

Til Vestland Fylkeskommune, Innlandet Fylkeskommune, Møre og Romsdal Fylkeskommune.

Innspel til Nasjonal Transportplan 2022 - 2033.

Frå Stryn, Stad, Gloppen, Kinn, Bremanger, Volda, Ørsta, Stranda, Skjåk og Lom Arbeidarparti.

RV 15 Måløy – Otta.

Ny tunnel Skåre - Breidalen må prioriterast med start i 1. periode av NTP 2022 – 2033.

RV 15 er i NTP 2018 – 2029, kapittel 13.1, omtala som ein del av korridor 6; E6 Oslo – Trondheim. E6 har armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund.

RV 15 mellom Vestlandet og Austlandet har vore stengt om lag 20 gongar denne vinteren. Dei gamle tunnelane tilfredsstiller ikkje tunnelforskrifter frå 2025 i tillegg til at strekningar i dagen er svært utsette for skred og fare for skred.

Stryn, Stad, Gloppen, Kinn, Bremanger, Volda, Ørsta, Stranda, Skjåk og Lom Arbeidarparti krev at Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet sitt valde konsept for RV 15 Strynefjellet, B1, som er Statens Vegvesen si tilråding; ein ny tunnel mellom Skåre i Stryn kommune, Vestland Fylke og Breidalen i Skjåk kommune, Innlandet Fylke, tilrettelagt for arm til Geiranger, vert innarbeid i første del av Nasjonal Transportplan 2022 – 2033. Dette er ei framtidsretta løysing med 100 % regularitet, som eliminerer alle 12 skredutsette parti, er miljøvenleg ved å redusere stigninga frå 11 % til under 5 %, og sikrar trekkruta i kalveområde for den viktige villreinstammen på Strynefjellet. Planprosessen kan kortast ned ved å gå rett på statleg reguleringsplan, sidan mesteparten av strekninga er tunnel i fjell.

Eit vegnett som gir god regularitet, trygg veg, lågast mogleg transportkostnader og best miljø er svært viktig for det ekspansive og verdiskapande næringslivet i regionen som soknar til RV 15. Både for næringsutvikling og busetnad er det avgjerande viktig at vegnettet er å stole på.

Vi viser til den særskilte funksjon som RV 15 har i dag som aust/vest samband for næringslivet ein region med årleg verdiskaping på om lag 70 MRD. Sambandet har spesielt stort innslag av tungtrafikk, som tener næringslivet i regionane på begge sider av fjellet. Opprustinga av E6 styrkar RV 15 som trafikkroute både til Austlandet og Trøndelag. Mykje av trafikken på FV 60 føl også RV 15 over Strynefjellet. RV 15 er det brei semje om lokalt i regionen og ingen debatt om traseval. Konseptvalet er gjort sommaren 2018.

RV 15 er raskaste vegen til Oslo og Trondheim for mange viktige bedrifter på Nordvestlandet. Grunna stigning og smale / låge tunnelar på RV 15 Strynefjellet, samt stengd veg på grunn av ras og rasfare, må næringslivet ofte velje andre og lengre transportetappar. RV 15 er viktig bindeledd mellom hamna i Måløy og jernbane på Otta for godstransport. RV 15 er einaste ferjefrie sambandet mot E6 mellom Sognefjorden og Storfjorden. Det er svært viktig for utviklinga i ein stor region at dette prosjektet vert prioritert i 1. periode i NTP 2022 - 2033.

Midlar avsett til skredsikring må aukast til minst NOK 72 MRD i NTP 2022 – 2033 i samsvar med Nasjonal Ras-sikringsgruppe si tilråding.

Stryn AP Jarle Hessevik	Stad AP Harald Hansen	Gloppen AP Monica Grov	Kinn AP Solveig Willis	Bremanger AP Anne Kristin Førde
Volda AP Sverre Leivdal	Ørsta AP Karen Høydal	Stranda AP Inger Helen Abelsen	Lom AP Bjørn Ola Aukrust	Skjåk Arbeidarparti Stig Erlend Banken

Til
Vestland fylkeskommune

2. april 2020

Innspill til Nasjonal transportplan 2022–2033 fra Askøy kommune

Vi viser til skriv datert 20. februar 2020 fra Vestland fylkeskommune, der det blir bedt om innspill fra kommuner og andre samarbeidspartnere til hva fylkeskommunen bør legge vekt på i sin høringsuttale og fylket sine prioriteringer til Nasjonal transportplan innan fredag 3. april.

Regionale planer legger til rette for vekst, robust næringsliv og miljøvennlig transport i hele fylket. Fylkes- og regionsenter er avhengig av effektivt kollektivnettverk mellom arbeidsmarkedsregionene hvis man skal klare å oppnå nasjonale forventninger og krav til nullvekst i personbiltrafikken.

Askøy kommune anbefaler at inn- og utfartsårer til fylkessenter og regionsentrene er tilsluttet europa- eller riksveinett og ber dermed Vestland fylkeskommune om å støtte kommunens ønske om riksvei til regionsenteret Kleppstø. Vestland fylket sine regionsenter- og arbeidsmarkedsstruktur må sees i sammenheng og det er avgjørende at fremtidige prosjekter legger tilrette for statelige finansieringsmodeller.

Vestland fylke har unike muligheter til å benytte havnebassenget rundt Bergen til blå kollektivbane. Derfor bør det utredes hvordan dette kan utnyttes og det bør lages en kollektivstrategi på sjø. Midler til teknologiutvikling og investeringer bør prioriteres i nasjonal transportplan.

Etterslepet på utbedring av fylkesveinettet i Vestland er enormt og enkelte steder kan infrastrukturutbedring være kritisk. Nasjonal transportplan bør inneholde betydelige midler til utbedring av kritisk infrastruktur i kommunene. Dette for å bedre forventningene til visjonen om null drepte i trafikken.

Mvh

Vidar Davidsen
Leder Utvalg for teknikk og miljø,
Askøy kommune

Postadresse:

Klampavikvegen 1, 5300 Kleppstø

Besøksadresse:

Klampavikvegen 1, 5300
Kleppstø

Telefon:

56 15 80 00

Bank:

6515.06.05509

E-post:

postmottak@askoy.kommune.no

www.askoy.kommune.no

Telefaks:

56 15 83 90

Org.nr:

964 338 442

Sunnhordland, 3. april 2020

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no

Bergen

Høringsinnspill til NTP (2022 – 2033)

Oppsummert prioriteringsliste

1. E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast) start første periode 2022-2027
2. E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita må inn i NTP
3. E39 Bokn – Stord må inn i NTP
4. E134 Haukelivegen –Seljestad-Røldal
5. E134 Arm til Bergen - KVV må utgreiast

I tillegg er det særst viktig å sikre lånegaranti og midlar til Bømlo fiskerihamn. Bømlo Fiskerihamn var del av NTP men er frå årsskiftet overført til Vestland fylke.

E39 Bergen - Stavanger

Industriregionen Sunnhordland er særst glad for at Statens Vegvesen (SVV) no innstiller på å fullfinansiere E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast) i neste NTP. Regjeringa har bede SVV prioritere med basis i Samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Hordfast er foreslått med ein egenfinansiering på nær 17,5 mrd og 3,9 mrd. I statlige midlar i Ramme A første periode. Det er bra! – men vi ber om at fylkeskommunen vil arbeide hardt for at det blir Ramme B som vert lagt til grunn.

Hordfast er saman med Rogfast dei viktigaste etappane av korridor Bergen – Stavanger som vil gi

- vesentlig reduksjon av tidskostnader og transportkostnader for næringslivet,
- økt produktivitet, utvidede arbeidsmarkeder/klynger og styrket byutvikling (mernytte),
- bedre klima/miljø og lavere ulykkeskostnader.

Næringslivet treng konkurransekraft, nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørring.

Økt mobilitet som grunnlag for nye bo- og arbeidsmarknader og regionforstørring vil bli avgjørende for om næringslivet skal kunne greie sin oppgave med å skape nye arbeidsplasser og legge grunnlaget for fortsatt velferdsutvikling på Vestlandet og i landet ellers. Regionen fra Stavanger til Bergen og fylkene Rogaland og Vestland er Norges fremste eksportregion.

Industrien på aksen Bergen- Stavanger må omstille seg på flere områder, for nye oppgaver og markeder. Atheno og våre medlemsbedrifter har lenge sett nødvendigheten av å knytte vestlandet saman til ein sterk industriell- og næringsregion gjennom ein effektiv infrastruktur frå Stavanger via Haugalandet og Sunnhordland til Bergen. Rogfast er i gang og E39

Ådland - Sveгатjørn (Hordfast) må bygges no om me skal greie omstillingene me nå står framfor på en god måte. Likeeins må ein no førebu strekkene E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita og E39 Bokn – Stord som del av NTP.

Sunnhordland er eit industrielt tyngdepunkt mellom Stavanger og Bergen. Regionen har ein sentral posisjon når det gjeld verdiskaping i landet – spesielt innafor leverandørindustrien til olje- og gass sektoren, maritime næringar og innan sjømatproduksjon. Desse er alle viktige eksportnæringar.

Som region står vi foran ein storskala omstilling av vår industri, som er stor på leveranser til olje og gass næringa i hele verda. Noreg må erstatta bortfall av eksportinntekter frå olje og gass. Dette vil ikkje landet makta utan eit effektivt, attraktivt og havnært vestland.

Det legges nå ned et betydelig arbeid for å være med å utvikle nye spennande og innovative industrielle løysningar, også innanfor bru teknologi. Med å ta med seg offshore teknologien og utviklingen som har vert her dei siste tiåra, har både Kværner, Leirvik og Hydro hatt aktive roller inn i studier med bruk av nye materialer som aluminium, og nye metoder for bygging og installasjon av bru bane og bru tårn. Industrien posisjonerer seg nå for å ta marknadsdelar i dette segmentet i årene framover.

Atheno.

Atheno er industriklynga i Sunnhordland, som omfattar alle dei store og ein stor av dei mindre industrielle aktørane rundt Sunnhordlandsbassenget.

Med helsing
Lars Solberg (s)
Styreleiar Atheno





Aurland kommune
Rådmannen

Aurland, 03.04.2020

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Vår ref.
2016000477-8

Dykkar ref.

Sakshandsamar
Norunn Haugen, 47674567

Arkiv
K1-024, K2-Q10, K3-
&13

Nasjonal Transportplan 2022-2033 - innspel frå Aurland kommune

Formannskapet i Aurland gjorde i møte 02.04.20 sak 22/20 slikt vedtak:

Aurland kommune ber om at desse prosjekta blir prioritert i Vestland si høyringsfråsegn:

- Realisera rassikring og tunnelforskrift med bygging av tunnel Hylland-Slæen på E16 i første NTP-periode, slik det og kjem fram i framlegget frå Statens vegvesen.
- Starta bygging av Ringerikstunnelen i første NTP-periode for å styrkja tilbodet på Bergensbanen og dermed og Flåmsbana, slik det og kjem fram i framlegget frå Jernbanedirektoratet/Bane Nor
- Nødvendige tiltak E 16 Voss-Bergen for å sikra mot ras og oppnå tilfredsstillande standard på hovudvegen Oslo-Bergen.
- Sterk satsing på fylkesvegane med ras- og tunnelsikring, og meir midlar til vedlikehald og standardheving
- Hovudsambandet mellom aust og vest gjennom Sogn
- Vidare satsing på breibandutbygging i heile landet
- Midlar til å realisere turveg langs E 16 mellom Aurland og Flåm

Med helsing

Norunn Haugen
Leiar for forvaltning og utvikling

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift

Bremanger kommune – Innspel til NTP

Vil på vegne av Bremanger kommune komme med desse innspela til prioriteringar i NTP

Fiskerihamna i Kalvåg:

Bremanger låg inne med prioritert i siste planperiode av NTP, vi ynskjer derfor å rette fokus på kvifor det er viktig at det vert overført nok midlar frå nasjonalt til å kunne realisere ferdigstilling av Kalvåg fiskerihamn.

Auka sjøtrafikk er forventa i alle landsdelar. Sjøtransporten er og vert avgjerande for norsk næringsliv og gjer Kalvåg fiskerihamn verd ei satsing både frå stat og fylke. Bremanger kommunen ønskjer å vere framtidsretta og ta del i det grønne skiftet.

Folket skal i framtida ete meir fisk, godset skal over på sjø, og vi må kunne tilby gode vilkår for ei heil næring slik at arbeidsplassar og verdiar kan skapast.

Bremanger kommune ønskjer å legge til rette for gode vilkår og infrastrukturtiltak for fiskerinæringa. Lokalverdiskaping og tilrettelegging for andre næringar som er nært knytt opp til fiskerinæringa vil også vere viktig. Derfor er utbygging av Kalvåg fiskerihamn ei nødvendighet.

For oss som kystkommune har sjøvegen vore, og vil framleis vere, ei vesentleg transportåre. Men samstundes er det måten dei ulike ferdselsårene er knytte saman på, og den finmaska rutestrukturen, som gjer busetnad og næringsutvikling mogleg i denne delen av fylket. Vegsambanda både vest aust og nord sør er vidare avgjerande for transport av varer og for å utvikle gode bu og arbeidsområde, og det er svært viktig at dei ulike ferdselsårene er knytt saman i transportknutepunkt, med t.d. ved overgang frå veg til sjø.

Stad Skipstunnel.

Stadthavet er eit krevjande og frykta havstykke, som har teke mange liv og som bremsar regulariteten langs Norskekysten. Havstykket har opptil 100 stormdøgn i året.

Stad Skipstunnel vil først og fremst trygge ferdselen langs kysten vår.

Båtar med fisk, for og varer vert liggande og vente på gunstigare verforhold. Det gjev dårlegare prisar og mindre påliteleg transport.

Veksten som er spådd i næringane frå havet vil medføre at behovet for påliteleg transport langs kysten vert helt nødvendig. Skal Norge nå dei klimamåla som er sett, så må meir av framtidas transport gå på båt istadenfor på vegane. Då må regulariteten opp.

Stad Skipstunnel vil opne opp for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund. Det vil knytte Vestlandet saman på ein heilt ny måte, og ein vil få ein bu- og arbeidsmarknadsregion frå Florø/Måløy, via Ulsteinvik og til Ålesund.

Stad Skipstunnel vert ein utviklingsmotor for kysten og regionen.

RV 15 Måløy – Otta. Ny lang tunnel på Strynefjellet må prioriterast i neste NTP.

Viktig å prioritere prosjektet i neste NTP 2022 - 2033. RV 15 Måløy – Otta er i NTP omtala som «arm til E6» og er ein del av korridor 6.

Ferjeavløysingsordninga.

Denne ordninga må styrkast og nyttast aktivt. Ferjeavløysingsordninga kan bidra til å spare samfunnet for store framtidige driftskostnader og vil betre framkomsten på vegnettet. Avgrensinga til å kunne nytte dei innsparte kostnadane til å dekke rentekostnader må fjernast. Dette vil gjere det lettare å få realisert viktige prosjekt innafor ei rimeleg tidsramme. For kystsamfunna er det denne ordninga avgjerande for å få realisert bruprosjekt som t.d. Atløysambandet, Ytre Steinsund og Tongane Biskjelsneset.

Fornyng av ferjer og hurtigbåtar:

Ferjer og hurtigbåtar er vestlendingane si «jernbane» på kysten og vil vere ein vesentleg del av infrastrukturen. Overgang til å nytte fornybart drivstoff må ikkje gå på bekostning av frekvens, rutetilbod og eit fornuftig takstnivå, og staten må difor ta ein større del av kostnadene med denne overgangen.

Luftfart:

Det må satsast på kortbanenettet som ein viktig del av å elektrifisere norsk luftfart.

Vegsamband:

Bremanger kommune står ei ferdigstilling av fleire parsellar på E39, men peikar samstundes på viktigheita av å få realisert fleire delar av Kystvegen for å utvide og styrke kysten som bu- og arbeidsområde. Fylkesvegsambanda i regionen har svært varierende standard. Fleire av vegane fungerer både som tilførselsvegar til E39 og som omkøyringsvegar, og ein stor del av «kyststripa» har ei vesentleg reisetid før ein når stamvegnettet. Ei vidare utvikling av vegstrukturen på kysten føreset at fylkeskommunen har rammer til både oppgradering, vedlikehald og nye parsellar på vegnettet. Dette må takast høgd for i dei statlege overføringane til fylkeskommunen.

Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Bergen, 3. april 2020

HØRINGSINNSPILL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

Vestland fylkeskommune og Bergen kommune må holde på prioriteringene fra forrige NTP og jobbe aktivt for at prosjektene der realiseres. Næringslivet trenger høy fremkommelighet og derfor bør effektive transportkorridorer som får fart på Vestlandet ha hovedprioritet i den nye NTP.

Bergen Næringsråd er den største næringsorganisasjonen i Vestland med 1500 bedrifter fordelt fra Sognefjorden i nord, Øygarden i vest, Voss i øst og Stord i sør. Totalt representerer vi over 120.000 arbeidstakere i våre medlemsbedrifter.

Overordnet

I innspillene til nåværende NTP besluttet samarbeidspartnerne Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, NHO, LO og Bergen Næringsråd at vi skulle ha følgende prioritering:

- Bymiljøavtale for Bergen
- Sotrasambandet
- E39 (Hordfast, Ringveg Øst og Nordhordlandstunnelen)
- E16 (K5 med vei og bane Arna-Voss).

Alle prosjektene ble en del av NTP, men i ulike etapper og med ulike oppstartpunkt. Et hovedpoeng er at de fleste av våre prosjekter ligger klar for gjennomføring i den del av NTP som vi nå skal inn, og med krav til midler til langt opp mot 2030. For at prosjektene ikke skal miste sin plassering i nåværende NTP og der midlene går til andre landsdeler, er det avgjørende at fylket igjen stiller seg bak gjeldende prioriteringer.

I Vestland er det så mange og store prosjekter som er viktig for hele Norge. Derfor må det være rom for å gi klar melding om at vi må løfte frem flere prosjekter.

Det er Vestland sin tur nå, og da må vi stå samlet bak prosjekter som er i gang.

Effektive transportkorridorer

For at næringslivet skal fungere best mulig er det en del grunnleggende logistikkfaktorer som må innfris. Tid er penger for enhver bedrift, og derfor er rask fremførsel av arbeidstakere hver dag og gode og kortest mulige transportårer for frakt av varer til markedene avgjørende for å oppnå lønnsomhet. Tiltak som gir forutsigbarhet (kunne stole på transportsystemene) og fremkommelighet (åpne veier, få ferger, lite kø) er svært viktig i den daglige drift, og avgjørende i forbindelse med etablering av nye bedrifter. I Bergen og bynære strøk er det avgjørende med gode kollektivsystemer for å få arbeidstakere på jobb og for å redusere trafikken på veiene slik at næringstransport kommer fram. I våre innspill har vi brukt dette som en rettesnor.

Bergen Næringsråd fremhever derfor effektive transportkorridorer mot nord, sør, øst og vest som avgjørende for at næringslivet vårt skal få tilfredsstillende rammevilkår:

- Byvekstavtalen – videreføring

Avtalen som nå er inngått er avgjørende for at Bergensregionen skal oppnå overordnede bærekraftsmål med nedgang i personbiltransport gjennom økt satsing på kollektiv og sykkel. I tillegg vil det bidra til økt fremkommelighet for næringstransport.

Alt tyder på at Byvekstavtalen blir en suksess, og det er svært overraskende at den ikke er tatt med i etatene sitt forslag til ny NTP. Fylkeskommunen må derfor prioritere å få videreføring av byvekstavtalen inn i neste NTP. Det vil være avgjørende for at regionen skal kunne ta fremtidig vekst på en bærekraftig måte, og at suksessen Bybanen også kan bygges mot nord.

- Sotrasambandet

Sotrasambandet har allerede tatt alt for lang tid å få realisert. Nå er prosjektet vedtatt, anbudspapirene er ute, og det ligger midler i Statens vegvesen sitt fremlagte forslag. Nye Øygarden kommune er et næringsmessig kraftsenter for vår regionens viktigste næring, energi, og næringen har i årevis måtte ta kostnaden med lav fremkommelighet.

Fylkeskommunen må prioritere at det holdes trykk på Sotrasambandet slik at bygging og fullføring kan skje så snart som mulig.

- E39 (Hordfast, Ringvei Øst og Nordhordlandstunnelen)

Fergefri Kyststamvei langs Vestlandet er det viktigste tiltaket for å bygge nye Vestland fylke tettere sammen, slik det ble hevdet fra en rekke aktører på fylkets innspillsmøter, og et prosjekt som næringsforeningen i Stavanger, Haugesund, Stord og Bergen har stilt seg bak.

- Hordfast er det prosjektet som samfunnsmessig gir størst gevinst av alle prosjekter i Norge gjennom å gi en sammenhengende bo- og arbeidsregion for over 1 million mennesker. Fergefri Bergen-Stavanger vil øke vår attraktivitet betydelig for fremtidige arbeidssøkere og bidra til å trekke høykompetent arbeidskraft til landsdelen. Dersom vi på Vestlandet skal opprettholde visjonen om å gjøre Vestlandet sterkere og fortsatt være en fremoverlent leverandør til AS Norge, må dette prosjektet realiseres. Kristiansand-Stavanger er allerede i gang, det samme er Rogfast, og E39 Bergen-Os åpner om et par år. Vi må unngå av Ådland-Os blir en flaskehals på europaveien mellom Norges to nest største byen. Hordfast er også et prosjekt som har store muligheter for å gi oppdrag til lokale aktører i den motkonjunkturfasen som vi er på vei inn i. Samtidig er det et av de prosjektene som enklest kan la seg finansiere da størstedelen av kostnadene er bompenger og fergeavløsningsmidler.

Ringvei Øst, som nå omfatter Fjøsanger-Arna-Vågsbotn-Nordhordlandstunnelen, ligger inne med planleggingsmidler i nåværende NTP, men er ikke blant det prioriterte prosjektene i etatenes fremleggelse. Prosjektet er svært viktig tre grunner:

- avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk
- gi langt bedre tilførselsvei til E 16 Arna-Voss
- fjerne flaskehalsen Vågsbotn-Nordhordlandsbrua

Prosjektet har derfor en nøkkelrolle for god fremkommelighet i Bergen og på europaveiene til og fra byen. Med ringvei Øst på plass kan dagens 4-felts veier både fra nord og sør frigjøre et felt inn mot byen til kombinert kollektiv- og nyttetraffikk. Det vil bidra til å oppnå bærekraftsmålene, og det vil øke effektiviteten for næringslivet.

I Statens Vegvesen sin oversikt fra oktober 2019 over samfunnsnytte for de 110 mest aktuelle NTP-prosjektene i Norge, ligger Ringveg Øst på topp 30-listen med Fjøsanger-Arna som prosjekt nr 11 og Vågsbotn-Klauvaneset som prosjekt nr 22.

