

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Dato	23.06.2023
Vår referanse	2022/65105-86
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Matti Torgersen
E-post	Matti.Torgersen@vlfk.no
Telefon	92224656

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høyringsfråsegn

Fylkestinget i Vestland gjorde 15.juni 2023 vedtak i sak om Nasjonal transportplan 2025-2036 – Høyringsfråsegn (PS-sak 64 2023). Saksframlegg og protokoll finn de på: [Utvvalsmøte \(elementscloud.no\)](https://elementscloud.no).

Vedtaket vart som følgjer:

«Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høyringsfråsegn

- A. Vestland fylkesting svarar med dette på Høyringsbrev, dykkar Ref 23/629, til Nasjonal transportplan, høyring av transportverksemdene sitt svar på NTP-oppdraget. Innleiingsvis viser me til at innspelet me sende til NTP 12. mai 2020 vart gitt av same fylkesting som no. Me byggjer derfor naturleg nok på innspelet frå 2020, då behova våre er dei same som då, ja til og med auka. Dermed melder me følgjande hovudinnspel: Vestland fylke treng høg økonomisk ramme for NTP, og Regjering og Storting må innan ramma av NTP prioritera Vestland fylke med auka løyvingar uansett.
- B. Transportsystema i Vestland har gjennomgåande langt lågare standard enn resten av landet, og har langt igjen for å få eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem. Me har stort vedlikehaldsmessig etterslep på både riks- og fylkesvegar. Investeringsbehovet er stort, og naturen i fylket gjer at infrastrukturutvikling må fortsetja, skal fylket utviklast i takt med resten av landet Me er det største eksportfylket, som skaper store verdier for landet. Betra transportsystem i Vestland gjev derfor store verdier for Noreg i form av eksportverdier og skatteinntekter. Dette må vera viktige perspektiv i å nettopp prioritera Vestland fylke ved denne NTP-rulleringa.
- C. Vestland har store utfordringar på samferdselsområdet, og ligg langt tilbake samanlikna med andre landsdelar i standard for veg- og banenettet. No er det Vestland sin tur til å bli prioritert i NTP. Over 90 % av transporten går på veg, og derfor må fordeling av samferdslemidlane stå i forhold til transportbehovet. Dei delane av landet som har lite jernbane må få ein høvesvis stødde andel av vegmidlane. Ein peikar vidare på at ein gjennom politisk styring sikrar ei rettferdig fordeling av jernbanemidlane og sikrar oppstart av K5 på Bergensbanen. Om lag 80 mrd. av NTP går til byvekstavtalane. I SVV sitt framlegg går heile auken til byvekstavtalen i Oslo. Reguleringsplan for Bybanen BT5 i Bergen er no vedteken, og regjeringa må då sjølvstakt både sikra midlar til kontinuerleg utbygging av Bybanen, og også sikra 70%-løyving til BT5.
- D. Vestland fylkeskommune utfordrar Staten til å revidera kriteria for samfunnsøkonomiske lønsemd. Noverande kriterium er ikkje tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar, og framstår ikkje logiske å forstå for det breie lag av innbyggjarane. NTP legg til grunn tradisjonell framskrivning av transportmønster, som føreset at det ikkje vert

innført nye tiltak eller verkemidlar for å påverke transportetterspurnaden. I Vestland må investeringar som set liv og helse først, framkome for folk og næringsliv og eit miljøvenleg transportsystem prioriterast. Investeringar trengst også for auka kollektivbruk, sykkel og gange. Vestland fylkeskommune legg vekt på tiltak som bidreg til reduserte klimagassutslepp, redusert tap av matjord og i størst mogleg grad sikrar natur og miljø. Det same gjeld forhold knytt til meir ekstremvær, flaum og ras. Utvikling av transportsystema må i sin heilskap også vurderast som verkemiddel for å oppnå ei balansert utvikling i heile fylket difor må det startast opp vegprosjekt i fleire delar av fylket.

Vestland fylkesting grupperer innspelet i kategoriar:

1. Rassikring

Vestland har i dag mange skredutsette vegar noko som skapar store utfordringar med tryggleik, framkomne og beredskap. Venteleg vil også fylket bli hardare råka enn resten av landet med omsyn til klimaendringane med meir flaum og ras. Vestland fylkeskommune viser til, og støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Ambisjonane i den statlege rassikringsplanen er for låge:

- a. Vestland Fylke er usamd i at SVV foreslår å fjerne post 31 «Rassikring» som eigen budsjettpost, og la rassikringsprosjekt inngå som del av posten «Store prosjekt». Dette er i strid med ambisjonane for ein nasjonal gjennomføringsplan for rassikring om å sikre alle punkt i kategori høg og middels, og ber om at vårt syn vert tatt til følgje.
- b. Vestland fylkeskommune ber om at potten for rassikring av fylkesvegar vert 3-dobla i første periode. Då vil Vestland fylkeskommune kunne laga ein plan for dei 6 mest kritiske prosjekta innan ein 10-årsperiode.

