



Arkivnr: 2014/21176-44

Saksbehandlar: Matti Torgersen, Marte Hagen Eriksrud

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		02.06.2016
Fylkesutvalet		14.06.2016
Fylkestinget		14.06.2016

Nasjonal transportplan 2018-29 - Høyringsfråsegn

Samandrag

Dei statlege transportetatane har invitert fylkeskommunane og storbyområda til å koma med uttale til samferdselsetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Høyringsfristen er sett til 29. juni 2016. Med grunnlag i planforslaget og høyringsuttalane vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet våren 2017 leggja fram ei stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

Hordaland fylkeskommune har samarbeida med Bergen kommune, Bergen Næringsråd, Bergen næringsråd, LO og NHO om eit innspelsdokument med sikte på å kome fram til ein felles uttale frå regionen. Det har vore nedsett ei styringsgruppe, leia av fylkesordførar Anne Gine Hestetun, som har hatt ansvar for å få fram dette dokumentet.

Fylkesrådmannen har bede kommunane og andre interessentar om å kome med innspel til høyringsuttalen. Innkomne uttalar følgjer saka. Uttalar som kjem inn til fylkesrådmannen før handsaminga i fylkestinget, vil bli lagt ved saka..

Fylkesrådmannen si innstilling i saka følgjer styringsgruppa sitt framlegg til felles prioriteringar. Dette gjeld punkt 1-11 i fylkesrådmannen si innstilling.

Vidare har fylkesrådmannen kommentert andre delar av Nasjonal transportplan som ikkje er omfatta av prioriteringane til styringsgruppa, punkt 12-16 i fylkesrådmannen si innstilling.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget går inn for at minst økonomisk høg ramme må leggjast til grunn for Nasjonal Transportplan 2018-29. Utan høg ramme eller meir, vil det knapt vere midlar til nye prosjekt og ein vil ikkje møte dei store behova for tiltak i Hordaland.
2. Fylkestinget tilrår at ein i det vidare NTP-arbeidet synleggjer ein prosjektportefølje med klima/miljø som hovudkriterium, i tillegg til dei to porteføljeprinsippa som no ligg føre (samfunnsøkonomi og samfunnsøkonomi/ samfunnssikkerheit/samanhengande utbygging).
3. Fylkestinget vil understreke at øyremerka midlar til rassikring må stå i forhold til behovet som er kartlagt av Nasjonal rassikringsgruppe, dvs. + 25 mrd. kr. i perioden 2018-29.
4. Bymiljøavtale, med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, er avgjerande for å nå

overordna mål om bymiljø og klima. Det må sikrast ei tilstrekkeleg økonomisk ramme for å gjennomføre naudsynte investeringar til utbygging av kollektivtransporten, sykkelvegnett og andre infrastrukturtiltak, særleg med tanke på gjennomføring av viktige prosjekt i dei 4 første åra av planperioden. Med utgangspunkt i eksisterande finansielle situasjon for Bergensprogrammet og framtidige behov for mellom anna utbygging av Bybanen, går fylkestinget inn for 70% statleg finansiering av vidare utbygging av Bybanen.