Vi henstiller derfor til politikerne om å prioritere prosjektet. For at det skal skje må Vestland fylkeskommune umiddelbart iverksette et planarbeid for strekningen Fjøsanger-Arna og samtidig innstille prosjektet som et av regionens prosjekt i NTP.

Prosjektet fra Nordhordlandsbrua til Fjøsanger vil også være et ideelt prosjekt å realisere gjennom Nye Veier AS.

- K5 (vei og bane Arna-Voss)

E 16 Bergen-Voss er hovedveien for all transport fra Bergen og videre over fjellovergangene Filefjell, Hemsedal og Hardangervidda, og utgjør alle sammen en fergefri ferdsel mellom Bergen og Oslo. Bergen-Voss er derfor en svært viktig transportkorridor for næringslivet, og ny vei vil fjerne en av Norges mest rasutsatte veistrekninger og øke både sikkerheten og forutsigbarheten for et næringsliv som daglig ferdes langs strekningen. Bergen Næringsråd har derfor hele tiden støttet initiativet K5 med sammenfallende vei og bane mellom Arna og Voss. I tillegg til trafiksikker vei med 100% oppetid vil det også mer enn halvere pendlertiden mellom Bergen og Voss med tog til 30 min, og på sikt få togturen Bergen-Oslo ned mot 4 timer. Vi forutsetter da også at den vedtatte planen for Ringeriksbanen gjennomføres.

K5 er et prosjekt som setter liv og helse først, og vi støtter innspillene om at arbeidet med K5 må få oppstart i 2022, slik det ligger i dagens NTP.

Etterslep og skipstunnel

Bergen Næringsråd vil også trekke frem to andre tiltak som vi mener bør tas med i fylkeskommunens innspillsdokument.

- Etterslepsstrategi fylkesveier

Vestland fylke har et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet. Totalt har Norge etterslep på 85 mrd kroner, der 13 mrd er i Vestland. Dette bør fjernes i løpet av neste NTP-periode, og Bergen Næringsråd foreslår derfor at fylket ber departementet om å opprette en «etterslepsstrategi» for å sikre at det gis tilstrekkelig midler til fylkesveiene.

- Stad skipstunnel

Norge jobber målrettet for å overføre transport fra land til sjø. I vårt fylke har det gjennom mange tiår blitt jobbet med å få på plass en Stad skipstunnel for å bidra til dette målet, kombinert med økt sikkerhet, kortere transporttid og knytte Vestlandet tettere sammen. I inneværende NTP er skipstunnelen fullfinansiert med en kostnad på 2,7 mrd, men er likevel ikke med når etatene skal prioritere sine innspill til kommende NTP.

Bergen Næringsråd støtter tiltaket med å få på plass Stad skipstunnel som et prosjekt som fremmer regjeringen mål om effektive transportkorridorer og økt bærekraft.

Innspill i tråd med departementet bestilling

Bergen Næringsråd mener at våre prioriteringer vil gi bidra til å oppnå minst fire av de områdene som er prioritert fra samferdselsdepartementet i innspillet til NTP.

- Bo- og arbeidsregion:
Våre forslag gir betydelig større og langt mer effektive arbeidsregionene rundt Bergen.
 - E16/Bergensbanen mot øst
 - Hordfast mot sør
 - Ringvei øst/Nordhordlandstunnelen mot nord
 - Sotrasambandet mot vest
- Nullvisjon ulykker:
E16 og E39 er to av de mest ulykkesutsatte veier i Norge, og med for høye dødstall.
Firefeltsveier med midtdeler og mindre kurver til medfører betydelig mindre risiko.
- Økt konkurranseevne for næringslivet:
Halvering av reisetid Bergen-Stavanger, halvering av reisetid Bergen-Voss, betydelig økt flyt i trafikken Nordhordland-Bergen, betydelig reduksjon i køtid til og fra Sotra.
- Miljø:
Kortere reisetid gir mindre utslipp, og det gjelder for alle prosjektene:
Ringvei Øst er i særklasse her gjennom å gi betydelig mindre trafikkbelastning for Bergen sentrum.



Marit Warncke
Adm. direktør



Atle Kvamme
Næringspolitisk sjef

Breim Bondelag

E39 Breim Bebuar – og grunneigarlag

Vestland Fylkeskommune

Postboks 7900

5020 Bergen

post@vlfk.no

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2032 - INNSPEL

I Nasjonal Transportplan for 2022-2032 er det tre ulike prosjekt som har Byrkjelo som fellesnemnar. Det er Byrkjelo-Grodås, Byrkjelo-Sandane og Byrkjelo-Skei (rassikring i Våtedalen).

Byrkjelo-Grodås er utreda av Statens Vegvesen med ein planlagt og tilråda H5-trasé frå Byrkjelo og 2 km mot Bergheim. H5 krev plandelte kryss og er separat frå lokaltrafikken som skal nytte eksisterande veg. Traséen legg klare føringar på korleis vegløysinga vert vidare mot Skei. Denne vil gå gjennom eit rikt landbruksområde og difor bygge ned svært mykje dyrka jord. Med den planlagde utbygginga og vidareføring gjennom Våtedalen til Skei vil ein i området Byrkjelo-Våtedalen bygge ned ca 1000 dekar dyrka mark som i dag er i aktiv og moderne drift.

Breim Bondelag og E39 Bebuar og Grunneigarlag meiner desse tre prosjekta må samanslåast til eit prosjekt. Det vil seie at den delen av Byrkjelo-Grodås som gjeld Gloppen kommune og dei to prosjekta Skei-Byrkjelo og Byrkjelo-Sandane må saman i eit felles vegprosjekt som femnar både E39 utbygginga og den særskilte rassikringa i Våtedalen.

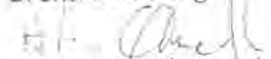
Ein vil då få eit prosjekt å forhalde seg til, vegstrekninga Skei-Sandane. Det vil forenkle planlegginga av dei tre prosjekta monaleg. Samt at vegløysinga ved Byrkjelo, med tanke på hovedkrysset med trafikken mot Sandane, då kan planleggast på ein heilskapleg måte.

Breim Bondelag og E39 Bebuar og Grunneigarlag er særleg opptekne av omsynet til jordvern, samt av ras- og flaumsikring. Desse omsyna må løftast opp og det meiner vi heilt klart kan gjerast mykje betre ved ei samla planlegging av Skei-Sandane.

Ut frå ovannemde bed vi om at Vestland Fylkeskommune tek med våre synspunkt og merknadar i dykkar innspel til ny Nasjonal Transportplan 2022-33.

Byrkjelo 30. mars 2020

Breim Bondelag

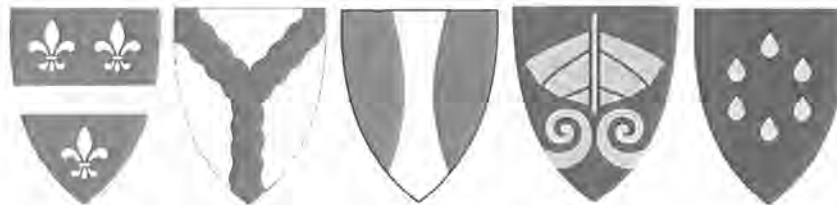

Arne Frode Øvreseth

E39 Breim Bebuar - og grunneigarlag

Erling Egge







Fellesuttale frå samarbeidskommunane Bjørnafjorden, Samnanger, Kvam, Ullensvang og Kvinnherad.

Kommunane har til saman 60.000 innbyggjarar. Samt eitt variert næringsliv med stor verdiskaping.

Uttale:

Rassikring, god standard på vegane og trafikksikring må ha høg prioritet. Vestland er eitt av dei fylka som har størst behov for opprusting og vedlikehald av vegane. Eksisterande vedlikehaldsetterslep må hentast inn i planperioden. For person- og næringstransport er vi avhengige av at vegane våre held god standard og at dei er trygge.

Samarbeidskommunane vil at ein skal prioritere investeringar som sikrar gul stripe på strekningar som har smal vegbane. Samt utbetring av strekningar som har låg standard, samt høg risiko for ras og ulukker.

E 134 Haukelitunnelane

E 134 er det viktigaste aust-vest sambandet. I aust/vest utgreiinga vart det slått fast at vegsambandet har høgast samfunnsnytte nasjonalt sett. Vidare inkluderer utbygging av sambandet sikring av mange raspunkt i Vestland. Med arm til Bergen så er influensområdet opp mot 3 mill innbyggjarar. KVVU på arm til Bergen må utgreiast. Det er tverrpolitisk semje nasjonalt og lokalt om tidleg oppstart i inneverande NTP - seinast 2022-2023. Tunnelane på strekninga Seljestad- Ljamsyrane-Vågsli er ferdig regulert, og må startast opp tidleg i komande NTP. Med dette så vil vintersikkerheten verta mykje betre for både næringstransporten og dei privatreisande, i tillegg til store mengder spart drivstoff, pga over 1000 reduserte høgdemeter, og tilsvarende reduserte utslepp.

E-39

E-39 er svært viktig for samarbeidskommunane som vil ha stort utbytte av nærleik til denne. Kommunane ønskjer ikkje bru over Bjørnafjorden (Hordfast), men ei utgreiing av ferjefri E-39 med indre trase kor ein sikrar gode koplingar til store områder i fylket. Samt legg til rette for fortsatt sterk verdiskaping i vår region og i Vestland fylke.

Kommunane/heradet

Bjørnafjorden, Samnanger, Kvam, Ullensvang, Kvinnherad

3. april 2020

Innspelsdokument NTP frå Bømlo Næringsråd til Vestland Fylkeskommune

Bømlo Næringsråd er interesseorganisasjonen for alle som driv næring på Bømlo. Organisasjonen representerer om lag 80 bedrifter med kring 3000 tilsette og 9 milliardar kr i omsetning.

Prioriteringsliste

1. Sikra lånegaranti til Bømlo fiskerihavn
2. Hordfast oppstart første perioden 2022-2027
3. E134 Haukelivegen –Seljestad-Røldal oppstart første periode
 - er klar for bygging
 - E134 Bakka – Solheim må inn i NTP
 - Arm til Bergen - kvu må utgreiast
4. E39 Bokn – Stord må inn i NTP
5. E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita må inn i NTP
6. Stord Lufthamn må få same støtte som tidlegare
7. Auka potten til vedlikehald fylkesveggar

Bakgrunn

Bømlo fiskerihavn

Bømlo kommune er ein av dei største fiskerikommunane i regionen. Fiskeri er ei bærekraftig næring i vekst. Planar for ny fiskerihamn i Langevåg er klare. Ei etablering vil føra til mange nye arbeidsplassar i tilknytning til hamna.

Det er søkt Vestland fylkeskommune om å stilla forskotterings-garanti for utbygging av fiskerihamna. Ein slik garanti vil kunna gje snarleg oppstart av arbeidet med realisering av fiskerihamna.

Hordfast

E39 Stord- Os

Hordfast er eit av dei mest samfunnsnyttige prosjekta i landet. Bømlo Næringsråd støttar Statens Vegvesen si innstilling:

«2022-2027

Lav ramme: Oppstart ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen, prosjektet E39 Ådland-Svegatjørn. Sammen med Rogfast bygger prosjektet bo- og arbeidsmarkedene på strekningen Stavanger-Stord-Bergen med vesentlig redusert reisetid. «

Heiane – Ådland

Strekninga må inn i NTP 2022-2033. Er ein del av kyststamvegstrekket mellom Stavanger og Bergen og har allereie i dag for liten kapasitet til dagens trafikk.

Våg- Heiane

Nytt samband over Bømlafjorden til erstatning for dagens tunnel må byggjast på sikt. Løysninga kan vera anten ny tunnel eller bru basert på ny teknologi.

E134 – NASJONAL TRANSPORTKORRIDOR AUST-VEST

Statens Vegvesen har i «Øst-vest-utredning» (2015) konkludert med at E134 Haukelivegen er det mest føretrekte og samfunnsøkonomisk lønsame sambandet mellom aust og vest. Utredninga presiserer at det aller viktigaste for realisering av E134 Haukelivegen er oppstart på tunnelane for å sikra den naudsynte vinterregulariteten over fjellet, samt auka tryggleik for alle som nyttar hovudfartsåra E134 aust-vest.

Bømlo Næringsråd ber om at heile strekninga vert vurdert samla - det gjer stor positiv nytteverdi.

Røldal – Vågslid

Sjølve høg fjellspassasjen på E134 må vera vintersikker. Er viktig for føreseieleg næringstrafikk og vil gje stor berekraftseffekt ved redusert CO2-utslipp, samt auka tryggleik for alle som nyttar hovudfartsåra E134 aust-vest.

Bakka – Solheim

Strekninga er klar for bygging, og bør iverksettast raskt.

Bømlo Næringsråd ber om at Vestland fylkeskommune prioriterer ovannemnde prosjekt i NTP 2022-2033.

Stord lufthamn - Sørstokken

Lufthamna treng årlege tilskot for å kunna driva. Frå 2021 kjem driftsstøtta frå Vestland fylkeskommune.

Simon Nesse Økland
styreleiar, Bømlo Næringsråd

HARDANGERVIDDA

TUNNELENE

Simadalsvegen 1

5783 Eidfjord

post@hardangerviddatunnelen.no

tlf. 90944980

REIN VIDDE.

Til Vestland Fylkeskommune

Attn. Matti Torgesen

Bergen

INNSPEL TIL NTP 2022-2033

STATUS OG VEGEN VIDARE FOR RV.7 OVER HARDANGERVIDDA

Stortinget har vedtatt at Rv.7 skal utviklast

Stortinget har i handsaminga av St.meld. 33 om NTP 2018-29 i 2017, vedtatt ei satsing på E134 som hovudveg mellom aust og vest, og ei funksjonsdeling mellom Rv.52 og Rv.7 slik:

- Rv. 52 skal vere hovudvegsamband for næringstrafikk mellom aust og vest.
- Rv.7 er den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen og har status som nasjonal turistveg. Rv.7 skal utviklast som hovudveg for reiseliv og persontransport, samstundes som omsynet til villreinen skal ivaretakast.

Derfor er det viktig å byggje ut Rv.7 over Hardangervidda

- Næringslivet har behov for forutsigbare og stabile transportvilkår. Rv.7 over Hardangervidda har dårleg vinterregularitet (kollonnekøyringar og stengt veg). Tunnelar på Rv. 7 er avgjerande for å kunne oppretthalde og vidareutvikle vinterbasert næringsliv i Hardanger og Hallingdal. Næringa er i omstilling og er lite berekraftig så lenge det er uforutsigbar framkomst i vinterhalvåret.
- Rv. 7 er barriere for villreinens trekk / vandringar. Rv.7-tunnelar vil sikra vinterbeitet for reinen.
- Ny transportanalyse synar at rv.7 vil vere den mest brukte aust-vest sambandet i framtida, med ca. 40% av samla trafikkmengd mellom aust og vest. Dette aukar behovet for oppgradering for å ivareta framkomst, trafikktryggleik og omsynet til villreinen.



Statens vegvesen har rangert konsept K2 (korte tunnelar) høgast ved å vurdere K2 som best egna til å ivareta dei viktigaste omsyna, innanfor ei avgrensa kostnadsramme.

K2 vil ivareta trafikktryggleik, vilkåra for villreinen samt tilrettelegging for persontransport og næringsutvikling i tråd med funksjonsdelingsvedtaket.

Det første som må skje er vedtak av konsept K2 for Rv.7 over Hardangervidda

Det første som må skje er at Samferdselsdepartementet slutthandsamar KVV/KS1 -prosessen ved at Regjeringa vedtar utbyggingskonsept for Rv.7 over Hardangervidda. Vedtaket er naudsynt for å utløyse midlar til utbygging gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Statens vegvesen har rangert konsept K2 (korte tunnelar) høgast, og tilrår Dyranut-tunnelen som første byggjetrinn. Hardangerviddatunnelene AS sluttar seg til tilrådinga av K2, fordi løysinga med fleire korte tunnelar er den mest effektive måten å løyse både utfordringane med framkomst og tilhøva for villreinen.

PLANAR OG VEDTAK

Planprosessen som leia fram til funksjonsdelingsvedtaket

Mange utgreiingar og planprosessar har vore gjennomført og danna grunnlaget for Regjeringa sitt vedtak om funksjonsdeling i 2017. Statens vegvesen har gjennomført fleire utgreiingar av aust-vest sambanda som vart slutført gjennom KVV/KS1-prosessen for strekninga Gol-Voss:

- 2016: Statens vegvesen legg fram KVV for Gol-Voss, der dei tilrår E134 som hovudveg aust-vest og Rv.52 som den andre prioriterte hovudvegen framfor Rv.7.
- 2017: Kvalitetssikringsrapporten for KVV Voss-Gol (KS1) stadfester tilrådinga av E134 og Rv.52 framfor Rv.7.
- 2017: Regjeringa vedtek funksjonsdeling med satsing både på E134, Rv.52 og Rv.7.

Regjeringas vedtak byggjer på dei faglege rapportane frå KVV-arbeidet, men òg den høyringsprosessen og dei politiske innspelane som har kome inn i løpet av prosessen. Hardangerviddatunnelene AS si vurdering er at vedtaket er nyskapande og framtidsretta ved at ein legg vekt på å styrkje dei ulike fortrinna til dei einskilde hovudvegsambanda med ein målretta utviklingsstrategi. No er det avgjerande at vedtaket vert følgt opp med midlar gjennom NTP.

Planprosessen for Rv.7

Parallelt med avklaringane av prioritering mellom dei ulike aust-vest sambanda har Statens vegvesen gjennomført ein eigen KVV-prosess for sjølv utbygginga av Rv.7 over Hardangervidda:

- 2015: Statens vegvesen rangerer konsept K2 for Rv.7 over Hardangervidda høgast (korte tunnelar)
- 2018: Kvalitetssikringsrapporten for KVV for Rv.7 (KS1) tilrår konsept K0 (ingen tiltak)

Her er det viktig å merke seg at KS1 rapporten som tilrår ingen utbygging av Rv.7, ikkje har lagt til grunn funksjonsdelingsvedtaket, men peikar på tidlegare føresetnader om å satse på berre E134 og Rv.52 som hovudvegar, og uvisse knytt til Rv.7 sin funksjon i eit slikt scenario (som no er uaktuelt). I slutthandsaminga av KVV/KS1 er det derfor avgjerande at Regjeringa baserer sitt vedtak på føresetnaden om at Rv.7 skal utviklast som hovudveg for reiseliv og persontransport.

I St.meld. nr. 22 2016-2017 om Nasjonal transportplan 2018-29 står det:

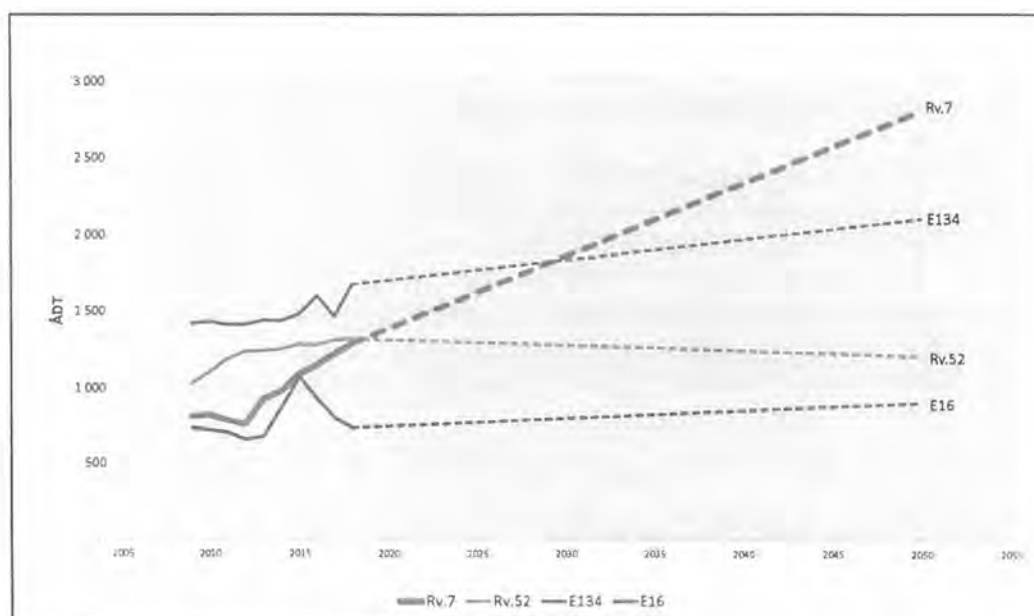
Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil gjennomføre en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVV for rv 7 over Hardangervidda. Etter at KS1 er gjennomført vil regjeringen ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen over Hardangervidda.»

Første steg på vegen vidare er at Regjeringa stadfester KVVU'en for Rv.7 over Hardangervidda gjennom å vedta kva konsept vidare utvikling skal byggje på. Hardangerviddatunnelene AS sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar og tilrår at Regjeringa vedtar konsept K2.

På grunnlag av regjeringsvedtaket av KVVU må det arbeidast med å få midlar i neste rullering av Nasjonal transportplan til utbygging av konkrete tunnelprosjekt som start på utbygginga av K2. Statens vegvesen har peika på Dyrnut-tunnelen som eit aktuelt første byggjetrinn, men fleire andre delutbyggingar kan òg vere aktuelle.

Ny transportanalyse syner at Rv.7 vil vere det mest brukte aust-vest sambandet i framtida

Nye berekningar syner at Rv.7 er den fjellovergangen som vil ha størst trafikkmengd etter gjennomføring av dei vedtatte strategiske satsingane i NTP, inkl. funksjonsdelingsvedtaket:



Figur 1. Nye transportanalysar synar størst trafikkpotensiale for Rv.7 som følgje av funksjonsdelingsvedtaket. Kilde: Transportanalyse for Rv.7, Sivilingeniør Helge Hopen AS av 26.mars 2019.

Med funksjonsdelingsvedtaket segler Rv.7 opp som det viktigaste aust-vest sambandet, sjølv om E134 og Rv.52 også vert bygd ut i stort omfang.

Funksjonsdelinga aukar behovet for å vidareutvikle Rv.7, medan analysen syner òg at det vert mindre aktuelt å byggje eit nytt hovudvegsamband Odda-Bergen med ny bru over Hardangerfjorden (Hordalandsdiagonal). Nye kalkylar indikerer at Hordalandsdiagonalen ikkje lenger kan sjåast på som eit samfunnsøkonomisk lønsamt prosjekt med vedtatt funksjonsdeling. Årsaka til dette er at tidlegare kalkylar som viste god samfunnsøkonomi av diagonalen, føresette einseitig og omfattande utbygging av E134 som einaste hovudveg aust-vest

NÆRARE OM BETYDNINGEN AV Å BYGGJE UT RV.7

Utbygging av Rv.7 er avgjerande for næringsliv og regional utvikling

Samarbeidsgruppe for Rv 7- med representantar frå næringslivet i Oslo, Hallingdal, Hardanger og Bergen, har i vurderinga av alternative hovudvegsamband aust-vest, argumentert for val av Rv 7 som eit av hovudvegsambanda.