2. Fylkesvegar

Midlane til fylkesvegar må aukast betydeleg i NTP. Dette er svært lite vektlagt frå transportetatane si side, og me ber om at vårt syn vert tatt til følgje. NTP må i større grad ta inn over seg at fylkeskommunane er viktige samferdselsaktørar som vegeigar. Staten må setje fylkeskommunen i stand til å løyse desse oppgåvene, til dømes:

- a. Det store etterslepet på fylkesveg har alvorlege konsekvensar for framkome, for næringslivet og ikkje minst for trafikktryggleiken. Forskjellen på vegstandarden mellom fylkesveg og riksveg er aukande. Vestland fylkeskommune meiner at den foreslåtte auken i rammene til drift og vedlikehald, bør delast mellom fylkesveg og riksveg.
- b. Vestland fylkeskommune treng store løyvingar for å kunna oppfylle kravet om tunnelsikring av fylkesvegtunnellar. Tunneltryggleiksføreskrifta 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 stilt til rådvelde.
- c. Flaumsikringsbehovet er sterkt aukande, og krev kraftig auka løyvingar framover. Vestland fylkeskommune ber om at det vert avsett årlege midlar til flaumsikring av fylkesvegar, og at desse dannar grunnlaget for NVE sine prioriteringar saman med fylkeskommunane.
- d. For fleire av riks- og europavegane er dårlege fylkesvegar einaste omkøyringsmogelegheit. Ved uplanlagt, og ikkje minst planlagt stenging, vil det gje stor ekstrabelastning og vere beredskapsmessig utfordrande. Staten bør gjennomføre ei kartlegging for dei viktigaste omkøyringsrutene, og løyve ekstra tilskot for at desse kan settast i stand til den ekstrabelastninga dei får. For Vestland vil dette til dømes vere svært aktuelt når Lærdalstunellen skal stengast i lengre tid og for vegen via Tokagjelet i Kvam som er omkøyringsveg for E16, Voss-Bergen.

- e. Vestland fylke har planar om fleire viktige ferjeavløysingsprosjekt. Vestland fylkeskommune ber om auka statlege rammer til ferjeavløysingsordninga, og raskare statleg tilbakemelding om økonomiske føresetnader i dei det vert sendt søknad om. Prosjekter som er godkjent før 2017, må få tilgang til rentekompensasjonsordninga. Dette må gjelde for prosjekter som er godkjent både før og etter 2017. Ferjeavløysingsordninga må også omfatta innkorting av ferjesamband, slik det er bestemt av Stortinget.

3. Byvekstmidler – Miljøløftet

Vestland fylkeskommune føreset at byvekstavtalen i Bergensområdet (Miljøløftet) vert vidareført etter 2029, og at den samla finansielle ramma til Miljøløftet blir styrka og ikkje redusert om fleire byar får byvekstavtale.

- a. Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune, og reguleringsplan for BT5 er no godkjent. Vi kan difor ikkje akseptere transportverksemdene sin føresetnad om at Fløyfjelltunellen nord må ferdigstillast før bygging av Bybanen mot Åsane kan starte opp. Fylkeskommunen har framleis ei klår forventning om at staten hausten 2023 kjem med ein garanti om statlege midlar til BT5, slik at byggestart på Fløyfjellstunellane kan skje som planlagt i 2025. Parallelt vil vi starta bygging av BT5.
- b. Partane i Miljøløftet er samde om kontinuerleg utbygging av Bybanen i Bergen. Dermed må det sikrast midlar frå staten til dette. Sørlege Fløyfjellstunellane er tunneloppgradering, og må få midlar til dette i første periode. Regjeringa må følge opp sine lovnader om 70 % statleg finansiering.

