. periode. For resten av perioden er det innan kvar transportkorridor gitt ein omtale av «Moglegeheiter i andre seksårsperiode».

Det er lagt opp til porteføljestyring av prosjekta. Det inneberer at ein del av dei prosjekta som ligg inne i 1. periode, vil kunne falle ut av planen om t.d. prosjekta blir dyrare enn anslått. Vidare

opplyste regjeringa på pressekonferansen til Nasjonal transportplan at det kan kome inn prosjekt som ikkje står på lista.

I Vestland er følgjande prosjekt prioritert i første periode:

- Fullfinansiering av E134 Røldal-Seljestad 3,1 mrd. kr.
- Fullfinansiering av E16 Hylland-Slæen (Skredsikring Nærøydalen) 1,5 mrd. kr.
- Fullfinansiering av Stad skipstunnel 3,45 mill. kr.
- Oppstart av E39 Storehaug-Førde 1,3 mill. kr. pluss bruk av bompengelån. Total prosjektkostnad 3 mrd. kr.
- Oppstart av E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast). 1 mrd. kr. pluss bruk av bompengelån. Total prosjektkostnad 37,7 mrd. kr.
- Rv. 13 Skare-Sogndal er overført til Nye veier AS, som har anslått at dei vil bruke om lag 3 mrd. kr. i første periode på vegen.
- Oppstart av E16 og Vossebana Arna- Stanghelle (K5). 4,3 mrd. kr. av 13,7 mrd. kr. til veg, og 2,3 mrd. kr. av 12,6 mrd. kr. til bane. I tillegg bruk av bompengelån til vegdelen.
- Oppstart av rv. 5 Naustdal-Erdal (skredsikring) 0,5 mrd. kr. av i alt 2,1 mrd. kr.

Følgjande prosjekt skal fullførast (bundne prosjekt):

- E39 Myrmel - Lunde
- E39 Svegatjørn - Rådal
- Rv. 5 Kjosnesfjorden (skredsikring)
- Rv. 555 Sotrasambandet (OPS-prosjekt)
- Dobbeltspor Arna-Bergen

Prosjekt som er prioritert av Vestland fylkeskommune, men som ikkje ligg inne i NTP

Vestland fylkeskommune handsama innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033. Følgjande store statlege prosjekt som vart nemnde i vedtaket, men som ikkje har vore prioritert:

- E39 Heiane - Ådland
- E39 Klauvaneset - Nyborg
- E39 Romarheimstunnelen
- E39 Bogstunnelen - Gaular grense
- E39 Byrkjelo - Grodås
- E134 Røldal - Vågslid
- Rv. 13 Vikafjellet
- Rv. 15 Strynefjellet
- Skredsikringsprosjekt på E39 (Skjersura og Votedalen)

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Fylkesrådmannen meiner at Vestland fylkeskommune har kome relativt godt ut av Nasjonal transportplan 2022-2033. Fleire sentrale prosjekt kan få oppstart i perioden. Det vil vere andre fylke som meiner at Vestland har kome for godt ut samanlikna med andre delar av landet. Fylkesrådmannen vil difor rå til at uttalen til Vestland fylkeskommune poengterer at investeringar i Vestland er viktig for nasjonal verdiskaping. Vidare er det viktig å gje uttrykk for at Vestland fylkeskommune støttar opp under dei prosjekta som Regjeringa føreslår i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Sjølv om ein kunne ha ønska ein raskare framdrift og oppstart på nokre av prosjekta, som t.d. Arna - Stanghelle, vil fylkesrådmannen ikkje rå til at det blir fremja i komitéhøyringa. Det kan setje prosjektet i spel. Det viktigaste for prosjektet no er å sikre oppstart. For å sikre at ein kjem raskt i gang med prosjektet, vil vidare planhandsaming og framtidige løyvingar i statsbudsjettet vere mest sentralt.

Det er ikkje grunn til å tru at det vil bli gjort vesentlege endringar i prioriteringane gjennom handsaminga i Stortinget. Det vil difor vere avgrensa kva for prosjekt som kan kome i tillegg. Fylkesrådmannen meiner det difor vil vere rett å velje ut nokre få saker som blir løfta opp i høyringa.

Fylkesrådmannen meiner det er særleg viktig å få inn E39 Klauvaneset-Vågsbotn. Vegen har låg standard med høg trafikk, store framkomeproblem og er ulukkesbelasta. Dette er eit prosjekt som er høgt prioritert av Vestland fylkeskommune og Bergen kommune. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at den diskusjonen som har vore i forhold til kollektivprioritering skal vere i vegen for å prioritere prosjektet.

Fylkesrådmannen rår elles til å prioritere rv. 15 Strynefjellet som har store utfordringar både med vinterdrift, rasfare og smale tunnelar, og rv 13. Vikafjellet som er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør-Noreg. Rv 13 er no overført til Nye veier AS sin portefølje, Rammene Nye veier vil sette av til rv. 13 vil ikkje vere tilstrekkeleg til å prioritere tunnel gjennom Vikafjellet.

Det er eit stort behov for midlar til opprusting av fylkesvegnettet. Det er positivt at det lagt opp til ein auke i midlane. Men rammene som ligg i Nasjonal transportplan 2022-2033 er ikkje tilstrekkelege til å redusere forfallet i særleg grad. Fylkesrådmannen meiner også at det ville ha vore betre om midlane gjekk direkte til fylkeskommunen, og ikkje gjennom ein søknadsbasert ordning. Den søknadsbaserte ordninga har til no hatt stort detaljfokus og kravd mykje arbeid både til søknad, oppfølging og rapportering. Fylkeskommunen har behov for ei ordning som er føreseieleg og gir rom for planlegging, budsjettering og gjennomføring på ein god måte.

Etter det fylkesrådmannen kan sjå, vert det ikkje lagt opp til auke i rassikringsmidlane. I gjeldande Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029 er det lagt opp til ei vidare opptapping av rassikringsmidlane i 2. periode. Dette er ikkje blitt fylgt opp i denne rulleringa av Nasjonal transportplan. Vestland fylkeskommune har store utfordringar knytt til ras på fylkesvegnettet, og er skuffa over at det ser ut til at det ikkje vert lagt opp til ei vidare opptapping av rassikringsmidlane slik det vart lagt opp til i førre rullering av Nasjonal transportplan. Utfordringane med ras har auka dei siste åra mellom anna som følgje av meir ekstremeveir, noko som har ramma Vestland i særleg grad.

Konklusjon

Det blir gitt ein uttale til transport- og kommunikasjonskomiteen i tråd med dette saksframlegget.