Reiselivsnæringa er viktig for verdiskaping i Norge, og natur- og kulturbaserte goder er kjernen i det norske reiselivsproduktet. Næringa skaper årleg verdiar for milliardar og sysselset tusenvis av menneske, av dette er ein relativt stor andel av arbeidsplassane i distrikta. Hallingdalen og Hardanger er framfor andre regionar, der næringsgrunnlaget er basert på reiseliv. Nasjonalpark Hardangervidda, Nord Europas største fjellplatå, er internasjonalt kjent og den meste føretrekte val av reiserute for turistar mellom Oslo og Bergen.

Norsk reiseliv i Sør-Norge står framfor ein av dei største omstillingane i fastlands-Norge. Noverande og framtidig investert kapital i reiseliv kan ikkje vera basert på halvårdrift. Heilårsdrift i store deler av Sør-Norge kan ikkje gjennomførast med stengte fjelloverganger. Dårleg vinterregularitet medfører uvisse om transporten kjem fram. Hotell- og andre reiselivsdestinasjonar har store problem med etterspurnaden når ein ikkje kan garantere at kundane kjem fram. Transportkostnadene aukar når framkomsten er uviss, grunnlaget for mange næringar står på spill. Hallingdal og Hardanger er blant Norges største reiselivsregionar. Dårleg vinterregularitet verkar avvisande på turiststraumen, t.d. den aukande Asia-trafikken. Tunnelar på Rv.7 i samsvar med konsept K2, vil vere avgjerande for eksisterande næringar generelt, og for reiselivet spesielt.

Regjeringa i motsetning til Statens Vegvesen, har lagt næringspolitisk og regional kunnskap til grunn for val av tre viktige samband mellom aust- og vestlandet. Funksjonsdelingsvedtaket i Regjering og Stortinget ved handsaming av aust-vest utredninga frå Statens Vegvesen, er historisk viktig for næringsliv, busetnad, transportkostnader og regional utvikling i Sør-Norge. Vintersikre vegar med redusert reisetid og trafikksikring for E134 mot Haugesund og Stavanger, Rv52 Hemsedal med vidare satsing på E16 mot Bergen for tungtransport, og utviklinga av Rv7 Hardangervidda for person- og turisttrafikken, framstår som ein nyskapande vegpolitikk basert på kunnskap om trafikantane sine val av reiseruter.

Rv. 7 er barriere for villreinens trekk / vandringar

Norge har eit internasjonalt ansvar med å sikra ei livskraftig villreinstamme på Hardangervidda. Rv. 7 slik den er i dag, utgjer ein barriere med sterk avvisingseffekt for villreinen og villreinens trekk. St.meld. nr. 21 (2004-2005) om Regjeringas miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand slår fast villreinen som ansvarsart for Norge, og understrekar ansvaret for å bevare nødvendige leveområde for villrein. Her vert det mellom anna presisert betydninga av å ha større saman-hengande område / habitat, både av omsyn til beitetilgang og genetisk mangfald. Rv.7-tunnelar vil sikra vinterbeitet for reinen.

Hardangerviddatunnelene as tilrår og forventar at Dyranuttunnelen og Lågahætunnelen, som ein del av Konsept K2 (korte tunnelar), på rv 7 Hardangervidda vert prioriterte i NTP 2022-2033, første periode.

Kostnad er stipulert av Statens Vegvesen til 3 mrd kr.

Eidfjord/Hol 02.04.2020

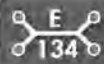


Leiv Vambheim

Dagleg leiar

for Petter Rukke

Styreleiar i Hardangerviddatunnelene AS



Vestland fylkeskommune

Att: Matti Torgersen

Vinje, 31.mars 2020

Høyringsinnspel til NTP 2022-2033

Innleiingsvis ønskjer vi i selskapet å takka for høvet til å gje innspel.

Selskapet E134 Haukelivegen AS er eigd av 4 fylkeskommunar (herunder Vestland), 31 kommunar og 8 bedrifter. Selskapet sitt føremål er å arbeide for E134 frå Karmsund havn til Frogn, der E134 og E6 møtes om lag ein time frå svenskegrensa.

Selskapet har diverre registrert at framlagte svar den 17.mars d.å., på oppdrag 9 frå SVV, ikkje inneheldt noko midlar til fjellovergangen Haukeli. Det er bortimot katastrofalt om ikkje noko vert gjort på denne strekninga i neste NTP- periode. Vi oppmodar difor Vestland fylkeskommune til å vera svært tydeleg på at prosjektet «Seljestad – Liamyrane – Vågsli», må inn i NTP og startast opp tidleg i perioden.

Først og fremst må prosjekta som ligg inne i dagens NTP gjevast prioritet og fullførast.

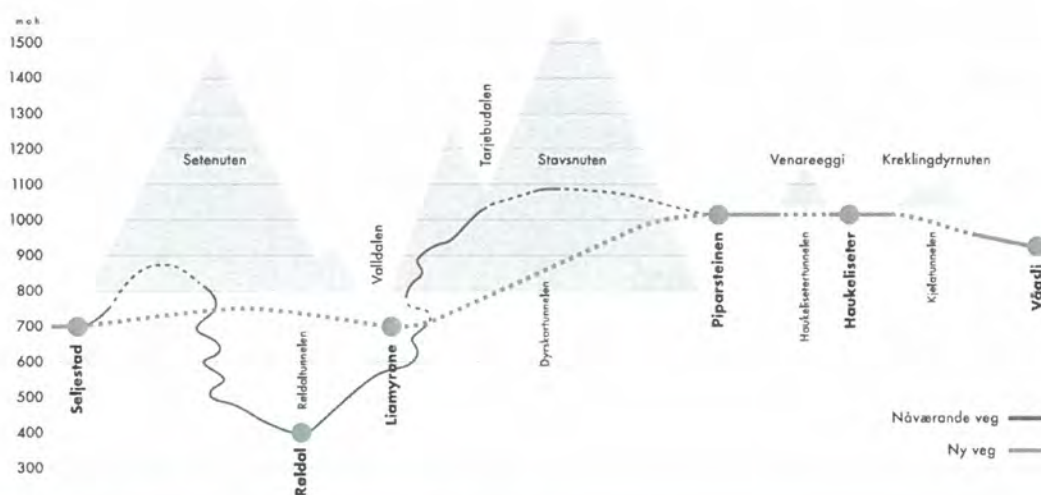
Frå oss kjem det difor følgjande prioriterte innspel :

1. Seljestad – Liamyrane – Vågsli. Strekingen har godkjend reguleringsplan.
Primært må Seljestad – Liamyrane startast i 2022/23 slik Stortinget har føresett.
2. Oppstart på strekninga Bakka(Etne)- Solheim(Vindafjord),
primært delstrekinga Bakka-Mo (Etne sentrum)

Nærare om prosjektet «Seljestad – Liamyrane – Vågsli» :

Første del av prosjektet **ligg inne i gjeldane NTP med oppstart i 2023**, prosjektet er eit viktig tiltak for å sikra vinterregulariteten på Haukeli samstundes som prosjektet har ein markant effekt på drivstofforbruket, og dermed klimautslippet frå særleg tungtransporten. Vi forventer difor at Rogaland fylkeskommune prioriterer dette tiltaket høgt i sine innspel til ny NTP.

Illustrasjonen nedenfor syner prosjektet på ein god måte. Legg særleg merke til reduksjonen av høgdemeter.



Ny vegtrasé for E134 Vågsli — Seljestad:

Vil korte ned køyrelengda med ca. 11 km, redusere stigningsforholda og fjerne 1000 høgdemeter, auke trafikktryggleiken, gje langt betre regularitet ved dårlege vêrforhold og flytte trafikk ut frå tettstaden Røddal. Halvert CO₂-utslepp frå vogntog (23% av trafikken).

Nærare om prosjektet Bakka- Solheim:

På strekninga Bakka – Solheim er det trangt å møtast for to store køyretøy, av den grunn hastar det med oppstart på denne strekninga i fylkesgrensa mellom Vestland og Rogaland. Dersom prosjektet skal delast opp, så har delstrekningen Bakka – Mo (Etne sentrum) høgast prioritet. Prosjektet har godkjend kommunedelplan.



Aust – vest utgreiinga :

Statens vegvesen la i januar 2015 fram «utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet», der dei peika på behovet for to vidare utgreiingar/KVU-ar: Strekninga E134-Bergen og strekninga Gvammen-Vågsli. Denne siste er gjennomført og kvalitetssikra, og ny og innkorta korridor er vedtatt av stat og fylke. KVU for E134-Bergen (arm til Bergen) er ikkje gjennomført. Sjølv om dette er ei sak som peikar langt framover, meiner vi ei slik analyse hadde vore nyttig både for Staten og fylkeskommunane innanfor influensområdet. **Vi ber derfor om tilslutning frå Vestland fylkeskommune når vi peikar på behovet for ei konseptvalutgreiing (KVU) for strekninga.**

Kven skal bygge ut E134?

E134 er i dag ein del av porteføljen til Statens Vegvesen. Vi har derfor hatt hyppig kontakt med Statens vegvesen om dei ulike prosjekta på E134. Statens vegvesen har i si prioriteringsinnstilling som kom 17. mars 2020, dessverre utelatt prosjektet Seljestad-Vågsli, som er eit nøkkelprosjekt for E134 og vår førsteprioritet.

Med bakgrunn m.a. i Granavolden-erklæringa om at porteføljen til Nye Veier AS skal utvidast, har vi også hatt ein aktiv dialog med Nye Veier AS om utbyggingsstrategi for E134.

Nye Veier AS har i sin rapport av 23. oktober 2019 peika på E134 som eit aktuelt prosjekt for dei å ta inn i si portefølje. Dette er fylgd opp gjennom selskapet sin konklusjon i saka, gjennom svar på NTP-opppdrag 9 som kom 17.mars 2020.

Nye Veier AS sin konklusjon er mellom anna fylgjande:

- Dei ynskjer på lengre sikt (40 år) å bygge ut heile E134 inkl. samband frå E134 til Bergen
- Dei ser for seg å bygge ferdig alle prosjekt i inneverande NTP i løpet av perioden 2022-33. I dette ligg ny veg Seljestad- Vågsli, Oslofjordforbindelsen E18-E6, Saggrenda-Elgsjø og nytt løp Strømsåstunnelen. Dette vil gje eit vesentleg løft for E134 og løyse mange av dagens utfordringar.

Styret for E134 Haukelivegen AS har sagt at vi ynskjer E134 inn i den utvida portefølja til Nye Veier AS. **Vi ber fylkeskommunen gje si tilslutning til dette.**

Uavhengig av val av utbygger er det behov for tilstrekkelig og føreseieleg finansiering.

På vegne av E 134 Haukelivegen AS

Roald Aga Haug
-styreleiar-

Pål Kårbø
-dagleg leiar-

Postadresse:
Postboks 134
3890 VINJE
 www.134.no

Telefon/fax:
Direkte: Pål Kårbø : 934 29063

Bank: DnB
Konto: 1604.01.05178
Føretaksnummer:
982 420 857



Eidfjord kommune - Unik frå fjell til fjord

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 BERGEN

Arkivsakid-doknr: 20/275-2
Journalpostid: 20/2247

Saksh: Aslak Læg Reid
Telefon: 53 67 35 13

Arkivkode Dato:
K1-113, K2- 02.04.2020
Q00

Eidfjord kommune - innspel NTP 2022 - 2033

Vedtak:

Oppsummering:

Eidfjord kommune ser fram til handsaminga av NTP for perioden 2022-2033 med store forventningar knytt til RV 7 og etablering av heilårsveg i samsvar med tidlegare vedtak om funksjonsdeling.

Eidfjord kommune ser i tillegg fram til at NTP 2022-2033 i stor grad vil setja fokus på rassikring. For Eidfjord kommune sin del gjeld dette mellom anna strekninga Eidfjord bu og Simadalsvegen.

Eidfjord kommune vil fremja krav om at gang/sykkelveg til Øvre Eidfjord vert fullført. Det vart i 2019 bygd om lag 900 meter med ny G/S veg på strekninga mot Øvre Eidfjord, men framleis gjenstår ein del strekningar.

Eidfjord kommune vil i tillegg setja fokus på at E16 mellom Arne og Voss (veg og bane) må komme i fremste rekkje når det gjeld dei større nasjonale prosjekta som må prioriterast øverst i planperioden.

Saksutgreiingar:

RV7 – Hardangervidda – etablering av heilårsveg i samsvar med vedtak om funksjonsdeling.

Eidfjord kommune tilrår og forventar at Dyrnuttunnelen og Lågahætunnelen, som ein del av Konsept K2 (korte tunnelar), på rv 7 Hardangervidda vert prioriterte i NTP 2022-2033, første periode.



Hardanger

Eidfjord kommune
Simadalsvegen 1
5783 Eidfjord

Org.nr: 944 227 121
Bankgiro: 3450.19.60006
Innbetaling skatt: 7855.05.12326
www.eidfjord.kommune.no

Telefon: 53 67 35 00
Epost: postmottak@eidfjord.kommune.no

Kostnad er stipulert av Statens Vegvesen til 3 mrd kr.

Vinteren 2019/2020 har rv 7 Hardangervidda hatt ekstremt mange timar med stenging og kolonnekøyring. Slik kan me ikkje ha det. Klimaendringar og uver vil vera ein del av framtida. Trongen for tunnelløysingar på Hardangervidda har aldri før vore så tydeleg. Trafikantane prioriterer Hardangervidda som aust-vest-samband. Dyranuttunnelen og Lågahætunnelen vil korta brøytestrekninga, redusera vinterkostnadane, sikra trafikantane og utvida vinterbeita til villreinen.

1. Tunnelar på Hardangervidda er svaret på Funksjonsfordelinga rv7/52.

- Stortinget har i NTP 2018-2029 vedtatt at rv 7 Hardangervidda skal vera ein hovudveg aust-vest for reiseliv og persontransport, funksjonsfordelt med rv 52 Hemsedalsfjellet som hovudveg for næringstransport/tungtransport..
- Rv 7 Hardangervidda er kortaste og mest lettkørde vegen mellom Oslo og Bergen.
- Statistikken fortel at trafikantane i aukande grad prioriterer Rv 7 Hardangervidda når han har fri ferdsel. Rv 7 Hardangervidda hadde i 2019 nær same ÅDT som rv 52 Hemsedalsfjellet.
- Transportanalyse av 2019, gjort etter vedtak om Funksjonsfordelingsvedtaket, syner at rv.7 vil vera det mest brukte aust-vest sambandet i framtida, med ca. 40% av samla trafikkmengd.
- Rv 7 er hovudveg for dei 2 største reiselivsdestinasjonane i Noreg (Hardanger og Hallingdal), for Næringslivet i desse regionane og for mykje av aust-vest transporten. Desse treng forutsigbare rammevilkår som vintersikker Hardangervidde.
- Hovudproblema for rv 7 Hardangervidda er vinterregularitet med stengt veg, kolonnekøyring og reinsdyra sin frie kryssing.

2. Tunnelar på Hardangervidda er løysinga for å sikra og reetablere vinterbeitet for villreinen.

- Norsk villrein tilhøyrer den eurasiatiske gruppa.
- Regjeringa: Villreinen skal ha ein sentral plass i Norsk fjellfauna også i framtida og det nasjonal målet er at villreinens leveområde skal sikrast. Dette skal skje gjennom regionale planar.
- Overordna mål: Planen skal bidra til Norges internasjonale ansvar med å sikra ei livskraftig villreinstamme på Hardangervidda.
- Områda sør og nord for rv 7 over Hardangervidda er felles vinterbeite for villreinen (Hardangervidda og Nordfjella). Fri vinterkryssing over rv 7 er avgjerande for å utnytta nødvendig vinterbeite.

3. Tunnelar på Rv 7 gir nødvendig avlastningsveg for E 16, fv 50 og rv52:

- Erfaring viser at når ein av tunnelane på E 16 i Sogn er stengde (og det skjer ofte) så er rv 7 Hardangervidda brukt som beste alternativ avlastningsveg.
- Når dei planlagde opprustingane av tunnlane på E 16 i Sogn vert sette i gang, vil det oppstå stengingar, kolonne og venting. Dette vil gå over fleire år. Og rv 7 Hardangervidda vil overta trafikkpresset.

Rassikring Eidfjord

Eidfjord kommune forventer at det vert sett fokus på rassikring av eksisterande vegar. I Eidfjord har vi to særst utsette vegstrekningar, Eidfjord til Bu og vesentleg del av Simadalsvegen. På begge vegstrekningar har det gått ras dei siste par år, seinast i 2020 då Kyskreo gjekk og medførte at Eidfjord vart isolert i fleire dagar.

Eidfjord kommune forventer at det vert sett av tilstrekkelig med rassikringsmidlar. For Eidfjordsin del er det svært viktig for å sikre RV 7 strekninga Eidfjord – Bu. Ein forventer og at rassikringa vert utført snarast. Eidfjord kommune vart i 2020 isolert i fleire dagar

Gang- og sykkelveg mellom Eidfjord og Øvre Eidfjord.

I 2019 vart det gjennomført deler av prosjekt ny G/S veg mellom Eidfjord og Øvre Eidfjord. Det var finansiert med midlar sett av i NTP. Prosjektet hadde ikkje tilstrekkelig med midlar til å fullførast, slik at deler av strekninga framleis manglar. Dette medfører vesentleg utfordringar med trafikktryggleik på dei strekningar som ikkje er fullført. Eidfjord kommune krev at det i NTP 2022-2033 vert sett av midlar til fullføring av denne G/S vegen.

E16 – Arna til Voss (veg og bane)

Eidfjord kommune meiner at E16 mellom Arna og Voss er eit prosjekt som må prioriterast aller øverst i komande NTP periode. Dette er eit svært viktig nasjonalt prosjekt, der sikring av liv og helse for alle dei som nyttar denne strekninga må vurderast som svært viktig.

Med venleg helsing
Eidfjord kommune



Aslak Lægreid
Fungerande ordførar

Kopi til arkiv og kopibok

Vedlegg:
Dok.nr

Tittel

148612

Rv 7 notat - Helge Hopen

Eidfjord Næringslag

Postadresse: Lægreidsvegen 32A, 5783 EIDFJORD Telefon: +47 950 83 433

Eidfjord 03.04.2020

INNSPEL TIL NTP 2022-2033

Samandrag

Eidfjord Næringslag kjem her med ein høyringsuttale på vegne av styret, og våre 27 medlemsbedrifter. Reiseliv er ein betydeleg sysselsettar i Eidfjord og Hardanger, men me driv med små marginalar og sikre vegforbindelsar er eit avgjerande rammevilkår. Med eit stadig aukande fokus på heilårsturisme, vert best mogeleg regularitet over Hardangervidda og rassikring viktige saker for oss.

Eidfjord Næringslag forventar at:

- konsept K2 på Hardangervidda kjem i fyrste periode av denne NTP.
- dei 51mrd som Nasjonal Rassikringsgruppe ber om kjem i denne NTP
- Rv13 som bind indre delar av Vestland og Rogaland saman, og spesielt strekninga Ullensvang-Eidfjord som manglar gul midtstripe, vert prioritert i fyrste periode av denne NTP.

Samfunnsøkonomisk vurdering

Hallingdal er to tunge reiselivsregionar som kjenner på at det er stadig vanskelegare å få økonomi i sesongdrift, og som begge er avhengig av Hardangervidda. I perioden november og ut april kan ikkje reiselivet her i Hardanger vurdere austlandet som ein marknad. Det er for risikabelt å dra i gang arrangement og tilbod, og få avbestillingar pga. av stengte fjelloverganger. Det finnes også ein asiatisk marknad som ikkje er tilgjengeleg av same grunn, i og med at flya dei kjem med hovudsakleg landar på Gardermoen.

I Granvin ligg det einaste industrielle sagbruket i det som var Hordaland, og i Ålvik og Odda prosessindustri. Hardanger har ein òg ein gryande industri når det gjeld eple sider for å nemne noko. Verdiskaping pr. innbyggjar i Hardanger er utan sidestykke i Norge, men me er hemma av vegane våre. Ras har satt reiselivet ut av spel lenge ved fleire anledningar, og stengte fjelloverganger vinterstid hindrar deler og kompetanse inn til industrien og varer ut.

Tryggleik

- Manglande gul midtstripe på Rv13 mellom Ullensvang og Eidfjord gjer at blålysetatane står fast utan omkøyringsmogelegheit i fleire timar, slik oppslag i Bergens Tidende og Vestlandsrevyen har vist oss i fleire rundar. Ikkje gjer tryggleik til ein salderingspost.
- Rv7 er ein viktig evakueringskanal for Bergensbanen ved katastrofe vinterstid, og i tillegg vil ras i Nærøydalen sette Hol-Aurland, Filefjell og Hemsedalsfjellet ut av drift som aust-vest forbindelse, og då treng me at best mogeleg regularitet på Hardangervidda.
- At Norge treng rassikring er noko alle me på vestlandet ser, men det hastar no meir enn nokon gong med klimaendringane me erfarer dag for dag.

Tunellar på Hardangervidda

I 2017 vedtek regjeringa ei funksjonsdeling mellom Rv.52 og Rv.7 der ein skal satse på Rv.7 som hovudveg for reiseliv og turisttransport.

Eidfjord Næringslag

Postadresse: Lægrevdsvegen 32A, 5783 EIDFJORD Telefon: +47 950 83 433

Tilbake i 2015 rangerer vegvesenet konsept K2 med korte tunellar høgast, og det er der me i Eidfjord Næringslag også står med full støtte for konsept K2.

Så utfører ein i 2018 neste steg som er KS1 for Hardangervidda, og den rapporten tilrår ingen tiltak. Dette finn me urimeleg sidan dei som utfører denne kvalitetssikringsrapporten blankt overser at regjeringa har vedteke funksjonsdeling mellom Rv.52 og Rv.7 året før.

KS1 rapporten i 2018 bær preg av omkamp, og at ein heller vil tilbake til oppdraget som førre KS1 rapport hadde; å kvalitetssikre ein KVVU frå 2016 som hadde prioritert bort Rv.7.

I arbeidet med denne NTP forventar me at regjeringa sitt vedtak om funksjonsdeling vert respektert. For å sitere St.meld. 22 2016-17 «...etter at KS1 er gjennomført vil regjeringa ta stilling til ambisjonsnivå...over Hardangervidda» Regjeringa drøymte ikkje om at dei som skulle kvalitetssikre ville ignorere nemnte vedtak.

