

Forslag frå Høgre og FrP til uttale til NTP 2022-2033

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. Innbyggjarar og næringsliv i Vestland skaper store verdier for Norge i form av eksportverdier og skatteinntekter. Samstundes har Vestland store utfordringar med grunnleggjande infrastruktur for oppretthalda og styrkja verdiskapinga framover. Fylkestinget meiner at Vestlandet får uforholdsmessig liten del av dei samla investeringane på veg, sett i lys av at staten finansierer både investering og drift av jernbane på det sentrale austlandsområdet. Fylkestinget vil vidare peike på behovet for ei revidering av dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd, der liv og helse, samt framkome i større grad vert vektlagt. Dette vil bidra til ei meir balansert utvikling i heile Vestland.

3. Fylkesvegane er viktige næringsvegar, bind kommunar saman, byggjer større bu-, arbeids-, og serviceregionar, og fører trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge, framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Berre i Vestland fylke er vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet stipulert til om lag 12 mrd kr. Fylkestinget ber difor om ei eiga nasjonal satsing på fylkesvegnettet i NTP 2022-33, m.a. slik at ein kan ta att vedlikehaldsetterslepet i løpet av ein 10-årsperiode. Dette er i tråd med målsettinga staten har for reduksjon av vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet.

4. 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 særst vanskeleg økonomisk situasjon.
- b.** Fylkeskommunane står ovanfor ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp 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 følge 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

5. 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 store kollektivnettverk i Bergensområdet. Fylkeskommunane må også setjast i stand til å kunne finansiere auka i driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.

6. 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 klima- og miljøutfordringane.

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.

7. For investeringar i store prosjekt meiner fylkestinget at det må leggjast vekt på følgjande:

a. Fylkestinget er positiv til at Rv555 Sotrasambandet, E39 Myrmel-Lunde, E16 Hylland-Slæen og Rv5 Kjøsnesfjorden er sett som bundne prosjekt av Statens Vegvesen, og føresett at dei får oppstart i første 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. Stad skipstunell er prioritert prosjekt og må ha snarleg oppstart. Fylkestinget stør fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv 5 Markegata i Florø.

b. Fylkestinget meiner at E39 Ådland-Svegatjørn, som et prosjekt med særleg høg samfunnsnytte, må realiserast. Prosjektet vil bidra til tryggleik, næringsutvikling og utvikling av ein felles bu- og arbeidsmarknad, med meir enn halvering av reisetida mellom to av Norges største byar, Bergen og Stavanger. Prosjektet bidreg og til ein markant reduksjon av klimagassutslepp, og fører til betre rammevilkår for utvikling og omstilling, særleg i olje- og gassnæringa. Særleg er dette viktig for Bergensregionen der nærings- og samfunnsutviklinga dei siste åra har vist ein markant stagnasjon samanlikna med andre byregionar i Norge.

Fylkestinget er nøgd med kostnadsreduksjonen ein har gjennomført knytt til Hordfast og meiner dette arbeidet må halde fram.

c. Fylkestinget meiner E16 og Vossebanen må realiserast. Strekninga er særleg ras- og ulykkesutsett. Prosjektet har høg nytte knytt til næringsutvikling og tryggleik. Fylkestinget er positiv til kostnadsreduksjonar om det bidreg til raskare oppstart.

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.

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. Fylkestinget meiner den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava kan vurderast. Behova er og stor på delstrekninga E39 Heiane- Ådland.

Nord for Bergen, er behova særleg store på strekningane E39 Storehaugen-Førde, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense og E39 Byrkjelo-Grodås. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han vil og gje stor innsparing i reisetid og vere eit viktig trafikktryggingstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i NTP. Fylkestinget meiner at på sikt må ferjefri E39 vere ei målsetting, også i denne delen av fylket. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane, prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda.

e. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av Rv5 Erdal Naustdal, Rv13 Vinje-Myrkdalen og Rv13 Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på Rv13 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 Våtedalen må sikrast. Det er også eit stort behov for ny tunnel på Rv15 Strynefjellet grunna tunneltryggleiksforskrifta, vanskeleg vinterdrift og rasfare.

f. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til Rv13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.

g. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for utvikling av et godt kollektivnettverk til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samanheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.

h. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak på Vestlandet. Heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er eit viktig prosjekt for kystsamfunnet, og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.

i. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom austlandet og vestlandet. I første omgang må E134 Vågsliid-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.

j. Fylkestinget meiner at det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegssystem 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 Fv587 Arna Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg Øst på lenger sikt.

k. Fylkestinget viser til Øst-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet, 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 anleggsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det er nødvendig å legge til rette for ladeinfrastruktur i heile Vestland.

10. Fylkestinget forventar at staten tek sin del av spleiselaget for å sikre 100 % utbygd høgfartsbreiband i første del av planperioden.

11. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge

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

13. Ferjeavløysing må bli eit eige strategisk satsingsområde i NTP. Fylkestinget meiner verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å leggja til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsformer som tar omsyn til heile kapitalkostnaden.

14. Fylkestinget syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien, og Vestland fylke vil gjerne ha rolla som pilotfylke for elektrifisering av luftfarten. Me ber om midlar til å etablere nullutsleppsteknologi innan luftfart og at Avinor prioriterer elektrifisering av utvalde innanlandsruter til og frå Flesland, slik at Vestland kan utvikle leiande kompetanse for elektrifisering av luftfarten.

15. Sykkel er et transportmiddel som er tilgjengeleg for dei aller fleste, og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for betre folkehelse og miljø. Målsettinga om 8% sykkedel nasjonalt og 20% i dei største byane må oppretthaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel i nye vegprosjekt både på riks- og fylkesveg og i byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.

16. Fleire fylkesveggar har stor verdi for næringslivet, og går gjennom regionar med stort vekstpotensiale. Desse vegane bør få status som riksveg. Fylkestinget vil konkret peike på Kystvegen Bergen – Ålesund. Tilsvarande er det naturleg at sentrale samband mellom regionsentra og storbyane får riksvegstatus, t.d. Askøy-Bergen.

17. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal Transportplan 2022-2033.