5. Vedtatt plan for utbygging av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil gje ein samanhengande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Fylkestinget rår til at følgjande prosjekt blir prioriterte i handlingsplanperioden 2018-21:
 - a. E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
 - b. E16/E39 Ringveg aust
 - c. E39 Nordhordlandstunnellen (Klauvaneset-Nyborg)
6. Sotrasambandet er særst viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må kome på plass prioritering av kollektivtransporten frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader. For å ikkje svekke samfunnsnyttan av prosjektet og å påfører trafikantane urimelege kostnader, er det behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50% av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.
7. Fylkestinget støttar E16 Arna-Stanghelle som bunden prosjekt i NTP. Det er avgjerande av omsyn til kostnader/effektivitet, transporttryggleik, beredskap og miljø at jernbanestrekninga Arna-Stanghelle vert bygd ut samtidig med ny veg Arna-Stanghelle, dvs. samtidig realisering av K5-konseptet på denne strekninga med oppstart i perioden 2018-21. Samla, kontinuerlig utbygging Arna-Voss både på veg og bane bør ferdigstillast i løpet av planperioden 2018-29.
8. Viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i løpet av planperioden 2018-29 er:
 - Rv. 13 Vikafjellet
 - E134 Seljestad-Røldal-Vågslid
 - E39 Eikefet – Romarheim
 - E39 Heiane – Ådland
 - E16 Voss – Sogn og Fjordane grense
9. Det er behov for auka rammeoverføringar til fylkeskommunane til framtidig drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet inkl. ferjedrift og drift av kollektivtransporten. Fylkestinget støttar transportetatane sin vurdering av at det er behov for eit nasjonalt program for fornying av fylkesvegnettet, og tilrår eit program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert ferjekaier, bruer og tunnelar, vert bygd ned i same takt som på riksvegnettet.
10. Det er behov for ny godsterminal/logistikknutepunkt i Bergen, og fylkestinget rår til at utbygging/flytting skal skje i løpet av planperioden 2018-29. Synleggjing av dette, inkludert finansiering, må inn i NTP 2018-29.
11. Fylkestinget peiker på behovet for å gjennomføre KVV for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet.
12. Fylkestinget etterlysar ei vurdering av korleis Stortinget sitt vedtak om utsleppsfri kollektivtrafikk innan 2015 skal realiserast og finansierast. Eit aktuelt verkemiddel kan vere ei finansieringsordning som belønner fylkeskommunar som set krav til låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten.
13. Fylkestinget er nøgd med at NTP 2018-29 har ein ambisiøs klimastrategi. Denne må følgjast opp med ein klår strategi for infrastrukturtilrettelegging for fornybar energi i transportsektoren, inklusive

verkemiddel for marknadsutvikling og –utrulling for til dømes hydrogen.

14. Fylkestinget støttar at nordleg innsegling til Bergen er vurdert som bunden prosjekt i planperioden.
15. Fylkestinget støttar at Bømlo fiskerihamn vert prioritert i planperioden
16. Stord lufthamn er svært viktig særleg for næringslivet i Sunnhordland. For å sikre nødvendig framtidig utvikling og drift ber fylkestinget om at flyplassen bør innlemmast i Avinor sitt regionale lufthamnett.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 11.05.2016

1. Bakgrunn

Dei statlege transportetatane har invitert fylkeskommunane og storbyområda til å koma med uttale til samferdselsetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Høyringsfristen er sett til 29. juni 2016. Med grunnlag i planforslaget og høyringsuttalane vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet våren 2017 leggja fram ei stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om høyringsuttale til Nasjonal transportplan (NTP) 2018- 2029. NTP forslaget er lagt ved saka, og kan også lesast på <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslaget.html> . Her finn ein også grunnlagsmateriale og anna informasjon om transportetatane sitt forslag til Nasjonal transportplan.