4. Vestland fylkeskommune meiner at følgjande statlege prosjekt må få oppstart i første periode:

- a. Vestland fylkeskommune oppretthald at E16/Vossebanen Arna-Stanghelle (K5) er det høgast prioriterte av store investeringar, og meiner det er heilt uholdbart at dette viktige prosjektet ikkje er prioritert i framlegget frå etatane. Prosjektet er viktig for liv og helse, det er planavklart og klart for realisering allereie i 2024.
- b. Vestland fylkesting føreset at E39 Storehaugen-Førde og E134 Seljestad-Røldal som er planavklarte og prioriterte prosjekt i Statens Vegvesen sin portefølgje må startast opp. Begge prosjekta er viktige framkomne- og klimaprojekt som både vil erstatte utfordrande strekningar og redusere utslepp og kostnader særleg frå tyngre køyretøy. Fylkestinget forventar at bompengeproposisjon for E39 Storehaugen-Førde kjem til behandling i kommune og fylkesting som opphavelag planlagt.
- c. Strekninga E39 Vågsbotn-Klauvaneset er første del av Ringveg øst, og er ei kritisk trafikkfarleg strekning, flaskehals i trafikksystema i Bergen, som vart kjempa fram i NTP-handsamainga på Stortinget 2021. Planarbeidet må startast snarast, slik at det vert mogleg med oppstart i slutten av 1. periode.
- d. E16 Hylland-Slæen vil erstatte to bratte tunellar med vanskeleg kurvatur som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta, i tillegg til å sikre strekninga mot ras. Prosjektet er planavklart, og bør startast opp så snart som råd.
- e. Den sterkt skredutsette strekninga rv 5 Erdal-Naustdal ligg inne i første periode i dagens NTP, og må behalde den posisjonen. Motsegna er løyst og kommunedelplanen kan planavklarast. Prosjektet ligg inne i SVV si portefølgje.
- f. Vestland fylkeskommune støttar SVV i at E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) vert planlagt vidare og starta opp. Rogfast er under bygging og Møreaksen er i planfase, dermed må ferjefri E39 ha framdrift også i Vestland. Vestland fylkeskommune støttar at SVV vurderer standard og løysingar på E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) med sikte på å redusere inngrep og miljøulempar, og å få ned kostnadene for prosjektet.

5. Andre prioriterte statlege vegprosjekt.

- a. Vestland fylkeskommune er positiv til at det er satt av midlar til rv. 13 i Nye veier AS sin portefølje, og ber om at rassikring bør ha særleg prioritet på denne strekning. Rv 13 er ein viktig nord-sør-korridor i indre del av Vestland, og utbetring av Oddadalen. Kyrkjeneset-Bjotveit og Vinje-Myrkdalen vil ha særleg stor nytteverdi. Fylkeskommunen viser til at rv. 13 Vikafjellet er den mest vinterstengte vegen i Sør-Noreg, og ber om at Vikafjellstunnelen vert innarbeida i Nye Veier AS sin portefølje. Nye Veier AS og SVV har same konklusjon på Vikafjellsvegen;- det er ei politisk viljeseerklæring som trengst for å byggja tunellen. Vestland fylkeskommune utfordrar Stortinget til å fatta prinsippvedtak om bygging av Vikafjellstunell, og gje planmidlar i første periode av NTP.
- b. E134 Bakka – Solheim har låg standard og store behov for nybygging og oppgradering. Vestland fylkeskommune registrerer at det blir gjort nokre tiltak gjennom Haugalandspakken, og meiner at strekningsvise utbetringsmidlar på ytterlegare delar av strekninga bør prioriterast. Det ligg føre positive vedtak om bompengefinansiering i dei berørte kommunane for å sikre realisering av denne vegstrekninga, med denne bakgrunnen ber Vestland fylkeskommune SVV å starte opp arbeid med å vurdere bompengepotensialet på heile strekninga. For den austre delen, E134 Bakka – Etne, er nybygging einaste alternativ.
- c. Fylkeskommunen finn det ikkje akseptabelt at rv 15 Strynefjellet vert teke ut av SVV sin portefølje. Fjellovergangen har smale tunellar, er rasutsett og ofte vinterstengd. Vidare planlegging av rv. 15 Strynefjellet må prioriterast med sikte på å realisering i neste rullering av NTP.
- d. Vestland fylkeskommune ser fram til at KVV E134 Arm til Bergen vert sendt på høyring, og ber om rask avklaring av trasevalet.
- e. Vestland fylkeskommune viser til framlegget om omklassifisering av fv.561 Kolltveit - Sture og fv.57 Knarvik - Mongstad grunna beredskapsomsyn. Fylkestinget vil peike på at endra vegeigarskap ikkje er nødvendig for å ivareta samfunnstryggleik og beredskap, men at det handlar om å gjere fylkeskommunane i stand til å utføre oppgåvene. Dette kan skje gjennom t.d. ei eiga tilskotsordning. Fylkeskommunen vil likevel vise til at fv. 561 Kolltveit – Sture og FV 57 Knarvik-Mongstad både går til næringsområde av nasjonal interesse. FV 561 passerer Ågotnes der det vert ny godshamn for Bergensområdet. Fylkeskommunen ber derfor om omklassifisering av begge desse vegstrekningane.
- f. Vestland fylkesting ber om at det vert sett av midlar til utbetringar av mindre riksvegtrasèar i fylket. Dette vil gje rask standardheving på særleg utsette strekningar: E39 Heiane- Ådland, E39 Eikefet – Romarheim (i realiteten tunneloppgradering, er planavklart), E39 Bogstunnelen – Sunnfjord grense, E 39 Byrkjelo-Sandane, RV 52 utbetring for tungtransport. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
- g. Nedkorting av reisetida for Bergensbanen til 4 timar er viktig for at tog skal bli konkurransedyktig med fly mellom Austlandet og Vestlandet. I tillegg til utbygging av Vossabanen må Ringeriksbanen verte bygd ut i NTP-perioden.