Verdiskapinga langs Rv.7 både i Hallingdal og Hardanger er formidabel, men ytterlegare vekst og aktivitet i nye sesongar og marknader er ikkje innan rekkevidde utan betre vinterregularitet.

Seinast for eit år sidan la sivilingeniør Helge Hopen fram «Transportanalyse for Rv.7» som viser betydeleg trafikkauke på Rv.7 sjølv om ein samtidig satsar på Rv.52, E16 og E134.

Leiar

Anne Lise Bleie (sign.)



SAKSUTGREIING

ETNE KOMMUNE

Utval	Møtedato	Saknr
Formannskap	31.03.2020	008/20

Sakshandsamar:	Arkiv:	Arkivsaknr
Hans Erik Lundberg	N - 700	20/351

Nasjonal transportplan 2022-2033- Uttale Etne kommune

TILRÅDING FRÅ kommunedirektøren:

Etne formannskap vil spele inn følgjande til høyringa på NTP:
Etne kommune ynskjer å spele inn vintersikker E134 i høyringa til Vestland fylkeskommune. I denne samanheng må Seljestad-Røldal starta opp innan 2023.
Vidare må Bakka-Solheim inn i NTP. Dette er ein smal og trafikkfarleg del av E134.
Arm frå E134 til Bergen bør utredas.

Vidare må fv 548 - Håland- Skånevik rustas opp til gul midtstripe standard.

31.03.2020 Formannskap

Omforeint framlegg til tillegg til tilråding:

"Statens Vegvesen konkluderte i aust-vest-utgreiinga at E134 skulle vera prioritert hovudveg mellom dei to landsdelane. Regionane på begge sider av fjellet står saman om E134 som hovudkorridor mellom aust og vest. Oppgraderinga av denne vegen er avgjerande for næringslivet i heile regionen frå Bergen til Stavanger, og eit stort omland i Vestland fylke. Når Rogfast står ferdig vil det i følgje prognosane medføra 30 prosent trafikkauke på E134 gjennom Etne.

Prioriteringa av E134 er allereie langt på overtid, og særskilt gjeld dette vintersikring av vegen over Haukeli, og oppgradering av dei mest prekære strekningane på vestsida av fjellet: Røldal – Seljestad og Bakka – Solheim. Seljestad – Røldal må inn i første periode av NTP med snarast mogleg oppstart. Reguleringsplanen for prosjektet er klar. Vidare er også kommunedelplanane for ny E134 mellom Bakka – Solheim vedtekne.

Vegstandarden på desse strekningane er i dag ei stor belastning for både næringsliv og privatbilistar, men også i eit miljøaspekt: Klimagevinsten ved ny og flatare trasé for E-134 Seljestad - Røldal og over Haukelifjell er store, og fører til monaleg mindre forbruk av drivstoff, samt svært forbetra trafikktryggleik.

Aust-vest utgreiinga peika på E134 som mest samfunnsnyttig med stor positiv samfunnsnytte (26 mrd). Vegvesenet har i si siste prioritering til NTP vurdert samfunnsnytta på ein annan måte, ikkje heilskap, men samfunnsnyttan av kvart enkelt prosjekt isolert sett. Det er ein metodesvakhet som gir prosjekta lågare nytte enn dei reelt sett har.

Vestlandet treng ein god og trygg E134 som korridor mellom aust-vest. For å sikra trygg ferdsel, sikker frakt og ikkje minst ein positiv miljøgevinst må dette følgjast opp med konkrete prosjekt på vest-sida av fjellet allereie i første periode av NTP. Det er forventa at Vestland fylke understrekar E134 som prioritert aust-vest-korridor. Samstundes må KVVU for diagonal til Bergen utgreiast snarast.

I lys av Korona-situasjonen og dei utfordringane dette fører med seg for næringslivet, har både fylkeskommune og kommunar eit ansvar for å vera pådrivarar for nye prosjekt og auka etterspurnad. Prosjekta som ligg klare for oppstart må difor prioriterast og iverksettast snarast."

F- 008/20 Vedtak:

Samrøystes:

Etne formannskap vil spele inn følgjande til høyringa på NTP:

Etne kommune ynskjer å spele inn vintersikker E134 i høyringa til Vestland fylkeskommune. I denne samanheng må Seljestad-Røldal starta opp innan 2023.

Vidare må Bakka-Solheim inn i NTP. Dette er ein smal og trafikkfarleg del av E134.

Arm frå E134 til Bergen bør utredast.

Vidare må fv 548 - Håland- Skånevik rustas opp til gul midtstripe standard.

Statens Vegvesen konkluderte i aust-vest-utgreiinga at E134 skulle vera prioritert hovudveg mellom dei to landsdelane. Regionane på begge sider av fjellet står saman om E134 som hovudkorridor mellom aust og vest. Oppgraderinga av denne vegen er avgjerande for næringslivet i heile regionen frå Bergen til Stavanger, og eit stort omland i Vestland fylke. Når Rogfast står ferdig vil det i følgje prognosane medføra 30 prosent trafikkauke på E134 gjennom Etne.

Prioriteringa av E134 er allereie langt på overtid, og særskilt gjeld dette vintersikring av vegen over Haukeli, og oppgradering av dei mest prekære strekningane på vestsida av fjellet: Røldal – Seljestad og Bakka – Solheim. Seljestad – Røldal må inn i første periode av NTP med snarast mogleg oppstart. Reguleringsplanen for prosjektet er klar. Vidare er også kommunedelplanane for ny E134 mellom Bakka – Solheim vedtekne.

Vegstandarden på desse strekningane er i dag ei stor belastning for både næringsliv og privatbilistar, men også i eit miljøaspekt: : Klimagevinsten ved ny og flatare trasé for E-134 Seljestad - Røldal og over Haukelifjell er store, og fører til monaleg mindre forbruk av drivstoff, samt svært forbetra trafikktryggleik.

Aust-vest utgreiinga peika på E134 som mest samfunnsnyttig med stor positiv samfunnsnytte (26 mrd). Vegvesenet har i si siste prioritering til NTP vurdert samfunnsnytta på ein annan måte, ikkje heilskap, men samfunnsnyttan av kvart enkelt prosjekt isolert sett. Det er ein metodesvakhet som gir prosjekta lågare nytte enn dei reelt sett har.

Vestlandet treng ein god og trygg E134 som korridor mellom aust-vest. For å sikra trygg

ferdsel, sikker frakt og ikkje minst ein positiv miljøgevinst må dette følgjast opp med konkrete prosjekt på vest-sida av fjellet allereie i første periode av NTP. Det er forventa at Vestland fylke understrekar E134 som prioritert aust-vest-korridor. Samstundes må KVV for diagonal til Bergen utgreiast snarast.

I lys av Korona-situasjonen og dei utfordringane dette fører med seg for næringslivet, har både fylkeskommune og kommunar eit ansvar for å vera pådrivarar for nye prosjekt og auka etterspurnad. Prosjekta som ligg klare for oppstart må difor prioriterast og iverksetjast snarast.

SAKSUTGREIING:

Innleiing (bakgrunn for saka)

Arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2022–33 er i gang, og Vestland fylkeskommune skal gje innspel til prioriteringane i planen innan 14. mai 2020. I den samanheng har dei bede kommunane kome med innspel på kva dei meiner fylkeskommunen skal prioritere.

Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunane om å vektlegge følgjande i arbeidet med innspela:

- Løysningane må vere i prioritert rekkjefølgje.
- Løysningane må kunne handtere utfordringane. Samanhengen mellom utfordringar og framlegg til løysingar skal vere godt skildra.
- Fylkeskommunane er bedne om å kome med framlegg til korleis dei kan bidra til kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid i føreslegne løysingar.

Samferdselsdepartementet vil i det vidare arbeidet leggje vekt på følgjande:

- samfunnsøkonomisk lønsemd og effektivitet.
- målstrukturen for NTP 2022-33.
- realistiske forventningar om fordeling på dei ulike landsdelane.
- teknologisk utvikling, særleg å unngå å gjere store avgjerder for investeringar i løysingar som er særleg teknologisk sårbare.

Kommunen har og bedt Fikse næringsforening om innspel, og dei ligg ved saka.

Problemstilling

Dette er ei høyring frå Vestland fylkeskommune, kor kommunane er invitert til å kome med innspel. Der er mange problemstillingar og prioriteringar som kan belysas og diskuterast når ein skal handsama ei slik stor og viktig sak. Infrastruktur har mykje å sei for bla. bu- og

arbeidsmarknadsområdet, næringslivet og miljøet.

Der er planlagt mange forskjellige tiltak i Vestland fylke, og her vil kommunane antakeleg arbeida for dei tiltaka som gangar den respektive kommunen best. Det blir i så tilfelle fylket sin oppgåve å sjå heilskapleg på dette, og rapportera dette vidare inn til samferdselsdepartementet.

Samtidig har departementet gitt føringar på korleis dei har tenkt å handsama innspela.

Vurdering

For Etne kommune er det E134 som er den klart viktigaste vegen. Denne er eksportvegen til og frå Haugalandet og Austlandet. Den generer og mykje kundar til handelstanden i kommunen.

Ein opplever stadig utfordringar med at denne vegen ikkje er vintersikker. Den har i tillegg mange parti som er bratte og smale, og det vil og ver ein miljøgevinst dersom tungtransporten kan gå både raskare og lettare over fjellet.

Mykje av dette vil kunne løysast med å lage tunnellar, og det er derfor kjent teknologi som gjer tiltaket mogleg å gjennomføra. Vintersikker E134 er i tillegg eit av dei kjente tiltaka som har best samfunnsøkonomisk resultat.

Der er og andre viktige samferdselsprosjekt i nærområdet. Ferjefri E39, ras-trygging, E39 Bokn-Stord

osb. Då det er sannsynleg at det ikkje vil ver økonomi til å gjennomføre adle ynskja tiltak, meiner kommunedirektøren at Etne kommune må foreslå dei tiltaka som er viktigast for kommunen.

Kommunedirektøren foreslår derfor at formannskapet speler inn at Etne kommune ynskjer vintersikker E134 i høyringa til Vestland fylkeskommune. I denne samanheng må Seljestad-Røldal

starta opp innan 2023.

Det kan diskuterast om ein skal ta med ein forslag om utreiing ein arm til Bergen, bare for å understreka viktigheten av vintersikker E134.

Vidare må Bakka-Solheim inn i NTP. Dette er ein smal og trafikkfarleg del av E134.

Kommunen har vidare eit prosjekt på Fv 548 Håland – Skånevik som bør med i planen.

Denne vegen er ein føresetnad for at Skånevik og Etne skal kunne henge saman som kommune. Her er det lokal transport av arbeidstakarar, skuleelevar og gods kvar da. I tillegg er dette ei gjennomfartsåre til og frå Kvinnherad. Denne vegen må rustas opp til gul stripe standard.

Vedlegg i saka:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
17.03.2020	Innspell NTP - Fikse Næringsforening d.s 17.03.20	1439465
17.03.2020	NTP_2020_Høyring_Fikse_v1	1439468

Saksgang:

Formannskapet

Utskrift med vedlegg til:

Utskrift til:

Saka sendes på emneknagg innspel NTP på vflk.no/ntp



post@etnevindafjord.no

Vår dato
02. april 2020

Vår referanse
AM/DL

Vestland Fylkeskommune

INNSPEL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

Om Fikse Næringsforening

Fikse Næringsforening er en interesseorganisasjon og tar ledelsen i Vindafjord og Etne, og representerer rundt 4000 arbeidsplasser på 20 milliarder NOK, og 6000 arbeidsplasser i alle bransjer.

www.etnevindafjord.no / post@etnevindafjord.no / tlf 97771755



/FikseEtneVindafjord

innspel til metode.....	3
Investeringar krev høg økonomisk ramme for ntp.....	3
God infrastruktur er god økonomi som gir godt klima.....	3
Grunnlag for prioriteringar i NTP.....	4
Korridor 5: E134 – prioritert hovudveg aust-vest	5
Fylkesvegnettet på land og sjø.....	6
Korridor 4: e39 nord - sør	6
Haugesund lufthavn, Karmøy	7
Husøy havn	7
Positivt at ein vil ta igjen vedlikehaldsetterslep.....	7
Trafikktryggleik.....	7

INNSPEL TIL METODE

Mangelfull metode for vurdering av nytte

Slik me les særleg Statens vegvesen sine svar, blir det nytta ein utrekningsmetode for samfunnsnytte som ikkje tar opp i seg nytten av samanhengande korridorar, i motsetning til kva dei gjer sjølv i korridorutgreiningar. Metoden kan til dels fungera som rangering mellom liknande (omfang, type) prosjekt, men er misvisande som rangering mellom ulike prosjekt og om prosjekt faktisk er lønsame (burde igangsetjast) eller ei. Døme på dette finn ein mellom anna i aust-vest-utgreininga som reknar heilskapleg nytte på samanhengande korridorar. Her ser ein at prosjekt/korridorar med stor positiv netto nytte som samanhengane prosjekt, framstår med mindre/negativ netto nytte som små enkeltprosjekt. Ein må altså i det vidare arbeidet leggja heilskaplege strekningar til grunn for vurderingar av nytte, slik ein til dømes har gjort i aust-vest-utgreininga.

Ulik metode for investeringsanalyse vanskeleggjør samanlikning mellom ulike sektorar

Metoden for økonomisk investeringsanalyse ser ut til å vera ulik i dei ulike transportverksemdene. Dette gjer det utfordrande å samanlikna nytte, og med det prioritera, mellom investeringar i ulike type infrastruktur.

Døme på dette finn ein i vurdering av restverdi på hhv veg- og jernbaneprojekt. Vurderinga av restverdi på jernbaneprojekta er satt så høgt at det skal mykje til om dei med dette ikkje vert lønsame. Vegprosjekt ser ut til å nytta ein annan metode for dette, der restverdi vert satt til null etter 40 år.

INVESTERINGAR KREV HØG ØKONOMISK RAMME FOR NTP

Det er lagt opp til ein stor del bundne prosjekt og midlar og i mindre grad legg til nye investeringar. Dette er ikkje godt nok for å møte framtidens samferdselutfordringar og -behov. For å kunne få nasjonale transportkorridor med god flyt av varer og folk må investeringsramma aukast.

GOD INFRASTRUKTUR ER GOD ØKONOMI SOM GIR GODT KLIMA

Ei enkelt av våre medlemsbedrifter køyrer eit vogntog i timen med eigne råvarer frå Olen til Oslo. Same firma køyrer fast ruta Oslo-Trondheim med eigne foredla varer. Gjennomsnittleg drivstofforbruk vest-aust kan vera opp i mot det doble samanlikna med same type transport sør-nord. På same måte er gjennomsnittleg levetid på materiell som til dømes trekkvogner for dei som går vest-aust ned mot halvparten som for dei som går sør-nord. Ei betring av stigningstilhøve og kurvatur på aust-vest-strekninga vil vera viktig for næringsutvikling, men ikkje minst eit viktig grep for eit betre klima.

GRUNNLAG FOR PRIORITERINGAR I NTP

Samanhengen mellom verdiskaping og geografisk ressursfordeling i NTP

Det blir lagt opp til særskilde tiltak for infrastruktur i byregionar. Dette er bra for utvikling av byregionane og stettar behov som særleg gjeld desse. Me meiner likevel det vert ei skeivfordeling i høve kor verdiskapinga skjer i Norge. Dette gjeld særleg den storstilte inter city-satsinga i stor-Oslo. Denne satsinga meiner me bør ha ei geografisk avgrensing til eit naturleg ABS-område, der dei mest eksterne destinasjonane ikkje inngår.

Samanhengen mellom transportmåte og investeringar i NTP

Ser ein på investeringar på dei ulike sektorane og samanheld dette med kva transportmåte som faktisk blir nytta i gods- og persontrafikken, går relativt sett mykje av investeringane til bane, og mindre til veg og sjø. Me meiner dette er ei skeiv prioritering, som ikkje løyser dei framtidige transportutfordringane.

Ei skeivfordeling i investering kan fungera til å nå ønska mål om å flytta trafikk til meir klimavenlege transportmåtar. Denne ulikskapen i klimaeffekt mellom ulike transportmåtar er allereie tydeleg redusert, blant anna med langt meir klimavenleg godstransport på veg. Denne utviklinga vil halda fram og bør leggjast vekt på i vurderingar av investeringar til ulike typar infrastruktur.

Type finansiering bør påvirke prioriteringane

Det vert ofte klagt over at gjennomføring og særleg planlegging av utbygging av infrastruktur tar lang tid i i Noreg. Det er i grunn ikkje tilfelle, det som tar svært lang tid i Noreg er dei politiske prosessane kring finansiering av prosjekta, altså prioritering av ressursbruken. Denne delen av prosessane bør vera påverka av staten sin del av prosjektfinsieringa. I prosjekt der staten i liten grad bidrar til finansiering, bør staten kunne gjennomføra raskare prosessar på dei økonomiske sidene ved prosjekta.

Netto nytte bør påvirke prioriteringane i tid og omfang

Transportverksemdene legg opp til at samfunnsnyttan skal spela ei sentral rolle i prioriteringa av prosjekta i NTP. Dette er den offentlege debatten prega av, og bør bli meir synleg også i dei faktiske prioriteringane. Det bør bli mindre av geografisk "ressursfordeling" basert på samla projektkostnadar, ikkje samla projektnytte eller netto nytte per budsjettkrone. Det kan alltid diskuterast korleis ein reknar nytte, men ein bør vera samde om at nytte må vera det styrande prinsipp i projektprioriteringane.

Prosjekt med positiv netto nytte er lønsame investeringar som bør igangsettast så snart som råd. Det er liten grunn til at prosjekt med positiv netto nytte skal vera "langt fram i tid".

Produktivitetskommisjonen, NOU 2015:1, seier : Følg tilrådingane til fagetatane.” Samstundes inneverande nasjonal transportplan ein stor negativ differanse i nytte mellom faglege tilrådingar og politiske vedtak.

KORRIDOR 5: E134 – PRIORITERT HOVUDVEG AUST-VEST

Aust-vest-korridoren er eit nasjonalt viktig samferdselsprosjekt som vil samla halve Noregs folk og to viktigaste næringsregionar. Statens vegvesen konkluderte i si aust-vest-utgreiing med E134 som prioritert aust-vest-korridor, med svært høg positiv netto samfunnsnytte. Det skal også veljast ein veg nr 2 nord for E134.

Vintersikker veg over Haukeli

Manglande leveringstryggleik er største utfordring og konkurranseulempe for næringslivet på vestlandet. Dagar med stengt og kolonne er i seg sjølv eit stort problem, men vel så stort problem er at leverandør og kunde ikkje veit om varene kjem fram i tide, eit problem som ikkje kjem fram i dei samfunnsøkonomiske modellane for nyttevurdering. Regularitet er difor første prioritet for næringslivet vårt. Det kan ikkje lenger vera usikkert om varene kjem fram i tide, dette set heile grunnlaget for å driva næring på vestlandet i fare. Ein heilt vintersikker veg over Haukeli er difor avgjerande. Prosjekt Seljestad – Liamyrane (utanom Røldal) må startast så snart som råd.

Bakka-Solheim

Strekninga Bakka-Solheim i Etne og Vindafjord kommunar har ferdige kommunedelplanar frå 2015 og bør utan opphald føra til vidare framdrift med reguleringsplanar, finansiering og gjennomføring i løpet av planperioden, med anleggsoppstart aust i planområdet.

Innkorting i Telemark

Innkorting av E134 i Telemark gir stor samfunnsøkonomisk netto nytte i form av reisetidsinnsparing, og må ha god framdrift med planarbeid, finansiering og gjennomføring i planperioden.

KVU for diagonal Bergen-E134 må gjennomførast snarast

Det må gjennomførast KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet.

KVU Bergen-E134 er viktig:

- for å kunne gjera dei rette dimensjoneringane på E134 over Haukeli (trafikken frå diagonalen må vera ein del av trafikkgrunnlaget)
- for å gjera dei rette vala for veg nr 2 nord i aust-vest-sambandet



- for å starta grunnlaget for eit prosjekt med svært høg netto nytte

Forventningar til framdrift

For ei samanhengande utbygging av E134 må arbeidet påbegynnast først i perioden, med Seljestad-Liamyrane som det første prosjektet der planstatus er klar. Vidare må ein planleggja ei vintersikker løysing over Haukeli først i perioden gjennomført i løpet av perioden, saman med Bakka-Solheim som også har klar kommunedelplan. Resultatet av KVVU til Bergen må ligga til grunn for vurderingane på E134.

FYLKESVEGNETTET PÅ LAND OG SJØ

Fv 548 Håland – Skånevik

Denne vegen er ein føresetnad for at Skånevik og Etne skal kunne henge saman som kommunen. Her er lokal transport av arbeidstakarar, skuleelevar og gods kvar dag, i tillegg til å vera ei gjennomfartsåre til og frå Kvinnherad. Denne vegen må oppgraderast til gul stripe, påbegynt med oppstart av gjennomføring iht reguleringsplan Skånevik-Flesjå.

Ferja Skånevik – Utåker – Matre

Ferja er ein del av Fv 548 og er då naturleg viktig for gjennomfartstrafikken. Lokalt er den viktigaste funksjonen å bidra til Skånevik sin interaksjon med Kvinnherad i ein felles bu- og arbeidsmarknad. Det er kritisk viktig med gode avgangstider og ordinær prisutvikling.

Snøggbåt i Sunnhordland

Dette er ei viktig pendlarrute for elevar og arbeidstakarar til og frå særleg Stord og Bergen. Rutetider må oppretthaldast og satsringa på og samarbeidet med Ølen i Rogaland må styrkast. Det må leggjast til rette for utvikling av ein meir klimavenleg flåte.

Ny veg Sauda – Etne

Me støttar arbeidet med planar om ny veg mellom Sauda og Etne. Dette vil gi Sauda betre beredskap, og begge vegar vil det gi eit større omland for næringsliv og innbyggjarar.

KORRIDOR 4: E39 NORD - SØR

Vedtatt plan for utbyggings av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 i Rogaland og Hordaland vil gje ein samangangande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Ferjefri E39 må innanfor vedtatt standard ha fokus på konvensjonelle løysingar, kostnadseffektivitet, samt rask



gjennomføring.

Me forventar rask gjenoppstart av arbeidet på Rogfast. Hordfast på strekninga Ådland-Svegatjørn er eit dei mest lønsame prosjekta på landsbasis, og må igangsetjast så snart som råd.

HAUGESUND LUFTHAVN, KARMØY

Haugesund Lufthavn Karmøy er viktig for heile Haugalandet si konkurransekraft og attraktivitet, og må sikrast gode driftsvilkår også under ny organisering. Den ligg sentralt til mellom flyplassane og kundegrunnlaget i Bergen og Stavanger, og ein kan med den planlagde utbygginga av E39 få til ei god og dynamisk utvikling der ein ser desse tre flyplassane i samanheng.

HUSØY HAVN

KVU fra Aksdal til Husøy må ferdigstillast og vegprosjektet til Husøy frå kryss FV47 og E134 må gjennomførast i første del av planperioden.

POSITIVT AT EIN VIL TA IGJEN VEDLIKEHALDSETTERSLEP

Det er ein ambisjon å ta igjen eit stort etterslep av vedlikehald. Dette er positivt og naudsynt. Også i dette arbeidet bør ein prioritera dei mest "sentrale" vegane; hovudkorridorar og tilførselsvegar til desse.

TRAFIKKTRYGGLEIK

I dag går hovudkorridorane framleis ofte gjennom tettstadar, med tilhøyrande utfordringar med trafikktryggleik for mjuke trafikkantar og dårleg trafikkflyt. Dette er ikkje ein forsvarleg eller framtidsretta situasjon, og ny trasé med gode tilkoplingar til tettstadar må vektleggjast i eit trafikktryggleiksperspektiv.

Asbj. Moe

Asbjørn Moe

Fikse Næringsforening



/FikseErneVindaHord



Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Uttale til NTP 2022 - 2033

Interesseselskapet Fjordvegen Rute 13 takkar for høve til å orientera om selskapet sitt arbeid og prioriteringar i høve prosessen vedr. NTP 2022-2033 som skal handsamast i Stortinget i juni 2021.

Rv13 kan mogeleg kallast norges dårlegaste riksveg kva gjeld standard og talet på rasutsette punkt med høg eller middels skredfaktor. Det er også bakgrunnen for at selskapet no ber fylkeskommunane Vestland og Rogaland om å samordna sine uttalar og klart gjev uttrykk for at det no er avgjerande å prioritera rassikring av vegnettet i Norge i den komande NTP-perioden 2022-2033.

I samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe si tilråding ber også vi om at fylkeskommunen prioriterer dette og gjev klart uttrykk for at ramma på 71 mrd for å rassikra alle skredpunkt med høg eller middels skredfaktor må på plass i NTP før ein føretek tildeling av midlar til store nye vegprosjekt.

Statens vegvesen sin rapport dat. des 2019
"Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i Region vest" viser:

Rapportens riksvegdel viser 126 punkt med høg og middels skredfaktor (faktor 2,5 t.o.m. 6,0) På Rv 13 er det 34 skredpunkt med høg eller middels skredfaktor. Sikring av desse punkta er kostnadsrekna til 11,1 mrd. Sjå vedlagte tabell.

Jfr. også Nasjonal rassikringsgruppe sitt anslag på 71 mrd for sikring av alle raspunkt med høg eller middels skredfaktor.

Riksvegnettet i Norge er Statens ansvar og det er berre ved uttalar m.m. at fylkeskommunar og andre uttalepartar kan påverka vedtaket som Stortinget skal gjera for NTP 2022-2033 våren 2021..

Alt for mange gonger har vi sett at fylkeskommunane har handsama "sine" deler av riksveggar utan å samspela med nabofylke og dermed sikra ei sterkare og samkøyrte stemme overfor Stortinget. Dette har svekka påverknaden og vi ser det som avgjerande at ein denne gongen maktar å samordna ordlyd frå både Vestland og Rogaland kva gjeld prioriteringar for riksvegane som går gjennom begge fylka.

At Fjordvegen Rute 13 er så tydeleg på at rassikring prioritert etter skredfaktor no må prioriterast på topp i NTP har samanheng med alle dei direkte og indirekte kostnader som denne situasjonen påfører distrikta som nyttar vegen . Dette gjeld både dei økonomiske konsekvensene for næringsliv, innbyggjarar og besøkjande, men også dei ikkje-prissette konsekvensane som t.d. dei psykososiale kostnadene som utryggheit ved å ferdist på vegen drar med seg.

Fjordvegen Rute 13 ber difor om følgjande:

Vestland og Rogaland fylkeskommunar må samordna sin uttale kva gjeld Rv13. Fjordvegen Rute 13 støttar fullt ut kravet frå Nasjonal rassikringsgruppe om at det i førstekomande rullering av Nasjonal Transportplan (NTP) vert laga ein heilskapleg, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet kva gjeld utbetring av alle punkt med høg og middels skredfaktor. Planen må sikrast prosjektfinansiering slik at den vert gjennomført samanhengande og kostnadseffektivt gjennom 12 årsperioden.

Kinsarvik, 2. april 2020

Med helsing
Fjordvegen Rute 13

Gerd Helen Bø
Styreleiar

Jostein Eitrheim
Dagleg leiar

Kopi til:
Jon Askeland, fylkesordførar
Jannicke Bergesen Clarke, leiar hovudutval for samferdsel og mobilitet

Raspunkt langs Rv13

Navn	Fylke	Kommune	Skredfaktor-kategori	Skredfaktor	Kostnad mill	Usikkerhet	Tiltak	Merknad
Vikafjellst-Skredene	Vestland	Vik	Høg	5,3	3 610	25%	Tunnel	Tiltak (Vikafjellstunnelen) vil også sikre Svæst, Skjellingavatnet, Ygningsdalshamrane og Halsabakkane
Byrkjenes	Vestland	Ullensvang	Høg	5,1	240	25%	Ny veg i dagen	Forenkla anslag hausten 2018. Sikrar også Tyssedalstunnelen Sør
Osgjålet	Vestland	Voss	Høg	5,1	330	25%	Tunnel	Usikkerheit rundt påhoggssområder. Forenkla anslag i 2018
Øvre Lonevatn	Vestland	Ullensvang	Høg	5,0	160	40%	Overbygg	Det er fleire høgt prioriterte skredpunkt på en kort strekning. Bør vurderast å sikre dette samtidig
Aurskreda	Vestland	Ullensvang	Høg	5,0	55	40%	Overbygg	Usikkert overslag. Treng forprosjekt for å avklare usikkerheit
Kvassdalen	Vestland	Voss	Høg	4,8	270	40%	Terrangtiltak	Kostnadstal frå vurdering av ulike skredsikringstiltak i 2015
Rødsliane	Rogaland	Suldal	Høg	4,6	820	25%	Tunnel	Sikrar også Lovrebakken 1 og 2. For å få fullgod sikring bør Rødsliane 1 sikrast samtidig
Melkeråna	Rogaland	Hjelmeland	Høg	4,5	1 700	25%	Tunnel	Prosjekt Melkeråna - Årdal. Øysing vedtatt av dep. All. løysing med kun skredsikring 915 mill.
Skarvabjerg	Vestland	Ullensvang	Høg	4,5	380	40%	Tunnel	Forenkla anslag hausten 2018
Steinaberg bru - Låtefoss	Vestland	Ullensvang	Høg	4,1	3 300	25%	Ny veg / tunnel	Jasendal - Sandvinsvatnet. sikrar også Vetthus sør, Grønsdalstoppen og Røvhauk - Saga
Ygningsdalshamrane	Vestland	Vik	Høg	3,9	0			Tiltak er inkludert i Skredene (ny Vikafjellstunnel)
Skjellingavatnet	Vestland	Vik	Høg	3,8	0			Tiltak er inkludert i Skredene (ny Vikafjellstunnel)
Botn Nord	Vestland	Ullensvang	Høg	3,8	90	40%	Bru og terrangtiltak	Tiltaket sikrar også Botn
Lovrebakken 2	Rogaland	Suldal	Høg	3,8	0			Sikrast gjennom tunnelprosjektet Lovræidet - Rødsliane
Øvstesikred	Vestland	Ullensvang	Høg	3,7	55	40%	Overbygg	Usikkert overslag. Treng forprosjekt for å avklare usikkerheit
Botn	Vestland	Ullensvang	Høg	0,0				Sikrast av tiltak ved Botn Nord
Ylvisaker	Vestland	Sogndal	Middels	3,4	25	25%	Fangnett	
Suppam	Vestland	Sogndal	Middels	3,4	8	40%	Isnett og terrangtiltak	
Kjærandkrysset	Vestland	Voss	Middels	3,2				
Lovrebakken 1	Rogaland	Suldal	Middels	3,2	0			Sikrast gjennom tunnelprosjektet Lovræidet - Rødsliane
Pulleneset	Vestland	Ullensvang	Middels	3,2				
Gulhammartunnelen Nord	Vestland	Voss	Middels	3,1				
Grønsdalstoppen	Vestland	Ullensvang	Middels	3,1	0			Tiltak er inkludert i tiltak Steinaberg bru - Låtefoss
Ekkjevik Sør - Ekkjevik	Vestland	Ullensvang	Middels	3,0				
Vetthus Sør	Vestland	Ullensvang	Middels	3,0	0			Tiltak er inkludert i tiltak Steinaberg bru - Låtefoss
Tyssedalstunnelen Sør	Vestland	Ullensvang	Middels	3,0	8	40%	Fanggjerdar	Usikkert omfang og kostnad
Ulundsøyne	Vestland	Voss	Middels	2,9	0			Er inkludert i tiltak ved Osgjålet (Vinje - Myrkadalstunnelen)
Halsabakkane	Vestland	Voss	Middels	2,9	0			Tiltak er inkludert i Skredene (ny Vikafjellstunnel)
Rødsliane 1	Rogaland	Suldal	Middels	2,8	30	40%	Fangjerde, bolt, rensk	Stor usikkerheit rundt kostnad og tiltak. Bør utførast samtidig med Rødsliane
Heggjehola nord	Vestland	Ullensvang	Middels	2,8				
Høgevegen nord	Vestland	Ullensvang	Middels	2,7				
Røvhauk - Saga	Vestland	Ullensvang	Middels	2,5	0			Tiltak er inkludert i tiltak Steinaberg bru - Låtefoss
Vetthus bru v/minnetavle	Vestland	Ullensvang	Middels	2,5	0			Tiltak er inkludert i tiltak Steinaberg bru - Låtefoss
Vasteigen	Vestland	Ullensvang	Middels	2,5				
SUM					11 081			



Forumet ble stiftet i 1993 og er en interesseorganisasjon for de 14 kommunene langs Bergensbanen samt fylkeskommunene Vestland og Viken.

Innspill til NTP 2022- 2033 til Vestland fylkeskommune 3 april 2020.

Oslo – Bergen på fire timer er mulig om det fins politisk vilje!

Forum Nye Bergensbanen har som mål å få reisetiden med tog mellom våre to største byer, Oslo og Bergen, ned på fire timer. Det vil gjøre at jernbanen blir konkurransedyktig med tog og vi får klimavennlig og moderne transport mellom øst og vest. For å få dette til er det viktig at Regjering og Storting prioriterer bygging av fellesprosjektene Ringeriksbanen/E16 (FRE16) og ny vei og bane mellom Voss og Bergen (K5).

Prosjektene er viktige lokalt, men de er først og fremst nasjonale prosjekter!

Fagetatene har kommet med sine innspill til prioriteringer i NTP til departementet. Disse ble presentert for oss 18 mars i år. Det var svært skuffende at det ikke var funnet plass til oppstart av K5 i første seksårsperiode av NTP. Og det er helt åpent fra Jernbanedirektoratet (JD) og Statens Vegvesen (SVV) om K5 vil bli prioritert i siste seks års periode av NTP.

Ringeriksbanen har også fått forsinket oppstart ut i første seksårsperiode fra fagetatene. FRE16 ligger inne i dagens NTP med oppstart 2021/2022, noe som ikke kan utsette! Det vil være å holde kommunen på Ringerike for narr.

Vi legger vår lit til at Vestland FK vil prioritere liv og helse som det øverste kriteriet og med det få oppstart av Arna – Stanghelle i 2022 som planlagt og at det i 2020 blir startet planlegging av Stanghelle – Voss.

Fagetatene hadde et mandat til å prioritere ut i fra samfunnsøkonomisk nytte. For å finne den samfunnsøkonomiske nytten for et samferdselsprosjekt, hvilke kriterier er det som blir vektet og i hvilken størrelse blir de ulike kriteriene vektet seg mellom? Her må politikere gå aktivt inn å legge føringer på hva som skal vektes. Skal reisetid vektes mer enn vern av natur og for eksempel liv og helse?

Vi legger ved dette innspillet tre rapporter som er laget på samfunnsnyttene av K5 og Ringeriksbanen, de er fra 2013, 2015 og 2019. Det legges også ved pressemeldinger fra da de ble lansert, disse gir en kort oversikt over rapportene. Vi håper dette vil hjelpe Vestland FK i argumentasjonen om hva som skal sees på som samfunnsøkonomisk nytte.

1. Ny vei og bane mellom Bergen og Voss- liv og helse prioritert nummer en

Alternativet K5 er valgt. Det planlegges ny firefeltsvei fra Arna til Trengereid, og videre derifra fellesprosjekt på vei og bane til Stanghelle.

Vei og bane er svært rasutsatt, det er her snakk om å ha en trygg vei mellom Oslo og Bergen! Omkjøringsveien holder ikke mål, og skaper store forsinkelser når E16 eller banen må stenge. Fra 2014-2018 var veien stengt i 43 døgn og 2009 hele 38 døgn!

Prosjektet K5 er etter ny økonomisk gjennomgang priset til 25 mrd. Det mangler 3 mrd. til å fullfinansiere jernbanedelen fra Arna til Stanghelle.

Vi bruker nå begrepet Intercity Bergen- Voss, Norges nest største by skal vokse østover og da trenger vi et intercity tog til Voss som vil ta 38 minutter.

Prosjektet er planlagt med oppstart i 2022, og må dermed prioriteres inn i første seksårsperiode i ny NTP.

2. Bestilling av kommunedelplan mellom Stanghelle- Voss.

Statens vegvesen blir i 2020/21 ferdig med å planlegge Arna- Stanghelle. Da har de en organisasjon som med sin kompetanse bør gå rett på å planlegge Stanghelle – Voss.

Statens vegvesen trenger et bestillingsbrev fra samferdselsdepartementet på en kommunedelplan for å holde oppe kontinuitet i arbeidet på K5 helt frem til Voss.

Anslagsvis kostnad på kommunedelplanen er 30 millioner.

3. Oppstart FRE16- store muligheter for Ringeriksregion, Hallingdalen og langs hele Bergensbanen.

Fredag 27 mars var en gledens dag og en milepæl i arbeidet med Ringeriksbanen!
Den statlige reguleringsplanen for FRE16 ble vedtatt i statsråd.

Ringeriksbanen vil korte ned reisetiden mellom Oslo og Hønefoss fra 1,5 t til ca. 30 minutter. Det vil gi Oslo og Ringeriksregionen en helt ny bo – og arbeidsregion.
Det vil også gi store ringvirkninger for Hallingdalen og gi en etterlengtet innkorting i tid for de som tar toget Oslo- Bergen.

I nåværende NTP står det oppstart for Ringeriksbanen i 2021/22. Vi ber om at det jobbes for oppstarts midler til dette prosjektet i statsbudsjettet for 2021.

Det at det er åpnet for at oppstart kan skyves til neste NTP er ikke bra. Det er stortingsvalg i 2021 og ny NTP skal vedtas i Stortinget før sommeren 2021. Det er viktig at det holdes et press oppe for oppstart for Ringeriksbanen skjer i inneværende NTP.

Etter gjennomgangen av prosjektet i forbindelse med den nye NTP holder prosjektet seg innenfor de rammene som er akseptable. FRE16 har en total kostnad på 33,9 mrd. det er angitt en økning på 5,5 mrd i forhold til NTP dvs. pluss 19,4 % som er godt innenfor usikkerhetsmarginen som legges til grunn i NTP.

Det er brukt ca. 200 millioner for å sikre at grunnforholdene er gode, og det er også funnet areal til henstillingsplass til togene i Ringeriksregionen.

FRE16 er et overmodent prosjekt!

.....

Når det nå etter koronapandemien skal sees på samferdselsprosjekter som kan starte opp raskt så er både FRE16 og K5 Arna – Stanghelle klare til oppstart i 2021/22!

Vi ber også om at kontaktutvalget for K5 som fylkeskommunen holder i, snarlig starter opp igjen sitt arbeid.

Ikke nøl med å ta kontakt med undertegnede om dere trenger mere dokumentasjon eller har spørsmål

Voss 2 april 2020

Med vennlig hilsen

Hilde Magnusson
Daglig leder
hilde.marie.magnusson@vlfk.no
Mobil: 41 56 64 50



Gloppen kommune

Rådmannen

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Dina Lefdal

Vår ref. (oppgjør ved svar)
20/5593

Dykkar ref.

Dato
01.04.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Merknader og innspel frå Gloppen kommune

Gloppen formannskap behandla denne saka på møtet i dag, og kjem med slik samrøystes uttale på vegner av Gloppen kommune:

Gloppen kommune støttar innstillinga frå Nordfjordrådet på vegprosjekt i Nordfjord som må med i neste NTP.

Gloppen kommune vil presisere at ferjeavløysingsprosjektet Nordfjordbrua Anda-Lote skal realiserast ved bruk av ferjeavløysingsmidlar og brukarbetaling. Såleis bør dette prosjektet ikkje konkurrere med tradisjonelle anlegg som skal fullfinansierast over NTP.

Gloppen kommune ber elles om:

1. ei *samla* planlegging av alle dei tre E39-prosjekta i Gloppen: Ny E39 Byrkjelo-Grodås, opprusting av eksisterande E39 Byrkjelo-Sandane og rassikring av E39 i Våtedalen. Desse prosjekta må kome inn i den same NTP-perioden, dvs. 2022-2033
2. at det blir bygt gang- og sykkelveg mellom Reed og Byrkjelo som følgje av vegutbygginga Byrkjelo-Sandane
3. at all overskotsmasse frå store vegprosjekt skal gå til samfunnsnyttige formål som utbedring av gang- og sykkelveg og beredskapsveg m.m., og ikkje blir køyrt til store massedeponi
4. at det blir lagt inn ein auke i midlar til gang- og sykkelveg i distrikts-Noreg slik at dette er med på å trygge skulevegen for alle barn som kan gå/sykle til skulen som førsteprioritet
5. at det blir sett av midlar til å kunne etablere busstopp på E39, slik at bebuarar i spreidd busetnad også kan nytte kollektivtransport.

Til slutt vil Gloppen kommune påpeike Sandane lufthamn si betydning for næringsliv og utvikling av regionen. Avionor, med staten som eigar, har eit ansvar for å sikre drift på kortbanenettet, også etter at ansvaret for FOT-rutene vert lagt over på fylkeskommunane.

Uttalen frå Nordfjordrådet som det er vist til innleiingsvis i vedtaket, ligg ved.

Vennleg helsing

Jan Kåre Fure
rådmann
Tlf. 476 21 981

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.

Kopi til:
Leidulf Gloppestad

Vedlegg:
Uttale til NTP 2022 – 2033 frå Nordfjordrådet (etter drøfting i Nordfjordrådet 17. februar 2020)

Til

Vestland Fylkeskommune (e-post, NTP-innspel)

Stryn, 30.03.2020

Høyring NTP 2022-2033 i Vestland fylkeskommune.

Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS viser til invitasjon og vektlegging om prioritering til NTP 2022-2033 frå Samferdselsdepartementet og Vestland fylkeskommune.

Vi prioriterer følgjande på riksvegnettet:

1. **Rv. 15 Skåre-Breidalen.** Konsept B1 tilrettelagd for arm til Geiranger, gjennomført innan 2025 vil oppfylle tunnelsikkerhetsforskrifta på denne strekninga av Rv. 15. Konsept B1 vart vedteke i juni 2018, og løysing på utfordringa er grundig utgreidd. Målet om redusert planleggingstid vert innfridd ved å gå rett på reguleringsplan då mesteparten av strekninga er i tunnel.
2. **E39 Byrkjelo-Svarstad-Grodås.** Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS prioriterer delstrekninga Byrkjelo-Svarstad med tunnel under Utvikfjellet og bru Frøholm-Svarstad for oppstart i perioden 2022-2027. Denne delstrekninga har positiv samfunnsnytte og med stor redusert reisetid på E39 mellom Sognefjorden i Vestland fylke og Storfjorden/Sulafjorden i Møre og Romsdal fylke. Kommunedelplan for strekninga er vedteken for den del som ligg i Stryn kommune. Vi ber Regjeringa/Stortinget starte statleg reguleringsplan slik Statens vegvesen tilrår for å redusere planleggingstida og bidra til kostnadsreduksjon.
3. **Barnas Transportplan.** Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS har forventningar til at NTP/Barnas Transportplan synleggjer behovet og trongen for at gang- og sykkelvegar langs riksvegnettet vert prioritert.
4. **Fylkeskommunane sitt handlingsrom.** Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS ber Regjering/Storting ta på alvor det store etterslepet på rassikring, tunnelsikkerheit og oppgradering av fylkesvegnettet. Økonomiske overføringar frå stat til fylkeskommunane må kome i samsvar med utfordringane. Alternativt må dei viktigaste fylkeskommunale næringsvegane i dag bli tilbakeført som riksvegar.
5. **Rammefordeling.** Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS viser til vedlegg om fordeling av statlege investeringar/bompengar i Stortingsmelding 33 (2016-2017) NTP 2018-2029. **I NTP 2022-2033 må områder som ikkje har jernbane prioriterast høgare med statlege veginvesteringsmidlar.**

Bakgrunn: Rv. 15 og E39 sin funksjonar.

Stryn kommune ligg sentralt til i kommunikasjonen nord-sør og vest-aust. Nord-sør-aksen skal byggjast ut med vedteken E39 mellom Byrkjelo i Gloppen kommune og Grodås i Volda kommune

E39 skal både knyte Vestland fylke saman med Møre og Romsdal fylke og byggje ein ny bu- og arbeidsmarknadsregion. Rv. 15 er aust-vest aksen som bind saman heile Nordfjordregionen og Sunnmøre med Ottadalen/E6 og vidare mot Oslo og Trondheim. Stryn kommune, og heile regionen, er avhengige av å sikre det potensialet regionen har, med stabile vilkår for næringslivet og ein bu- og arbeidsmarknad for framtida. Gode og sikre gjennomfartsårer og sambindingsvegar er ein føresetnad for næringsutvikling og bu-lyst.