2. Prosess med høyringsuttalen

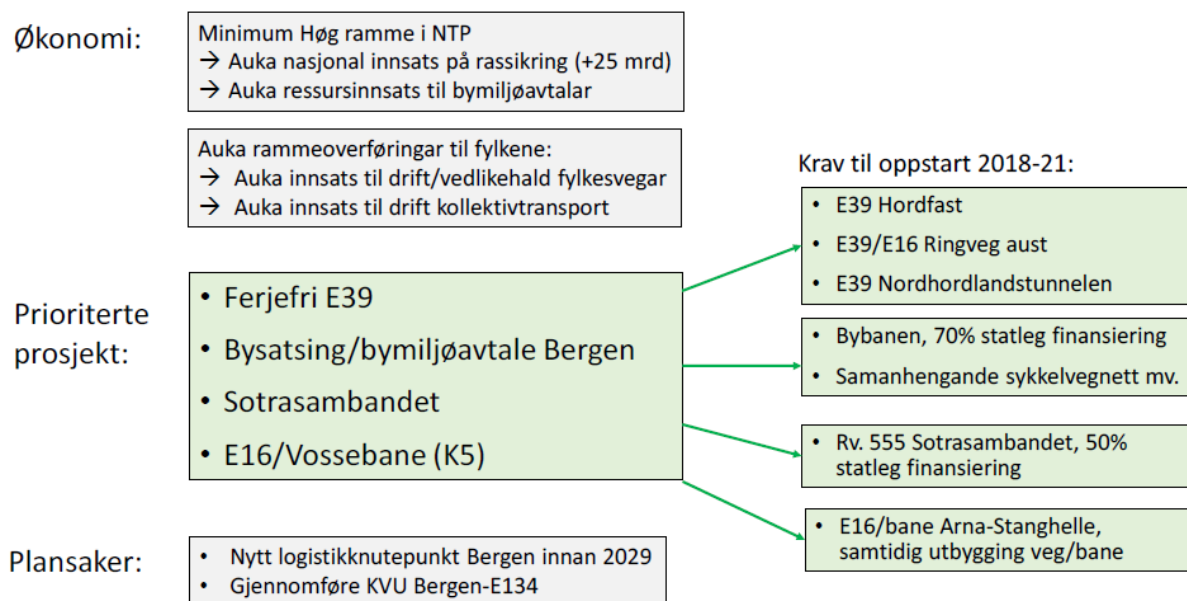
Hordaland fylkeskommune har samarbeida med Bergen kommune, Bergen Næringsråd, Bergen næringsråd, LO og NHO om eit innspelsdokument med sikte på å kome fram til ein felles uttale frå regionen. Det har vore nedsett ei styringsgruppe, leia av fylkesordførar Anne Gine Hestetun, som har hatt ansvar for å få fram dette dokumentet. Styringsgruppa har elles bestått av byråd for byutvikling i Bergen kommune Anna Elisa Tryti, regiondirektør Tom Knudsen i NHO, distriktssekretær i LO Roger Pilskog, næringspolitisk sjef i Bergen Næringsråd Atle Kvamme og opposisjonsleiar i fylkestinget Mona Røsvik Strømme. Sivilingeniør Helge Hopen har utarbeida innspelsdokumentet på oppdrag frå styringsgruppa. Innspelsdokumentet følgjer vedlagt.

Som eit ledd i arbeidet med høyringsuttalen inviterte Hordaland fylkeskommune, saman med dei andre samarbeidspartnarane, til ein høyrings- og innspelsmøte 13 april. På møte orienterte Statens Vegvesen og Jernbaneverket om grunnlagsdokumentet, og regionråda, og representantar frå miljøvernorganisasjon og næringsliv gav sine synspunkt til NTP-arbeidet. Regionråda vart og kalla inn til eit møte 4. mai der dei fekk presentert utkast til innspelsdokumentet, og kom med innspel.

Fylkesrådmannen har bede kommunane og andre interessantar om å kome med innspel til høyringsuttalen. Innkomne uttalar følgjer saka. Uttalar som kjem inn til fylkesrådmannen før handsaminga i fylkestinget, vil bli lagt ved saka.

3. Kort om felles innspelsdokument

Vedlagte innspelsdokument gir først ei kort oppsummering av hovudinnrettinga og dei viktigaste prioriteringane i NTP med hovudvekt på konsekvensar for Hordaland. Deretter vert det trekt fram viktige utfordringar og behov for fylket. Basert på ei fagleg tilnærming er det vurdert i kva grad NTP svarar på utfordringane og behova i fylket. Det vert til slutt vist dei viktigaste strategiske prioriteringane for Hordaland med framlegg til felles innspelsdokument frå partnerskapen. Dei viktigaste prioriteringane er vist slik i dokumentet:



Det er også vist til ein del viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i løpet av planperioden 2018-29:

- Rv 13 Vikafjellet
- E134 Seljestad-Røldal-Vågslid
- E39 Eikefet – Romarheim
- E39 Heiane – Ådland
- E16 Voss – Sogn & Fjordane grense

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Fylkesrådmannen si innstilling i saka følgjer styringsgruppa sitt framlegg til felles prioriteringar i innstillinga i punkta 1-11.