6. Trygge skuleveggar

Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak direkte retta mot barn og unge. Fylkestinget vil peike særskilt på:

- a. Tiltak som sikrar trygg skuleveg for born som går eller sykklar og trygg av-/påstiging for dei som nyttar skulebuss/båt.
- b. Trong for auka bruk av Hjartesonene både ved eksisterande skular og ved planlegging av nye skular.

- c. For at born og unge, særleg i distrikta, skal kunne delta i aktivitetar utanom skulen og leve aktive liv, er det viktig med tilrettelegging for gang-/ sykkelveggar og fleksible skysordningar.
- d. Sterkare satsing på kunnskap om trafikktryggleik, knytt til mellom anna i helsestasjonar, barnehagar og skular.
- e. Sikre at barn og unge sitt perspektiv vert vektlagt i utviklinga av infrastruktur- og transporttilbod.

7. Kollektiv og det grønne skiftet

- a. Den pågåande elektrifiseringa av transportsektoren gir store utfordringar i ein overgangsfase for fylkeskommunane, særleg knytt til hurtigbåt, ferje og buss. Staten må bidra gjennom Enova til å understøtte denne omstillinga.
- b. Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet. Staten må i større grad setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som er nødvendig for å møte framtidige behov.
- c. Vestland fylkeskommune viser at rettleiaren «Veileder for helhetlig knutepunktutvikling», og peiker på at Statens vegvesen må ta eit større ansvar for utbygging, drift og finansiering av kollektivterminalar ved riksveg i tråd med rettleiaren.

8. Tiltak under Kystverket

- a. Vestland fylkeskommune viser til at Stad skipstunnel er utsett grunna kostnadsauke. Fylkestinget føreset at skipstunnelen vert bygd.
- b. Vestland fylkeskommune viser til at det er eit stort behov for utbetring av farleier langsetter kysten, og støttar framlegga frå Kystverket. For Vestland gjeld dette Mortingsbåen, Skatestraumen- Måløy sør, innsegling til Florø, og Indre Steinsund. Vestland fylke har vedteke å flytta hurtigbåtstoppet i Solund frå Krakhella til Hardbakke for å få meir effektiv ekspressbåtrute. I den samanhengen vil Indre Steinsund vere viktig.
- c. Vestland fylkeskommune forventar at Staten byggjer Kalvåg fiskerihamn i 2024. Vestland fylkeskommune hadde denne fiskerihamna i investeringsbudsjettet for 2024, og meldelde dette til staten då Staten overtok ansvaret for fiskerihamnene.
- d. Ubåt U864 ved Fedje må hevast snarast råd, slik at Norge oppfyller Nordsjøavtalen om å hindra kvikksølvutslepp til Nordsjøen.

9. Luftfart

- a. Vestland Fylkesting meiner fleire avganger og lægre prisar på flygingane på kortbanenettet er ei viktig prioritering innan luftfarten.
- b. Vestland Fylkesting ser positivt på at Vestlandet vert pilotområde for elfly på både det kommersielle rutenettet og på kortbanenettet.
- c. Nytt terminalbygg ved Florø lufthamn må på plass i komande periode.

10. Fylkeskommunane sitt garantiansvar

Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt for høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over hele ansvaret på riksveg.

11. Ekspressbusstilbod på tvers av fylkeskommunane

Vestland fylkeskommune ber staten jobbe for å sikre eit heilskapleg og nasjonalt ekspressbusstilbod på tvers av fylkeskommunane.

Vestland fylkeskommune viser elles til høringsfråsegn frå 2020 frå Vestland fylkeskommune til NTP 2022-2033, og til uttale til komitéhøyring for Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022- 2033.

Med helsing

Matti Torgersen
seniorrådgjevar
INV - Utgreiing

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift