

---

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

---

---

**Til:** Vestlandsrådet

---

**Frå:** Fylkesrådmann Rune Haugsdal

---

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

## Transportetatane sine forslag til prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033

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

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

### Statens vegvesen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mill. 2020 kr.

#### *Bundne prosjekt*

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

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

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

### *Nye store prosjekt E39 Stavanger - Trondheim*

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

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

### *Skredsikring*

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

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

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

### *Byvekstavtale*

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

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

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

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

### Kystverket

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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