Rv. 15 Strynefjellet som tunnelsikkerheits- og skredsikringsprosjekt

Rv. 15 er i NTP 2018 – 2029, kapittel 13.1, omtala som ein del av korridor 6: E6 Oslo – Trondheim med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund. Rv. 15 er ein nasjonal transportkorridor og regionen si viktigaste tilkopling til E6, både mot Trondheim og Oslo. Næringslivet, transportnæringa og kollektivtrafikken er avhengig av tilnærma 100% regularitet over Strynefjellet. Regionen har fått eit

sterkare fokus på heilårsdestinasjonar innan reiselivet. Stadig stenging av Strynefjellet, grunna ras og rasfare haust og vinter skaper store problem for store delar av Nordfjord og delar av Møre og Romsdal. Både klimaendringar og låge og smale tunnelar, som ikkje tilfredsstiller krava i Tunnelsikkerhetsforskrifta innan fristen i 2025, transporttekniske krav og ein usikker vinterveg over Strynefjellet gjer aust-vest sambandet særskild krevjande for næringslivet og innbyggjarane. Ein stor region, der årleg omsetning berre i aksjeselskapa utgjorde NOK 73 MRD (2016), har Rv15 som raskt og miljøvennleg samband til/frå E6 på Otta. Kollektivtransporten mot Oslo og Trondheim, som inkluderer reiser frå Bergen/Førde, Måløy og Møre mot Trondheim og Oslo, må ha sikker transportrute. Næringstransporten går dagleg med fersk fisk frå kysten, mjølk frå Austlandet til TINE Byrkjelo og kjøtvarer til og frå indre Nordfjord, og desse har dårleg tid. Varelageret er i dag i traileren på veg til kunden. I tillegg er her stor trafikk av andre verksemdar i regionen som leverandørar av anna næringsmiddel, byggevarer og vegsikring m.m. Regjeringa si målsetjing er å føre meir gods over frå veg til bane. Det er då eit viktig moment at Rv. 15 med knutepunkt til jernbane på Otta og hamn i Måløy, må ha tilnærma 100 % regularitet over Strynefjellet. Rv. 15 Måløy – Otta er det einaste ferjefrie heilårssambandet mellom Sognefjorden og Storfjorden/Sulafjorden mot E6 i Gudbrandsdalen. Då Regjeringa Solberg valde konsept B1 i juni 2018 (ny tunnel mellom Skåre i Stryn kommune, Vestland fylke og Breidalen i Skjåk kommune, Innlandet fylke), vart det lagt vekt på at tunnelen vil eliminere 12 ras-utsette parti, redusere stigninga frå 11 % til under 5 %, som er kravet for nye tunnelar, og gir ro i kalveområdet/trekkruta for den viktige villreinstammen på Strynefjellet.

Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS meiner at Rv. 15 er så viktig og at rasfaren og tunnelstandarden utgjer ei så stor utfordring for næringslivet og busetting i regionen at vegen må sikrast med ny tunnel Skåre – Breidalen, etter konsept B1 tilrettelagt for arm til Geiranger snarast. Dette må inn som tunnelsikkerheits- og skredsikringsprosjekt i fyrste periode av NTP 2022-2033. Det er ingen lokal strid om traséval. Ein viser også til at Nordfjordsrådet har prioritert Rv. 15 i sin uttale.

Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS meiner også at midlar til skredsikring må aukast opp til å dekke dei reelle behova i samsvar med Nasjonal Rassikringsgruppe si tilråding.

E39 Byrkjelo-Svarstad-Grodås.

E39 er eit nasjonalt transportprosjekt for ein stor region og visjonen om ferjefri E39 er vedteken av Stortinget. Regjeringa har vedteke at ny E39 skal gå frå Byrkjelo i Gloppen kommune via Svarstad i Stryn kommune til Grodås i Volda kommune. Dette er ein parsell som gir svært stor samfunnsøkonomisk nytteverdi med om lag ein time spart køyretid. Ferjefri E39 er eit viktig sambindingsprosjekt med potensiale for stor lokal, regional og nasjonal verdi. E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås vil skape ein ny bu- og arbeidsmarknadsregion i indre Nordfjord og Sunnmøre. Det er viktig at ein planlegg desse vegane på ein måte som gjer at den regionale verdien av ferjefri E39 vert reell, både når det gjeld plassering og utforming av kryss og avkøyningar, samt tilkomstvegane inn til E39. Dette gjeld m.a. å sjå E39 og Rv. 15 i samanheng. Regjeringa har alt vedteke konseptvalet og det er ingen lokal strid om korridorval for E39.

Stryn næringssamskipnad/Gode Vegar AS meiner at E39 Byrkjelo - Svarstad - Grodås, etter vedteken korridor, må inn i første planperiode av NTP 2022-2033. Det pågåande planarbeid må framskundast. Ein viser også til at Nordfjordsrådet har prioritert E39 Byrkjelo-Svarstad i sin uttale.

Helsing

Stryn Næringssamskipnad

Gode Vegar AS

Anita Vinsrygg – styreleiar

Svein Sunde – dagleg leiar

Brevet er elektronisk signert og vert sendt berre pr. e-post

Innspel frå HAFS regionråd til Nasjonal Transportplan 2022 – 2032

HAFS regionråd har følgd Vestland fylkeskommune sin prosess fram mot endeleg fråsegn til Nasjonal Transportplan 2022 – 2032, og vi har følgjande merknader/ innspel til den vidarepolitiske handsaminga:

HAFS Regionråd deler samferdsledepartementet sin visjon om meir infrastruktur for pengane og meir effektiv ressursbruk, men når fagetatane har lagt fram sine prioriteringar, ser vi også at ei sterk vektlegging av den tradisjonelle «samfunnsnytte-indikatoren» der trafikkmengde er sær avgjerande, fører til ei altfor sterk sentralisering av samferdsleinvesteringane. HAFS Regionråd ber difor Vestland Fylkeskommune arbeide for at «liv, helse, framkommelegheit og miljø» vert sterkare vektlagt ved prioritering av investeringsprosjekta. Dette må få følgjande konsekvensar:

- At gul midtstripe på E39 vert prioritert framfor nye fjordkryssingar, og at fleire investeringar på E39 nord for Sognefjorden dermed får høgare prioritet. Skal E39 bli ei fullverdig og sikker transportåre nord og sør for Sognefjorden, må det også gjerast parsellvise utbetringar av Fylkesveg 57 frå Knarvik til Storehaug slik at denne vegen kan tene som tilførselsveg til E39, og som omkøyringsveg i krisesituasjonar.
- At det generelt vert sett av meir pengar til fylkesvegar/ tilførselsvegar til E39 i planperioden.
- At det må lagast ein heilskapeleg nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innan høg og midels skredfaktor, og at det vert sett av auka ramme til skredsikring både på utsette delar av E39 (t.d. Duelva og Skjærsura) og på omkøyrings- og tilførselsveg Fv57.
- At eksisterande ordning med ferjeavløysingsmidlar vert oppretthalden og styrka i planperioden.
- At det vert sett av midlar til oppstart av Stad Skipstunnell i 2021
- At det vert satsa på kortbanenettet som del av ein langsiktig strategi for elektrifisering av luftfarten i Norge, og at det vert lagt opp til fleire direktefly til utlandet frå Bergen der dette kan redusere reisetid og bruk av fossilt drivstoff.

- At staten tek ein større del av kostnadene med overgang til fornybart drivstoff på ferjer og hurtigbåtar. Dette er vestlendingane si jernbane langs kysten.
- At fylkeskommunen får overført nødvendige midlar til utvikling av fiskerihamnene og at det vert sett av naudsynte statlege midlar til utbetring av innseglingane mellom anna til Bulandet i Askvoll og Florø i Kinn.

Hordfast

Bergen, 18. mars 2020

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no

Bergen

Høringsinnspill til NTP (2022 – 2033)

Hordfast og Rogfast vil knytte 1 million mennesker på Sør- Vestlandet sammen i nye bo- og arbeidsmarkeder og en regionforstørring som gir nye muligheter og vekst. Dette gjør at Hordfast står for nær halvparten av den totale netto nytten på 44 mrd. av alle vegdirektørens prioriteringer av Store prosjekt, ramme A!

Hva er situasjonen for Vestlandet i dag?

- Stort omstillingsbehov!
- Det må skapes nye bærekraftige arbeidsplasser!
- Bedre mobilitet for næringsliv og arbeidskraft!
- Vestlandet må framstå attraktivt!
- Bedre mobilitet og nye bo- og arbeidsmarkeder er viktig virkemiddel!
- Hordfast er et svært viktig svar på utfordringene!



E39 Stord-Os/Hordfast er et omfattende prosjekt og består av:

- 60 km ny trafiksikker 4 felts vei,
- Flytebro på 5500 m,
- Hengebro på 1800 m,
- Tunnel på 7000 m under Søre- øyane

Næringslivet trenger konkurransekraft, nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørrelse.

Økt mobilitet som grunnlag for nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørrelse vil bli avgjørende for om næringslivet skal kunne greie sin oppgave med å skape nye arbeidsplasser og legge grunnlaget for fortsatt velferdsutvikling på Vestlandet og i landet ellers. Regionen fra Stavanger til Bergen og fylkene Rogaland og Vestland er Norges fremste eksportregion.

Industrien på aksen Bergen- Stavanger er avhengig av å omstille seg på flere områder, for nye oppgaver og markeder. Industrien her er tydelig på at kommunikasjonene må bli bedre og at Hordfast må bygges om de skal greie omstillingene de nå står framfor på en god måte.

Status for Hordfast i gjeldende NTP (2018 – 2029).

E39 Ådland- Svegatjørn/Hordfast er prioritert med 14 mrd. i perioden (2024-2029) og 5 mrd i såkalt annen finansiering(låneopptak) i perioden (2018-2023). Det siste var lagt inn som en mulighet for tidligere byggestart (2022), dersom en greide å oppnå en vesentlig kostnadsreduksjon. Det arbeides det godt med hver dag.

Store kostnadsreduksjoner.

Siden kostnadsreduksjon var en vesentlig premiss fra Regjering og Storting for mange av prosjektene i Hordaland ved forrige rullering av NTP, har selskapet hatt et nært samarbeid med Statens Vegvesen (SVV) om slik kostnadsreduksjon.

De siste tallene fra SVV pr. 17. mars -20 viser en kostnadsreduksjon på 7 mrd (2020 Kr)

SVV har gjennomført et solid arbeid over flere år med fokus på optimaliseringer i traseen og forenkling av løsninger, basert på konvensjonell og kjent teknologi. Dette har resultert i betydelig kostnadsreduksjon i flere av elementene i prosjektet. Men mener det er rom for ytterligere reduksjon..

Statlige midler vs. Bompenger.

P.t signaliseres det i fra SVV at totalkostnaden med ytterligere optimalisering kan komme ned imot 35 mrd. (2020 kr.) Dette vil i så fall bety at statens direkte bevilgning til prosjektet vi ligge på 16-17 mrd, det øvrige blir en del av finanseingopplegget der dagens ferjebetaling avløses med bompenger.

Hordfast er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt og gir høy nytte pr. budsjettkrone !

I Statens Vegvesen sitt innspilldokument til Samferdselsdepartementet har etaten laget en liste over 109 prosjekter som er aktuelle for neste NTP. E39 Ådland-Svegatjørn Hordfast er en suverent på toppen på denne listen med en netto nytte på over 20,2 mrd! I tillegg til den tradisjonelt beregnede nytten har MENON Economics beregnet en mernytte som følge av produktivitetsøkning og økt verdiskaping.

E39 Ådland- Svegatjørn Hordfast er også helt i toppen blant de 109 prosjektene når det gjelder Netto-nytte pr budsjett krone. Her kommer Hordfast ut med over +70 øre. Dvs. for hver krone staten investerer i Hordfast får Staten en avkastning på 70 øre.

Dette er helt unikt i Norsk sammenheng og betyr at en realisering av Hordfast vil gi inntekter til nasjonaløkonomien som for eksempel gir mulighet til å realisere andre mindre- eller ikke-lønnsomme prosjekter, der det er ønskelig. Her er rassikringsprosjekter et godt eksempel.

Samfunnsøkonomisk nytte som prioriterings kriterium i NTP.

Vi har registrert at det ved denne rulleringen av NTP er lagt betydelig større vekt på enkeltprosjektenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet og at dette vektlegges som prioriteringskriterium.

Vi tillater oss å hitsette et par avsnitt i fra oppdragsbrevet som fylkeskommunene har fått av Samferdselsdepartementet som grunnlag for fylkets høringsinnspill:

«I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- 1. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.*
- 2. Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.»*

Siden samfunnsøkonomisk nytte og kostnadsreduksjon fremholdes som overordnede prioriteringskriterium fra Samferdselsdepartementet, forutsetter vi at Vestland Fylkeskommune vektlegger den enestående samfunnsøkonomiske nytten i E39 Stord-Os/Hordfast, og det grundige arbeidet med kostnadsreduksjoner når prosjektet omtales i fylkeskommunens høringsinnspill.

Klima og Co2 reduksjon – Hordfast er et klimaprojekt!

Klimaspørsmålet har fått en sentral betydning i samfunnsplanleggingen, så også i NTP. Realiseringen av Hordfast vil gi en betydelig Co2 reduksjon.

Dette skyldes bl.a. at mange ferjer blir erstattet med et fast samband. Noen av ferjene blir riktignok erstattet med batteriferjer i løpet av noen år, men de 5 store ferjene i Halhjem- Sandvikvåg sambandet er nye hybridferjer med minimum 10+5 års kontraktstid. Overfarten er dessuten relativt lang, losse- og lastetiden kort og ferjene såpass store at batteridrift ikke er aktuelt.

Et annet moment er stor reduksjon eller bortfall av flytrafikk mellom Stavanger – Bergen og Haugesund- Bergen, når Rogfast og Hordfast er realisert. Her er det nær 9000 flyavganger i dag, som kan erstattes med utslippsfrie komfortable busser, når reisetiden blir konkurransedyktig med fly. Ifølge data fra Statens Vegvesen/Avinor kan det settes opp følgende tabell:

Co2 beregninger i et 40 års perspektiv som følge av at Hordfast blir bygd:

Utslipp fra økt transport	+ 322.500 tonn
Totale utslipp i byggefasen	+ 74.000 tonn
Endring drift/vedlikehold(ferje)	- 4.161.000 tonn
Bortfall av flytrafikk (Bergen-Stavanger)	- 1.340.000 tonn
Sum reduksjon Co2 utslipp	- 5.104.500 tonn / 127.000 tonn årlig

Reduksjon av antall ferjesamband.

I utgangspunktet skal ferjesambandene, Halhjem- Sandvikvåg, Halhjem- Våge, Jektevik- Hodnanes og Nordhuglo - Jektevik legges ned som følge av at Hordfast realiseres.

I den senere tid har også Austevoll kommune startet drøftinger om nedlegging av Sandvikvåg – Husavik og Hufthamar – Krokeide kan erstattes av ett nytt kort ferjesamband mellom Gjøvåg på Reksteren og Sandvik på Huftarøy.

Det er også tatt et initiativ mellom Stord, Tysnes og Kvinnherad kommuner for å bygge en ny bro mellom Skorpo og Huglo og etablering av et nytt ferjesamband mellom Huglo og Sunde. Dette innebærer at også ferjesambandene Skjersholmane – Ranavik og Hodnanes - Nordhuglo kan legges ned som følge av Hordfast.

Samlet sett vil dette gi enda bedre trafikk- og finansieringsgrunnlag for Hordfast som helhet.

Hordfast er avgjørende for Vestland fylkeskommune

Bergen kommune sakker akterut på SSB sin attraktivitetsindeks og folketallet har ikke tilfredsstillende vekst. På lang sikt vil denne negative utviklingen bety tilbakegang og tap av arbeidsplasser og næringsaktivitet.

En sammenbinding av byområdene Bergen- Stord/Haugesund-Stavanger vil endre på dette ved at mobilitet- og pendlings forutsetningene bedres drastisk.

Bergen og Vestland trenger å knytte fast forbindelse til Sunnhordland og Haugalandet med sine hhv 66.000 og 105.000 innbyggere. Om dette ikke skulle skje vil 171.000 innbyggere vende oppmerksomheten sørover, særlig etter at Rogfast er på plass.

Derfor er det avgjørende at Hordfast prioriteres nå, slik at det blir minst mulig tids gap mellom ferdigstillingen av hhv Rogfast og Hordfast. Folk og næringsliv legger seg fort til nye kommunikasjonsvaner. En ferjefri reisetid fra Sunnhordland til Stavanger/Sola på vel en time vil endre folks reisevaner og tilhørighet på lengre sikt.

E39 Ådland – Sveгатjørn Hordfast er et ferjeavløsningsprosjekt.

Hordaland fylkeskommune hadde i mange tiår som bærende strategi å knytte regionene rundt Bergen fergefritt til byen med store ferjeavløsningsprosjekt. Her kan nevnes Sotrabrua, Nordhordlandsbrua, Osterøybrua, Askøybrua og Hardangerbrua. Prosjekter som alle med stor suksess har bidratt til betydelig utvikling og vekst - og ikke minst blitt nedbetalt og gratis lenge før tiden.

Nå haster det at Bergen får fast samband med Sunnhordland/Haugalandet og resten av Sør-Vestlandet.

Med vennlig hilsen styret i Hordfast AS:

Lars Solberg Marie Bruarøy Kurt Andreassen Gaute Epland Marit Warncke

Bjørn Kåre Viken Nina Askvik Wenche Tislevoll Kåre M Kleppe

Øyvind Halleraker

Daglig leder

Hordfast AS arbeider for snarlig realisering av E39 Stord-Øs Hordfast. Selskapet er eid av NHO, Bergen Næringsråd, Stord Næringsråd, Bømlo Næringsråd, Næringsforeningen Haugalandet og Stavanger Næringsforening, samt kommunene Bjørnafjorden, Tysnes, Austevoll, Fitjar, Bømlo, Stord, Sveio, Tysvær og Haugesund.

Selskapet driftes av tilskudd fra bedrifter som er opptatt av Vestlandets konkurransesituasjon og den store omstillingen som næringslivet står overfor i tiden som kommer.



Høyanger kommune Ordføreren

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen
e-post til: matti.torgersen@vlfk.no
post@vlfk.no

Saksnr.

Dok-ID

Arkivkode

Sakshandsamar

Dato:
02.04.2020

NTP 2022 – 33 Høyingsinnspeil frå Høyanger kommune

Høyanger kommune er svært skuffa over fagetatane i Statens vegvesen (SVV) si prioritering av nye prosjekt i vår neste NTP frå 2022-33.

Samferdsledepartementet fekk 18. mars 2020 svar frå SVV på kva slags prosjekt som gjev ei mest mogeleg positiv nytte for trafikantane. Svaret frå fagetaten kom etter at departementet bad vegvesenet rangere nye, store prosjekt for åra 2022-2027 etter «samfunnsøkonomisk lønsemd».

Høyanger kommune syner og til uttale frå Sogn Regionråd og E39 Stamvegutvalet som bår peikar på at i fagetaten sine innspeil er det ikkje sett av midlar til noko nye prosjekt på E39 frå Bergen til Ålesund.

Mellom anna er strekninga Bogen – Gaular grense i Høyanger kommune heilt ute. Denne strekninga låg inne med oppstartsmidlar og investeringsløyving i åra 2024-28 i eksisterande NTP for 2018-29. Her har Høyanger kommune gjort jobben sin, og laga ein ferdig godkjent kommunedelplan.

Strekninga femner om totalt 5,7 km ny veg, der 4,2 km er i tunnel. Strekninga er no kostnadsrekna til 1.125 mrd. kr, etter kostnadssparande tiltak på 175 mill. kr.

Høyanger kommune vil hevde at nasjonale styresmakter legg for sterk vekt på samfunnsøkonomisk nytte. Dette favoriserer vegbygging i det sentrale og folkerike austlandsområdet, og det ekskluderer mange vegprosjekt som har ein heilt uakseptabel stamvegstandard og framkomst, som til dømes strekninga Bogen – Gaular grense.

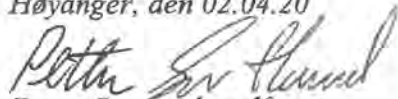
Høyanger kommune meiner at ved prioritering av samferdsleprosjekt på stamvegnettet må prinsipp som vegstandard, krav til tryggleik, og god framkomst vektast tyngre. Det må etablerast krav som minimum har i seg «gul midtstipe» / to køyrefelt. Potten til rassikring må også aukast i tråd med dokumentert behov.

Det er utfordrande å måtte akseptere at vårt område ikkje får ta del i nokre nye vegprosjekt, då vi er ein del av eit fylke som har svært stor verdiskaping, stor trafikk, store hjørnesteinsverksemdar, og difor har vi eit legitimt behov for betre vegar.

Trafikktryggleik, klima og teknologi er viktige kriterier for vegvesenet. Ei opprusting av E39 gjennom det gamle Sogn og Fjordane vil definitivt betyr betre trafikktryggleik, mindre utslepp og vil vere eit godt tiltak for å digitalisere transporten i distrikts-Norge.

På bakgrunn av dette ber Høyanger kommune om at strekninga Borgen – Gaular grense igjen vert prioritert med midlar til oppstart og gjennomføring tidleg i NTP perioden 2022-33.

Høyanger, den 02.04.20



Petter Sortland, ordfører

Interesseutvalet for rv. 52 og rv. 5

Att.: Arnstein Menes

arnstein.menes@sogndal.kommune.no

Tlf. 41 67 27 33

Sogndal, 2.3.2020

Samferdsledepartementet
postmottak@sd.dep.no

Kopi: Viken Fylkeskommune og Vestland Fylkeskommune

Innspel frå Interesseutvalet for rv. 52 og rv. 5 til NTP for 2022-2033

Interesseutvalet for rv. 52 og rv. 5 består av kommunane Gol, Hemsedal, Lærdal, Sogndal, Sunnfjord, Kinn og Gloppen.

I høve føreståande arbeid med ny NTP for 2022 til 2033 har Interesseutvalet følgande innspel til arbeidet for å betre aust vest regulariteten:

Høgast prioriterte tiltak:

- Rv. 52 Planlegging av og investering i ny tunnel Borlaug – Bjøberg (Bjøbergstunnelen)

Andre viktige tiltak:

- Planlegging av tiltak Gol – Robru
- Rv. 52 og rv. 5 Planlegging av og investering i sentrumsløysingar frå Florø til Gol – herunder særskilt ny veg gjennom Hemsedal og Førde (RV5/E39).
- Rassikring på rv. 5, rv. 52, E16 og E39

Bakgrunn for prioriteringa:

Rv. 52 over Hemsedalsfjellet saman med E16 hovudarm til Bergen samt Rv. 5/ E39 som arm til Ålesund opnar heile Vestlandet mot Austlandet for både person og næringstrafikk. Vegane knyter kystnæringane på Vestlandet til både Innlandet og Austlandet. Vi får ei regionforstørring og den beste totalløysinga for ein eksportretta landsdel i omstilling. Grunngevinga for Regjeringa sitt val av Rv. 52 over Hemsedalsfjellet som hovudstamveg mellom aust- og vestlandet var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Rv. 52 Tunnel Borlaug – Bjøberg

Vegstrekinga er omtalt i KVVU, Rv. 7 og Rv. 52. Tunnel gjennom Hemsedalsfjellet mellom Bjøberg og Borlaug er avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet med nesten fullstendig vinterregularitet. Av den grunn er denne traseen føsteprioritet for Interesseutvalet for Rv. 52 og Rv. 5.