4. Andre tema i Nasjonal transportplan 2018-29

I nemnte innspelsdokument er det i første rekkje omtalt område som bysatsing/bymiljøavtalar og investeringar innan jernbane og veg. Etatane sitt grunnlagsdokument til NTP er eit omfattande dokument som inneheld framlegg til politiske prioriteringar på heile samferdselsområdet. Fylkesrådmannen har valt å omtale og kommentere relevante delar av etatane sitt grunnlagsdokument som ikkje er omfatta av det felles innspelsdokumentet, samt å utdjupe andre tema som ligg i grunnlagsdokumentet.

Grunnlagsdokumentet inneheld også andre tema som ITS (intelligente transportsystem), miljø, universell utforming, samfunnssikkerheit og klimatilpassing, langsiktig jernbanestrategi, motorvegplan, statleg kjøp av transporttenester, felles satsing på forskning og utvikling, gjennomføringsevne samt strategi for transport av gods. Fylkesrådmannen har i denne saka ikkje omtala desse tema nærare, men viser til grunnlagsdokumentet.

4.1 Klima og miljø

Det er fastsett eit mål om å halvere klimagassutsleppa frå transportsektoren, og det er lagt opp til ein eigen strategi for korleis dette skal gjennomførast. Det viktaste tiltaksområdet er teknologi og drivstoff som vil stå for om lag 90 % av utsleppsreduksjonen.

Det er føreslått følgjande mål:

- Etter 2025 skal nye privatbilar, bybussar og lette varebilar vere nullutsleppskøyretøy.
- Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 % av langdistansebussar, 50 % av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy.
- Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei større bysentra vere tilnærma utsleppsfri.

Dei viktigaste retningsvala i klimastrategien i dokumentet er:

- Låg- og nullutsleppsteknologi på veg (4-5 mill tonn CO2-ekvivalentar)
- Biodrivstoff i luftfart, sjøfart og tungtransport (4-5 mill tonn CO2-ekvivalentar)
- Nullvekstmålet i byområde (0,2 mill tonn CO2-ekvivalentar)
- Klimavenleg godstransport (0,4 mill. tonn CO2-ekvivalentar)
- Redusert utslepp frå bygging, drift og vedlikehald av infrastruktur (0,1 mill tonn CO2-ekvivalentar)

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Grunnlagsdokumentet omfattar ein ambisiøs klimastrategi med hovudvekt på teknologiske løysingar. Måla for klimagassutslepp er ambisiøse, og krev eit breitt spekter av verkemiddel. Det verkar ambisiøst at teknologi og drivstoff åleine skal stå for om lag 90% av utsleppsreduksjonen, og krev verkemiddel som er utafor verkemiddelapparatet som ligg i Nasjonal transportplan.

Å leggje klimaperspektivet til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan er i tråd med gjeldande Klimaplan for Hordaland og Regional transportplan.

Gjennomføringa av klimastrategien krev koordinert verkemiddelbruk frå alle mynde. Fylkesutvalet saknar ei vurdering av tiltaka for å oppfylle klimastrategien:

- Finansielle insentiv for fylkeskommunar som stiller krav til låg- og nullutsleppsteknologi ved innkjøp av køyrety og transporttenester, mellom anna i kollektivtransporten?
- Gjennomgang av ansvar, roller og ressursar i ulike departement, etatar og kommunal sektor for leggje til rette for infrastruktur for nullutsleppsteknologi og innfasing av biodrivstoff.
- Klimastrategien krev ei vurdering av vegprosjekt etter konsekvensar for klimagassutslepp, men den er ikkje inkludert i grunnlagsdokumentet. Ei slik prioriteringsliste bør utviklast og leggjast til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-29 og i seinare rulleringar. Dette er og omtala i det felles vedlagte innspelsdokumentet.