Andre tiltak som må vurderast:

Rv. 52 Planlegging av tiltak Gol-Robru

Planlegging av ny veg mellom Gol - Robru må prioriterast for å få ut potensialet i sambandet aust-vest. Hovedfokuset må vera ein sikrare og meir miljøvenleg strekning for all trafikken og spesielt næringstrafikken. SVV har laga eit prospekt av Svenkerud-Gol og vidare Gol-Robru med eit kostnadsestimat på strekninga.

Rv. 52 og Rv. 5 Planlegging av og investering i sentrumsløysingar frå Florø til Gol – herunder særskilt ny veg gjennom Hemsedal

Meir ein 32% av trafikken over Hemsedalsfjellet er tungtrafikk. Gol, Hemsedal og tidlegare Sogn og Fjordane er blant landets største reiselivsdestinasjonar. Rv. 52 og Rv. 5 er tilførsel for desse reiselivsdestinasjonane som har om lag 1,3 mill. gjestedøgn. Trafikken og særskilt tungtrafikken hindrar i dag vidareutvikling av desse destinasjonane fordi tungtrafikken går gjennom sentrum. Ny løysing RV5/E39 rundt Førde sentrum vil gi monaleg betre trafikkflyt for både aust-vest og nord sør korridorane.

Auka ramme til rassikring

Rv. 52 med tilførselsvegane Rv. 5, E16 og E39 har fleire rasutsette strekningar, med lange omkøyringsvegar. Aktuelle strekningar er Rv. 5 mellom Førde og Naustdal og mellom Eikefjord og Florø. Skjervsura og Våtedalen på Rv. 5 og E39 er tekne med som prioriterte tiltak i NTP for 2024 – 2029. For å gje næringslivet og bilistane ein trygg og føreseieleg veg må ramma til rassikring aukast.

Sluttord:

Utfordringane denne vinteren viser at fjellovergangane er sårbare for både person- og næringstrafikk. Stans i trafikkflyten grunna dårleg ver gjev store ekstrakostnader og gjer næringslivet mindre konkurransedyktige. Ein tunnel gjennom Hemsedalsfjellet vil avhjelpe denne situasjon samtidig som det vil korte ned transporttid og gje betydelege miljøgevinstar blant anna grunna lågare kurvatur.

Det er investert mykje i tilførselsvegane til Rv. 52, for eksempel opprusting av Flenjatunnelen og Gudvangentunnelen, bygging av ein 8,5 km lang rassikringstunnel på Rv. 5 i Kjosnesfjorden, bygginga av ny Loftesnesbru i Sogndal og oppgradering av Rv. 5 og E39 Bjørset – Skei. Vi er glade for satsinga på dei nasjonale hovudferdselsårene, der hovudsambandet over Hemsedalsfjellet med utbetringar av Rv. 5 er ein viktig næringsveg frå kysten på Vestlandet til Austlandet er vedteken.

Kommunane langs aksen frå Gol til Florø er òg glade for at det er løyvt planleggingsmidlar for 2020 til Rv. 52 Hemsedalsfjellet. Vi forventar at vidare oppfølging skjer ved at investeringsmidlar for Hemsedalsfjellet og tilførselsvegen Rv. 5 vert ein del av ny NTP 2022-2033. Med helsing

Gol kommune

Hemsedal kommune

Lærdal kommune

Sogndal kommune

Sunnfjord kommune

Kinn kommune

Gloppen kommune



Kinn kommune

Samfunn, kultur og miljø

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Vår ref.:
20/1053 - 9 / ROSU1

Dykkar ref.:

Dato:
03.04.2020

Nasjonal transportplan 2022 - 2033, uttale frå Kinn kommune.

Formannskapet i Kinn kommune handsama kommunen sin uttale til planen i møte 19.03.2020 i sak 021/20. Formannskapet vedtok følgjande uttale frå Kinn kommune:

Kinn kommune meiner at NTP 2022-2033 først og fremst må prioritere trafikktryggleik, rassikring, gul midtstripe og kvalitetsheving og bedring av moglegheitene for gods- og passasjertransport på sjø.

Riksvegar

Rassikring RV5

Det er tidlegare arbeid godt med planar for å sikre strekninga Førde – Florø. Strekninga er rasutsett og kjem høgt opp på lista over rasutsette strekningar i Vestland fylke som bør prioriterast. Kinn kommune ventar at arbeidet med å gjennomføre tiltak på denne strekninga blir prioritert.

RV5 Florø sentrum.

Det gjenstår å fullføre RV5 frå Evja til Fugleskjærskai i Florø sentrum. Ulykkesstatistikk og ferdig utarbeid forprosjekt for strekninga vise at det er naudsynt å oppgradere vegen for vesentleg å betre trafikktryggleikstilhøva, gje betre høve for miljøtiltak og framkomst.

RV15 frå Måløybrua til Skavøypoll skule.

Det er sterkt behov for oppgradering av Kulakrysset i samsvar med til TS rapport, vidare G/S vei frå same kryss til Deknepollkrysset og vidare forbi krysset til Måløy storsenter og vidare til Skavøypoll skule. Dette er eit sentralt tiltak for å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

RV15 Måløy sentrum.

Måløy sentrum er endepunktet på RV15. Forprosjektet for strekninga av RV15 vise at det er utfordringar knytt til manglande universell utforming og trafikktryggleik. Det er og utfordringar til framkomst og tilrettelegging for frå «veg til sjø».

Riksvegar utanfor Kinn kommune.

Kinn kommune støttar ei oppgradering av vegen over Strynefjellet. Dette er ein viktig veg mellom vest og aust og er viktig for regionalt næringsliv. Vegen må ha gul midtstripe og ein må sørge for rassikring på heile strekninga. E39 er viktig for nord syd sambandet på Vestlandet og Kinn kommune støttar ei vidare oppgradering av E39.

Adresse
Postboks 294, 6701 MÅLØY

Telefon
57 75 60 00

Org. nr
820 956
532

E-post
post@kinn.kommune.no

Internett
www.kinn.kommune.no

Fylkesvegar

Det må setjast av øyremerka midlar i Nasjonal Transportplan for å sikre at fylkeskommunane både får ned vedlikehaldsetterslepet og vert sett i stand til å gjere naudsynte og framtidsretta investeringar på fylkesvegnettet.

Kystvegen Måløy-Florø som bind saman kommunane Kinn, Bremanger og Sunnfjord til ein felles bu- og arbeidsregion på rundt 50 tusen menneske, har så stor nasjonal betydning for verdiskaping, innovasjon, eksport og miljø at Staten må øyremerke midlar til medfinansiering av prosjektet i Nasjonal Transportplan, slik at Fylkeskommunen kan realisere det i perioden.

Ferjeavløysing

For å sikre at ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer kan bidra til å spare samfunnet for store framtidige driftskostnader og betre framkomsten på vegnettet, må avgrensninga til å kunne nytte dei innsparte kostnadane til å dekke rentekostnader fjernast. Dette vil bidra til å realisere både Ytre Steinsund, Atløysambandet og Tongane-Biskjelsneset.

Sjøfart

Stad skipstunnel

Dette unike prosjektet vil gje ei vesentleg tryggare reise for gods- og passasjertrafikk langs kysten. Prosjektet er vedteke i første periode i inneverande NTP og er det einaste prosjektet som ikkje er starta opp. Kinn kommune legg til grunn at tunnelen får oppstartløyving i 2020.

Udjuping av innsegling Florø hamn

Tiltaket har stor samfunnsnytte og må få startløyving tidleg i perioden.

Luftfart

Florø lufthamn

Terminalbygget ved Florø lufthamn har dårleg funksjonalitet og har stort behov for oppgradering. For å tilfredstille krav til reisande både offshore og elles må terminalen utvidast og dimensjonerast for eit sterkt aukande trafikkta. Kinn kommune vil og peike på kor viktig det er at lufthamna har gode rammevilkår når det t.d. gjeld avgifter.

Florø lufthamn kan med relativt enkle grep utvidast mot vest, der ein i samband med ei utviding også kan realisere anna areal

Helsing

Rolf Bjarne Sund
kommunalsjef Samfunn, kultur og miljø

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Vestland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
------------------------	---------------	------	--------

Vedlegg

Uttale til nasjonal transportplan (NTP) 2022 - 2033.

3. april 2020

Kvam herad har fylgjande innspel til Vestland fylkeskommune si handsaming av NTP:

- Rassikringsmidlar til Fylkesveggar i NTP må aukast til 71 milliardar kroner for perioden 2022-2033. Det inneber at årlege løyvingar må firedoblast.
- Midlar til omkøyringsveg må inn med eigen post i NTP. Grunngeving: Der fylkesveg vert hardt belasta med omdirigert trafikk grunna stenging av riksveg/europaveg, må staten ta ansvar eller delansvar for å setja fylkesvegen i stand til å ta unna den omdirigerte trafikken.
- Under dette vil Kvam herad spela inn at det må koma statlege løyving til oppgradering av FV 49 som gjeld tunnel under Tokagjelet. Dette er eit svært rasfarleg område. Omkøyringsvegen vidare innover fjorden må likeeins oppgraderast, slik at den periodevis sterkt auka trafikken ikkje vert rasutsett. Slik det er i dag vert det trafikk-kork og køar under svært rasfarlege område når omkøyringstrafikken kjem
- Det bør snarast lagast KVVU på E134 Haukelivegen – arm til Bergen

For Kvam herad:

Torgeir Næss, ordførar.



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

ArkivsakID:	JournalID:	Arkivkode:	Dykkar.ref	Dato:
20/225	20/978			03.04.2020

Innspel frå Kystrådet til NTP 2022-2033

Kystrådet representerer kystkommunane i gamle Sogn og Fjordane frå Gulen i sør til Stad i nord. Rådet vart etablert som eit resultat av prosessen med «strategisk plan for kysten» som vart vedteken i Sogn og Fjordane fylkesting juni 2018.

Satsingsområde 3 i planen er å «*Knyte saman kysten med betre infrastruktur*» og målsetjinga her er følgjande:

Å etablere felles satsing på betre infrastruktur for å utvide bu-, arbeids- og serviceområde (BASområda) langs kysten også utover fylkesgrensene. Dette er avgjerande for å auke attraktiviteten for næringsutvikling og busetjing. Det må gjerast eit langsiktig arbeid for å realisere betre infrastruktur nord-sør og betre vilkåra for transport av personar og gods sjøvegen, samt etablere betre digital infrastruktur.

To av tiltaka er å:

- *Etablere semje langs kysten om prioriteringane inn mot neste handlingsperiode 2022-2025. Dette gjeld særskilt kystveg, hamner, farleier, gods og persontransport på sjø og breibandsatsing.*
- *Støtte og følgje opp kystverket sitt arbeid med farleiltak inn mot ny NTP, samt tilskotsordningar innan godsoverføring og hamnesamarbeid langs kysten.*

For kommunane på kysten har sjøvegen vore, og vil framleis vere, ei vesentleg transportåre. Men samstundes er det måten dei ulike ferdselsårene er knytte saman på, og den finmaska rutestrukturen, som gjer busetnad og næringsutvikling mogleg i denne delen av fylket. Vegsambanda både vest aust og nord sør er vidare avgjerande for transport av varer og for å utvikle gode bu og arbeidsområde, og det er svært viktig at dei ulike ferdselsårene er knytt saman i transportknutepunkt, med t.d. ved overgang frå veg til sjø.

Kystrådet vil særleg løfte fram fylgjande tiltak som kommunane samla ynskjer å lyfte fram, men viser også til innspel frå einskildkommunar og regionråd.

Om vekting av samfunnsnytte som kriterium.

Ei sterk vektlegging av ein tradisjonell «samfunnsnytteindikator» der trafikkmengde er særskild avgjerande, kan slå uheldig ut i område med spreidd busetnad og fragmentert infrastruktur. Det er difor viktig at ein har eit overordna blikk og ser fleire samferdsletiltak i samanheng. Kriteria som går på liv, helse, framkommelegheit og miljø bør vektast høgre.

Stad skipstunnel

Dette unike prosjektet vil gje ei vesentleg tryggare reise for nærings-, gods- og passasjertrafikk langs kysten. Prosjektet er vedteke i første periode i inneverande NTP og er det einaste prosjektet som ikkje er starta opp. Prosjektet må få oppstartløyving i 2021.

Ferjeavløysingsordninga.

Denne ordninga må styrkast og nyttast aktivt. Ferjeavløysingsordninga kan bidra til å spare samfunnet for store framtidige driftskostnader og vil betre framkomsten på vegnettet. Avgrensinga til å kunne nytte dei innsparte kostnadane til å dekke rentekostnader må fjernast. Dette vil gjere det lettare å få realisert viktige prosjekt innafor ei rimeleg tidsramme. For kystsamfunna er det denne ordninga avgjerande for å få realisert bruprosjekt som t.d. Atløysambandet, Ytre Steinsund og Tongane Biskjelsneset.

Fornyng av ferjer og hurtigbåtar

Ferjer og hurtigbåtar er vestlendingane si «jernbane» på kysten og vil vere ein vesentleg del av infrastrukturen. Overgang til å nytte fornybart drivstoff må ikkje gå på bekostning av frekvens, rutetilbod og eit fornuftig takstnivå, og staten må difor ta ein større del av kostnadene med denne overgangen.

Fiskerihamner.

Fylkeskommunen må få overført nødvendige midlar til utvikling av fiskerihamnene og det må setjast av naudsynte statlege midlar til utbetring av farleier, m.a. mellom anna innseglingane til Bulandet i Askvoll og Florø i Kinn

Luftfart:

Det må satsast på kortbanenettet som ein viktig del av å elektrifisere norsk luftfart.

Vegsamband:

Kystrådet står ei ferdigstilling av fleire parsellar på E39, men peikar samstundes på viktigheita av å få realisert fleire delar av Kystvegen for å utvide og styrke kysten som bu- og arbeidsområde. Fylkesvegsambanda i regionen har svært varierende standard. Fleire av vegane fungerer både som tilførselsvegar til E39 og som omkøyingsvegar, og ein stor del av «kyststripa» har ei vesentleg reisetid før ein når stamvegnettet. Ei vidare utvikling av vegstrukturen på kysten føreset at fylkeskommunen har rammer til både oppgradering, vedlikehald og nye parsellar på vegnettet. Dette må takast høgd for i dei statlege overføringane til fylkeskommunen.

Kystrådet er nøgd med at rassikring av rv 5 og Markegata i Florø som fullføring av rv.5 fram til godshamna på Fugleskjærskaya ligg inne i framlegget.

Med helsing

Gunn Åmdal Mongstad
Ordførar Solund, leiar Kystrådet

Dokumentet er elektronisk godkjent



LO i Indre Hardanger - Postboks 261 - 5751 Odda
Org. nr. 971 116 927

FRÅSEGN FRÅ LO I INDRE HARDANGER:

TIL VESTLAND FYLKESTING OM NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2022-2033.

LO i Indre Hardanger går sterkt inn for å prioritere sikring mot ras, skred og flaum - og trafikkisikring med gul midtstripe - på topp i Vestland fylke i komande Nasjonal transportplan. Dette er eit folkekrav i Indre Hardanger, spesielt ras- og flaumsikring av heile riksveg 13.

Når det gjeld stamvegprioriteringar, må vintersikring av E-139 over Haukeli ha førsteprioritet i første del av neste NTP, med oppstart av tunnel Seljestad-Austmannalia alt i 2022. Dette prosjektet har stor samfunns- og miljøgevinst. Hordalandsdiagonalen, med arm frå Seljestad via Odda til Bergen må og inn i planen i denne perioden.

Skal desse samferdsletiltaka få hovedprioritet, må Hordfast - med gigantbrua over Bjørnefjorden til nærare 40 milliardar - prioriterast ut. Vi viser her til samferdslefråsegna frå LO Vestland den 6. mars, der eit stort fleirtal (47 mot 29) etter forslag frå LO i Indre Hardanger vedtok fylgjande:

LO Vestland sin regionskonferanse går imot å prioritere ferjefritt E39 Stord-Os (Hordfast) med gigantbru over Bjørnefjorden i komande NTP-periode (2022-2033). Istaden bør ferjetilbodet Halhjelm - Sandvikvåg bli utvikla.

Samrøystes vedtatt i styret i LO i Indre Hardanger 1. april 2020

Odda, 1. april 2020

LO i Indre Hardanger



Ørjan Andersson (sekretær)

Vestland fylkeskommune
Bergen
post@vlfk.no

Dykkar ref

Vår ref.
// NTP uttale frå LO Vestland

Dato:
02.04.20

Høyringsuttale til Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033 frå Regionkontoret til LO Vestland.

Gode transportløyningar er ein føresetnad for høg sysselsetjing, god distriktsutvikling og verdiskaping. LO er spesielt oppteken av at transportpolitikken legg til rette for utvikling av trygge og gode arbeidsplassar med vekt på kvalitet og kompetanse, som tek vare på dei tilsette i transportsektoren. Ein heilskapleg samferdselspolitikk der alle transportformene blir sett i samanheng, må liggje til grunn for utvikling av norsk samferdsel.

I Vestland er det mange ugjorte oppgåver og stort etterslep på veg og bane. Dette gjeld både naudsynte utbetringar, alminneleg vedlikehald og ikkje minst rassikring.

NTP har eit budsjett over ti år på meir enn 1000 mrd. kroner. På trass av stor auke i løyvingane dei seinare åra, ser vi at dei løyvde midlane ikkje er store nok til rassikring og naudsynte utbetringar og vedlikehald på vegane. Løyvingane må difor enten aukast kraftig, eller omdisponerast innanfor ramma til fordel for å styrke oppgradering og vedlikehald på eksisterande vegnett.

Blant LO sine medlemmar er det stor frustrasjon over at oppgåver som naudsynte vegutbetringar, vedlikehald og rassikring ikkje vert løyst. Som eit døme kan nemnast at LO sin regionkonferanse for Vestland vedtok (46 mot 30 stemmer) at dei ikkje ville prioritere Hordfast i komande NTP periode. Dette er eit prosjekt LO leiinga har peika på som eit godt døme på regionforsterkande tiltak og som bind saman landsdelen.

For våre medlemmar som skal reise til arbeid, og for bedrifter som skal selje sine varer, er det utan betydning om vegen er eigd av fylke eller stat. Derfor må ein NTP ha tilstrekkeleg med midlar til både nye investeringar og oppgradering og vedlikehald av eksisterande vegar.

Det har vore arbeidd med utbetring av Bergensbanen i meir enn 40 år. Men dette arbeidet har gått alt for sakte. Samstundes veit vi at om lag 1/3 av løyvingane i NTP går til opprusting av jernbane på Austlandet. Dette er investeringar som vi får lite nytte av i Vestland fylke. På bakgrunn av denne skeivfordelinga av samferdslemidlane mellom Austlandet og Vestlandet, meiner vi at Vestland må kompensast for dette gjennom ei auka ramme veginvesteringar.

Stad Skipstunnel har vore under planlegging sidan 2012, og LO forventar at utbygginga får løyving gjennom statsbudsjettet for 2021. Skipstunnelen må også leggst inn og bli ein del av NTP. Siste tida har vi sett eit gryande ferjeopprør langs hele kysten vår. Bakgrunnen er blant anna innføring av autopass og store auka kostnader til naudsynt elektrifisering av ferjeflåten. Dette er viktige tiltak som er ein del av det grønne skiftet. Investeringane som tiltaka fører med seg må likevel ikkje føre til ferjetakstane gjer store hopp. Staten må kome inn og gi fylkeskommunane økonomi til utbygging og oppgradering av ferjeflåten.

LO er ellers svært opptekne av det er ryddige kontraktar og arbeidsforhold ved utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet. Det er viktig at entreprenørar, underentreprenørar og leverandørar har lærlingar i arbeid.

Vedlikehald, oppgradering og skred- og flaumsikring av vegnettet er viktig for å få til ein mest mogleg effektiv vegbasert gods- og persontransport. Det er framleis mange rasutsette område, og det må satsast vidare på rassikringstiltak som bidreg til å spare liv og helse og tap av materielle verdiar. Vestland har langt fleire ras- og skredutsette område enn resten av landet. Ved prioritering av midlar til ras- og skredutsette område, må det takast omsyn til skredfaktoren som viser faregraden i det aktuelle området. Det må jobbast aktivt for færre ulykker og skadde på norske vegar, mellom anna gjennom midtdelarar i vegnettet, gjennomgåande gang- og sykkelstigar og trygge kryssingspunkt.

LO støttar ei oppgradering av aust-vest sambanda gjennom E134 i sør og E 16 i nord. For E134 ber vi om ein KVV for påkobling/arm mot Bergen. I tilknytting til E16 i nord pågår det eit arbeid for planlegging av utbygging av RV 52 over Hemsedalsfjellet. Dette er eit vegsamband som næringslivet i stor grad nyttar som aust-vest samband i nord. LO støttar dette planarbeidet for RV 52 Hemsedalsfjellet.

Det har over lenger tid blitt gjort vurderingar og arbeid med å få lagt E39 og ringveg aust utanom Bergen sentrum. Gjennom dette prosjektet og ein Nordordlandstunnel, vil ein få lagt gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum. Dette vil ha svært positive innverknad på miljøet, samstundes som det vil gje eit betre og meir effektivt nord-sør samband. Dette er viktig for både person og næringstransport.

LO har vore positive til bruk av byvekstavtalar som dei siste åra har blitt ein sentral del av samferdsleutbygginga i Bergen. Eit viktig del av byvekstavtalane er brukarfinansiering gjennom bompengar. LO har sagt ja til at bompengar kan vere ein del av finansieringa av vegprosjekt. Men vi har i mange år advart mot at bompengar ikkje må utgjere ein for stor del av den totale vegfinansieringa. Dette vil kunne medføre uheldige sosiale utslag og aukande motstand til finansieringsforma. Det er difor bra at bompengedelen av byvekstpakkane har blitt redusert.

LO Kongressen i 2017 sa følgjande:

«Vegnettet har mykje å seie for å knyte saman landsdelane, redusere transportkostnader for næringslivet. Det er eit stort behov for å byggje ut og fornye infrastrukturen og ruste opp vegnettet både i distrikta og i sentrale strøk. Investeringar i vegnettet og ein betre vegstandard vil føre til auka sikkerheit og lågare drivstoffbruk.»

Det beste eksempelet på å følgje opp Kongressen sin uttale er å lage ein effektiv nord-sør korridor på Vestlandet som bind saman Vestlandet. Samstundes er det viktig å sikre gul stripe på dei viktigaste vegane i fylket. Særleg nord i fylket er det mykje ugjort med mange smale parsellar utan gul midtstripe og med dårleg framkomlegheit.