Overgangen til nullutsleppsteknologi i varedistribusjonen krev samkøyrde insentiv og tilrettelegging. Innfasinga av biodrivstoff i tungtransport, luft- og sjøtransport er avhengig av at ei heil næringskjede vert oppskalert. Det vert vist til ein eigen biodrivstoffstrategi og gjennomføringsplan, utan at tilretteleggingsoppgåvene til det offentlege vert definert.

4.4 Tiltak på Kystverket sitt område

Realisering av nordleg innsegling til Bergen er inne med 133 millionar som bunden prosjekt. Prosjektet har vore inne i førre handlingsplanperiode av NTP, og er under planlegging.

Ved høg ramme er det inne 166 mill til Bømlø fiskerihamn ved prosjektportefølgje ut frå samfunnsøkonomi, samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Det er positivt at nordleg innsegling til Bergen er inne som bunden prosjekt for å sikre ei alternativ innseglingslei til Bergen som m.a. kan nyttast av større cruise fartøy som ikkje kjem under Askøybrua.

Fylkesrådmannen rår til å støtte at fiskerihamn på Bømlo vert prioritert. Tiltaket vil vere av stor betydning for å oppretthalde og utvikle vidare eit av dei største fiskerimiljøa i landet.

4.5 Lufthamnar

For Bergen lufthamn Flesland viser det til at ny terminal er under bygging og venta ferdigstilt hausten 2017 med ein terminalkapasitet på 10 mill. passasjerar. På flysida er tal oppstillingsplassar ei aukande flaskehals, og det er aktuelt å rive det gamle driftsbygget og byggje ny brannstasjon i planperioden. Trafikkprognose tydar på at det vil vere behov for ein rullebane 2 først i 2040, men at det er viktig å sikre areal for dette.

Stord lufthamn Sørstokken er ikkje omtala i dokumentet.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Med den nye utbygginga på Flesland, vil flyplassen ha god kapasitet i lang tid frametter. Fylkesrådmannen er samd i at det er behov for å bandleggje areal til ein rullebane 2, sjølv om det per i dag ikkje er behov for å byggje ut denne på ein god stund. Det kan vere grunn på å peike på at ferjefri E39, saman med raskare Bergensbane, kan føre til redusert etterspurnad etter flytenester.

Stord lufthamn er svært viktig særleg for næringslivet i Sunnhordland. For å sikre nødvendig framtidig utvikling og drift, meiner fylkesrådmannen flyplassen bør innlemmast i Avinor sitt regionale lufthamnett.

4.6 Fylkeskommunalt transportsystem

Transportarbeidet på fylkesvegnettet utgjør om lag 35 % av det samla transportarbeid på vegnettet. Det er understreka at mange fylkesvegar er bygd for ein anna funksjon og transportmengde enn tilfellet er i dag, og det på mange fylkesvegar er eit stor investeringsbehov for å få naudsynt oppgradering. Etterslepet er rekna til om lag 62 mrd. kr. Hordaland har, saman med Nordland og Troms, det høgaste etterslepet. Dokumentet omtalar elles utfordringar knytt til trafikktryggleik, flaskehalsar, skred, ferjetilbod, samt fylkeskommunen sitt ansvar for drift av kollektivtransporten.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Nasjonal transportplan er først og fremst ein plan for staten sine transportområde. Det er likevel positivt at det fylkeskommunale transportsystemet er nemnt, og at utfordringane er omtalt. Det gir ein større fokus på denne delen av transportsystemet. Rammevilkåra for fylkesvegar må likevel først og fremst løysast i andre samanhengar.

Det er store utfordringar med standard og vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet. NTP har lagt til grunn stor satsing på vegvedlikehald, og etterslepet på statleg infrastruktur skal takast inn i løpet av planperioden. Dette er viktig satsing for å styrkje transporttryggleiken. Det er naudsynt at denne satsinga også omfattar fylkesvegnettet og at nok midlar til dette vert kanalisert gjennom rammeoverføringane til fylka. Dette er også teke opp i det felles innspelsdokumentet.

Det vil i løpet av året kome ein eiga ferjestrategi som tek opp problemstillingane i ferjemarknaden.