I samband med korona-tiltaka vil det kome ekstra løyving frå staten for å få «hjula i samfunnet i sving» og utløyse sysselsetting så snart råd. Det er viktig at fylkeskommunen lagar ei oversikt over kva tiltak som kan gjennomførast innanfor samferdsel. Oversikta må vise kva tiltak som kan framskundast og settast rask i gang. Den må også vise kor mange kjem i arbeid og kva annan aktivitet tiltaket vil utløyse. På denne måten vil vi kunne få mest mogeleg effekt ut av dei ekstraordinære løyvingane frå staten.

Med helsing
LO Vestland

Roger Pilskog /s/
Regionleiar

Nils Petter Støyva/s/
Regionnestleiar

Vedlegg:

Vegpolitisk uttale frå regionkonferansen til LO Vestland 06.03.20.

Gode transportløysingar er ein føresetnad for høg sysselsetjing, god distriktutvikling og verdiskaping. LO er spesielt oppteken av at transportpolitikken legg til rette for utvikling av trygge og gode arbeidsplassar med vekt på kvalitet og kompetanse, som tek vare på dei tilsette i transportsektoren. Ein heilskapleg samferdselspolitikk der alle transportformene blir sett i samanheng, må liggje til grunn for utvikling av norsk samferdsel.

I Vestland er det mange ugjorte oppgåver og stort etterslep på veg og bane. Dette gjeld både naudsynte utbetringar, alminneleg vedlikehald og ikkje minst rassikring.

NTP har eit budsjett over ti år på meir enn 1000 mrd. kroner. På trass av stor auke i løyvingane dei seinare åra, ser vi at dei løyde midlane ikkje er store nok til rassikring og naudsynte utbetringar og vedlikehald på vegane.

For våre medlemmar som skal reise til arbeid, og for bedrifter som skal selje sine varer, er det utan betydning om vegen er eigd av fylke eller stat. Derfor må en NTP ha tilstrekkeleg med midlar til både nye investeringar og oppgradering og vedlikehald av eksisterande vegar.

Dersom det ikkje lar seg løyse innanfor dei eksisterande rammene i NTP, må investeringsbudsjettet reduserast til fordel for å styrke oppgradering og vedlikehald på eksisterande vegnett.

LO Kongressen i 2017 sa følgjande:

«Vegnettet har mykje å seie for å knyte saman landsdelane, redusere transportkostnader for næringslivet. Det er eit stort behov for å byggje ut og fornye infrastrukturen og ruste opp vegnettet både i distrikta og i sentrale strøk. Investeringar i vegnettet og ein betre vegstandard vil føre til auka sikkerheit og lågare drivstoffbruk.»

Det beste eksempelet på å følgje opp Kongressen sin uttale er å lage ein effektiv nord-sør korridor på Vestlandet.

Vedlikehald, oppgradering og skred- og flaumsikring av vegnettet er viktig for å få til ein mest mogleg effektiv vegbasert gods- og persontransport. Det er framleis mange rasutsette område, og det må satsast vidare på rassikringstiltak som bidreg til å spare liv og helse og tap av materielle verdiar. Det må jobbast aktivt for færre ulykker og skadde på norske vegar, mellom anna gjennom midtdelarar i vegnettet, gjennomgåande gang- og sykkelstigar og trygge kryssingspunkt.

Samrøystes vedteken

Tilleggsframlegg frå LO i Indre Hardanger etter nest siste avsnitt:

LO Vestland sin regionkonferanse går likevel imot å prioritere ferjefritt E39 Stord-Os (Hordfast) med gigantbru over Bjørnefjorden i komande NTP-periode (2022-2033). I staden bør ferjetilbodet Halhjelmsandvikvåg bli utvikla.

Tillegget vart vedteke med 46 mot 30 stemmer.

Fra: Dina Johanne Lefdal (Dina.Johanne.Lefdal@vlfk.no)

Sendt: 23.03.2020 11:49:00

Til: Matti Torgersen

Kopi:

Emne: VS: Innspill til fylkets behandling av NTP 2022 - 2033

Vedlegg: Innspill NTP 2022-2033 fra [Lyntogforum Vestlandsbanen.pdf](#)

Fra: Thor W. Bjørlo - Norsk Bane AS <twb@norskbane.no>

Sendt: mandag 23. mars 2020 11:34

Til: Jon Askeland <Jon.Askeland@vlfk.no>; Dina Lefdal <dina.lefdal@vlfk.no>; Håkon Rasmussen <Hakon.Rasmussen@vlfk.no>

Kopi: Natalia Antonia Golis <Natalia.Antonia.Golis@vlfk.no>; Jannicke Clarke <jannickeclarke@gmail.com>; Marthe Hammer <Marthe.Hammer@vlfk.no>

Emne: Innspill til fylkets behandling av NTP 2022 - 2033

Vestland fylkeskommune

v/ fylkesordfører og fylkesdirektører for infrastruktur og veg og for mobilitet og kollektivtransport

Hei! Vedlagt følger innspill fra Lyntogforum Vestlandsbanen til fylkeskommunens behandling av uttalelse til NTP 2020.

Håper på en positiv oppfølging. Ta gjerne kontakt ved spørsmål, mer informasjon etc.

Vennlig hilsen

Thor Westergaard Bjørlo

Sekretær Lyntogforum Vestlandsbanen, Lyntogforum Møre og Romsdal og Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa
Kommunikasjonssjef, Norsk Bane AS

tlf. 70 10 16 40 / 90 10 19 26



Til:

Arkivsaknr.:
20/218-3

Arkiv:

Saksbehandlar:

Dato:
19.03.2020

Notat om:

Nasjonal Transportplan 2022 - 2033, innspel frå Lærdal kommune, oppdatert etter tilråding frå formannskapet i møte 19.03.2020

Lærdal kommune prioriterer desse vegprosjekta inn i Nasjonal Transportplan 2022 – 2033:

1. Reguleringsplan for Håbakken – Stuvane

I 2011 vart Kommunedelplan for Tønjum – Ljosne vedteken. Føremålet med planarbeidet var å fastleggja ny trase for E16 gjennom store delar av Lærdal. Planarbeidet vart gjennomført effektivt av ei prosjektgruppe med kommunen og Statens vegvesen, og det vart gjennomført ein omfattande medverknadsprosess med offentlege myndigheiter, grunneigarar og andre gjennom heile planprosessen. Sjølv val av traseen måtte lyftast opp til Miljøverndepartementet, og det vart her fastsett val av trase i tunnel forbi Ljosne. Det er no 9 år sidan kommunedelplanen vart vedteken, og det er på høg tid at reguleringsplanarbeidet startar opp. Det er ein vanskeleg situasjon for kommunen å drive utviklingsarbeid når ikkje arbeidet med E16 kjem noko vidare, og detaljplanlegginga ikkje vert gjennomført. Strekninga mellom Stuvane og Håbakken er i dag ein flaskehals på E16 som er langt frå tilfredstillande stand i forhold til all trafikken som er på strekninga. Strekninga har hatt fleire alvorlege ulukker siste åra, også dødsulukker med tungtransport involvert. Tungtransport står for ein stor del av trafikken, og det er mykje farleg gods som passerar dalen kvar dag. E16 gjennom Lærdal er elles svært godt planlagt og utbetra, og det er lagt til rette for effektiv og trygg transport. Me ventar snart dei store modulkeyretøya som skal koma, og vegen er elles godt planlagt for dette, bortsett i frå på strekninga Håbakken – Stuvane. Her smalnar vegen kraftig inn, og det er svingete, dårlege kurver, lite vegskulder, mykje viltpåkøyrslar, osv. På somme område må trailerar ned i 10-20 km/t for å passera kvarandre, og dette vil bli enno meir utfordrande når enno større trailerar skal passera kvarandre. Lærdal kommune ber no om at den siste strekninga på E16 gjennom Lærdal vert ferdig planlagt gjennom reguleringsplanprosess, og at det vert løyvd midlar i planperioden til gjennomføring av den siste flaskehalsen på E16 gjennom dalen.

2. Planlegging og gjennomføring av utbetring Håbakken – Mannheller (RV5) og Borlaug – Hemsedalsfjellet (RV52)

Regjeringa har vald Hemsedalsfjellet som trase for næringstransport. Det vil då på sikt verte enno meir tungtransport gjennom Lærdal. På nedkøyringa av Hemsedalsfjellet mot Borlaug er det i løpet av eit år mange ulukker og redningsaksjonar med både tungtransport og personbilar. Det er eit stort behov for å utbetre strekninga, og Lærdal kommune ber om at vedtak om å nytte traseen til næringstransport, vert følgt opp med å starte planlegging og

prosjektering av tunnel på RV52 Bjøberg - Borlaug. Rv 5 Skei – Håbakken er eit sær viktig tverrsamband på Nordvestlandet. Ei utbygging av denne strekninga vil bety mykje for trafikken frå Sogn og Fjordane og deler av Møre og Romsdal. Rv 5 er ein viktig sambindingsveg mellom E39 og E16/Rv52. Utviklinga innan vår nye olje, havbruk, vil stille strengare krav til god samferdsle aust vest. For å sikre næringstransporten god, trygg og effektiv transportåre mellom aust og vest, er det svært viktig at også vegen vidare frå Lærdal og vestover vert planlagd utbetra og gjennomført i planperioden. Dette inneberer langsiktig planlegging av Håbakken – Sogndal/Skei, der bruløysing over Fodnes – Mannheller er omfatta av planlegginga. Viser her elles til innspel frå Interesseselskapet aust-vest Hemsedalsfjellet, datert 07.02.2018 som vedlegg.

3. E16 til Bergen

Lærdal kommune er eit knutepunkt mellom fleire fylker og store vegsamband i landet. Både RV52, E16 og RV5 møtast i Lærdal, som fører til at svært mykje næringstransport passerar gjennom dalen. Lærdal kommune vil understreke viktigheita av gode vegsamband aust-vest for å få effektiv, kostnadssparande, klimavenleg og trygg transport gjennom landet vårt. Stamvegutvalet har i mange år arbeida for utbetring av E16 vidare til Bergen. Det vert peika på viktigheita av å fullføre restprosjekta og rassikringsprosjekta på strekninga Aurland – Voss, og viktigheita av at det valde K5 alternativet for ny E16 og jernbane mellom Arna – Voss vert realisert raskast mogleg. Lærdal kommune viser her til innspel til NTP frå Stamvegutvalet datert 26.04.19 og deira tidlegare innspel, som vert støtta fullt ut av kommunestyret i Lærdal.

4. Meir fylkesvegmidlar

Det er behov for meir fylkesvegmidlar, og kommunen viser her spesielt til behov for gjennomføring av reguleringsplanar som har venta i lang tid. For Lærdal kommune er spesielt strekningen Ofta – Skulevegen sær viktig å få gjennomført med tryggare veg, med gang- og sykkelveg på strekninga– i tråd med vedteken reguleringsplan. Det vert her vist til vedlagde innspel til RTP for utfyllande informasjon om dette prosjektet, og behov for midlar til planlegging og gjennomføring av andre fylkesvegprosjekt i kommunen.



Vestland Fylkeskommune

Dato: 03.04.2020
Dykkar ref:
Vår ref:

Innspel til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022 - 2033

Vestland fylkeskommune har igjennom tre dialogmøte invitert kommunar, Statens vegvesen, bransje- og interesseorganisasjonar til å kome med innspel til fylkeskommunen i det arbeidet som skal gjerast med NTP for perioden 2022 – 2033. Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) deltok på to av dialogmøte og nettmøte den 27.03.20.

NTP prosessen har endra form sidan det no er Samferdsledepartementet som både styrer og gjennomfører prosessen. NTP skal bli ein meir strategisk og overordna plan, og den går over 12 år der første 6 års periode skal innehalde konkrete prosjekt/tiltak/løysingar og siste 6 års periode strategisk og heilskapleg vekt på transportkorridorar. Det er underleg at ikkje fylkeskommunane er med i oppdragsbeskrivinga som er tillaga for NTP prosessen i og med at fylkeskommunane er den største veigigaren i landet vårt.

Vegnettet i fylket består av 5701 km med fylkesveg og 1493 km stam-/riksveg. Etterslepet på fylkesvegnettet er estimert til 13 milliardar kroner og for riksvegane om lag 10 milliardar kroner. I tillegg er det om lag 545 skredpunkt med middels eller høg skredfaktor der tiltak er estimert til 26 milliardar kroner (400 punkt) og for riksvegane om lag 17 milliardar kroner (145 punkt). Det har vore lite midlar til investeringstiltak på fylkesvegnettet dei siste åra. Fylkesvegane er og i stor grad nytta til omkøyringsveg når riksvegane er stengde på grunn av ulike hendingar som til dømes skred og ulykke. Mange av både riks- og fylkesvegane manglar gul midtlinje. Det er utvilsamt eit stort behov for auka midlar både til etterslep- og investeringar til vegane i fylket.

Regjeringa har etablert ei tilskotsordning for fylkesvegane på 100 millionar kroner i 2020, samtidig med opprettinga av eit bruprogram på 26 millionar kroner for utbetring av flaskehalsar for tømmer transport. Dette er ein start, men langt frå bra nok!

Statens vegvesen har i sin leveranse av «Oppdragsbrev 9 – prioriteringar» til Samferdsledepartementet kome med forslag om prioriteringar på riksveg med fordeling av økonomisk rammer, prioriteringar innanfor drift og vedlikehald, ferje, og utbygging. Dei beskriver og transportområde, trafikant og køyretøy, ein framtidsretta etat. Departementet har i sin bestilling beskrive eit scenario med ein stram finanspolitikk som vil føre til større utfordringar med å realisere ulike prosjekt. Statens vegvesen har fått i oppdrag å optimalisere prosjekta kontinuerleg for å redusere kostnadar og auke nytta for trafikantane, noko som er hensiktsmessig for at ein skal kunne bygge meir veg til ein lågare kostnad.

Statens vegvesen har i sitt grunnlag for prioriteringane lagt til grunn:

- Meir for pengane (aukar nytten og kuttar kostnader som gjev rom for fleire utbyggingar)
- Meir trafikkssikker veg for pengane
- Ta vare på vegnettet (ta att etterslepet innafor 12 års ramma)
- Utbygging og utbetring av vegnettet over lengre strekningar
- Ta ansvar for klima og miljø (transporten sitt ansvar for å redusere klimagassutslepp)

Investerings ynskja for nye vegar i fylket er stor. Det gjeld både E39 (Heiane – Svarstad), E16 Vågsbotn – Slæen (Gudvangen), E134 Vågsli – Seljestad, Rv 5 Erdal – Naustdal, Rv 13 Vikafjellet, Rv 15 Strynefjellet, Rv 52 Bjøberg-Borlaug, Rv 555 Sotrasambandet med fleire. MEF vil ikkje kome med innspel på kva vegstrekningar som skal prioriterast framfor andre.

Næringsliv og befolkning i Vestland fylke må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard utan gul midtlinje og mange utrygge vegar med høg rasfare.

MEF oppmodar om at ein i NTP også må legge grunnlaget for at ein i Noreg kan oppretthalde det mangfaldet som anleggsbransjen representerer med kontraktsstrategiar som gjer det mogeleg for store – mellomstore og små bedrifter å utvikle seg og delta utan at det drastisk bergensar konkurransen og hindrar konkurranse på like vilkår.

MEF Region vest sine innspel på hovudprioriteringar er:

- **Investeringar:**
Infrastruktur må byggjast ut for at næringslivet skal kunne møte utfordringane i åra framover. Kjør og dårleg framcomelegheit er ein svært dårleg miljøpolitikk. Auka kapasitet, betre pålitelegheit og reduserte miljøplager i alle trafikkslag er viktige moment. I planlegging av dei store prosjekta bør tilførselsvegane til/frå produksjonsstadar, hamner eller terminalar takast med. Der det er relevant bør prosjekta omfatte både hovudveg og tilførselsveg, for då vil ein få ein større samla nytte ved investeringane. For prioriteringane for investeringsprosjekta bør ein legge til grunn at ein skal ha eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem for heile fylket fram mot 2050.
- **Vedlikehald/etterslep:**
Fylket innehar eit estimert etterslep på riks- og fylkesvegane på om lag 23 milliardar kroner. Det å ta vare på dagens vegkapital er av særdeles stor betydning. Etterslepet på riksvegane er noko redusert dei siste åra, mens for fylkesvegane har det ikkje vore tilstrekkeleg med midlar i dei årlege løyvingane. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med prioriterte midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet!

- **Skred og flaum:**

Fylket er eit stort skredfylke. Som følgja av periodar med auka nedbør fått hyppigare tilfelle av skred og flaum både på riks- og fylkesvegane. Når det er kartlagt om lag 545 skredpunkt med middels eller høg skredfaktor der tiltak er estimert til 44 milliardar kroner er det derfor svært viktig at ein får auka satsinga på skredsikring. Utgangspunktet må vere at alle riks- og fylkesvegstrekingar som innehar skredfaktor høg eller middels må sikrast mot skred. Det bør utarbeidast ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring i tråd med forslag frå «nasjonal rassikringsgruppe».

- **Utbetringstiltak:**

Fylket innehar riks- og fylkesvegstrekingar med til dels høg trafikk, låg standard og utan gul midtlinje. I ein del høve er også fylkesvegane omkøyingsveg for riksveg. Det å gjennomføre utbetringstiltak som utbetring av enkeltstrekingar slik at ein får gul midtlinje, eller utbetre flaskehalsar gjev auka framkomelegheit. Moglegheita for å utføre alternative skredsikringstiltak der det ligg til rette for det som erstatning for dyre fysiske tiltak eller i påvente av permanent sikring. Trafikksikringstiltak som å fjerne, ufarleggjere, erstatte eller beskytte mot faremoment som kan forårsake personskade eller dødsfall på vegnettet for eksempel med auka satsing på utbygging/utskifting av rekkverk og sikring av sideterreng.

- **Tunneloppgradering:**

Det er 274 tunnellopp på fylkesvegane i Vestland. Tunneltryggleiksforskrifta gjeld for alle tunnelar over 500 meter med ein ÅDT over 300 bilar pr. døgn. Oppgradering av tunnelane på grunn av i tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med prioriterte midlar frå staten til tunneloppgradering.

- **Byvektavtalane/bompengar:**

Bompengar har vore naudsynt for å finansiere infrastrukturen i fylket, og taket for bompengebelastninga er truleg nådd både for ordinære trafikantar og næringslivet.

Byvekstavtale er ein gjensidig forpliktande avtale mellom staten, fylkeskommunen og omkringliggande kommunar for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gåing. Næringstransporten er ikkje ein del av forutsetningane og bør skjermast for ekstraordinære tiltak. Næringa sjølv tek miljøansvar og utfordringane på alvor ved at dei investerer i ny og kostbar teknologi, samt nyttar HVO biodrivstoff for å redusere forureininga.

- **Klima og miljø:**

Norsk næringsliv, anleggsbransjen inkludert, skal gjennomføre store utsleppskutt i åra som kjem. Ein opplever dessverre at det tidvis er stor avstand mellom dei ynskje/målsettingar som Storting og regjering kjem med for å oppnå utsleppskutt. Vi må fokusere meir på karbonavtrykket knytt til anleggsprosjekta, ikkje berre klimagassutsleppa som skjer på anleggsplassen. Dette inneber å vere bevisst kva for produkt som inngår i prosjekta. Skal vi lykkast på klimaområdet er det avgjerande å sjå på heilskapsbilete og levetida på det som blir bygd.

Det er behov for incentiv som fremjar bruk av ikkje-fossilt drivstoff. Det førebels ein begrensa andel av entreprenørane som har skifta ut fossile anleggsmaskiner med elektriske/nullutsleppsmaskiner. Bruk av HVO biodrivstoff er eit meir aktuelt alternativ for mange i og med at det kan brukast på dei fleste, nyare anleggsmaskinene og køyretøy. Utfordringa er at dette drivstoffet i dag har ein kostnad pr. liter (diesel levert eks. mva) som er betydeleg høgare enn anleggsdiesel (diesel friteke for vegbruksavgift).¹ Per i dag er tilgangen til HVO i Vestland ikkje tilstrekkeleg, noko som heng saman med at distribusjon blir utført med tankbil frå austlandet.

- **Fergedrift:**

Frå 1. januar 2019 blei betalingsløysinga AutoPASS for ferge innført som erstatta den gamle løysinga med verdikort og storbrukarkort. Samtidig blei fergeregulativet (berekningssgrunnlaget) endra og rabattordningane for næringslivet redusert med 10%. Overgangen til låg- eller 0-utsleppsferger har gjeve fylkeskommunen auka kostnader som i mange samanhengar er tekne inn igjen ved å auke fergetakstane. I sum har dette og andre forhold påført næringslivet store ekstrakostnader. I NTP bør det derfor leggst til grunn ei nasjonal føring for alle fergesamband i Noreg med eitt fergeregulativ. Det er ein føresetnad at det blir gjort endringar i vilkår for forskotsbetaling og 50 % rabatt for næringslivet.

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) er ein frittstående bransje- og arbeidsgjevarorganisasjon som representerer om lag 2200 små, mellomstore og store bedrifter med ca. 40.000 arbeidstakarar. Hovudtyngda av medlemsbedriftene driv med maskinell anleggsverksemd, men forbundet organiserer også skogsentreprenørar, brønnborarar og gjenvinnings- og avfallsbedrifter. Samla omset medlemsbedriftene for ca. 90 milliardar kroner i året. Forbundet har eigen hovudavtale med LO samt to landsdekkande tariffavtarar. MEF står utanfor NHO». I Region vest (Nord Rogaland og Vestland) representerer MEF 316 medlemsbedrifter med ca. 3000 arbeidstakarar. Samla omsetning for medlemsbedriftene i fylket er på ca. 10 milliardar kroner i året.

Vonar at våre innspel er nyttige i det vidare arbeidet med NTP.

Med venleg helsing

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)



Paul Olaf Baraas
Regionsjef
Region vest

Øystein Hope
Styreleiar
MEF avd. Nord Rogaland
og Hordaland
«sign»

Harald Kvame
Styreleiar
MEF avd. Sogn og
Fjordane
«sign»

¹ Circle K (2020). *Drivstoffprisar*. Henta frå:

https://www.circlek.no/no_NO/pg1334073738687/business/milesDrivstoffbedrift/Priser.html.



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Måløy, 02.04.20

Stad skipstunnel- innspill til ny NTP (2022-2033)

Kystverket har sammen med de andre transportetatene foreslått hvordan ressursene i perioden 2022-2033 bør prioriteres. Det står blant annet følgende i innspillet til Kystverket:

«Tiltaket Stad skipstunnel ligger inne med oppstart i første planperiode i gjeldende Nasjonal transportplan. Kystverket har gjennomført verdianalyse, og ny styringsramme for prosjektet er beregnet til 2 677 mill. kr. De tekniske forutsetningene i rammeog B gjør at vi ikke har mulighet til å gjennomføre enkeltprosjekter i denne størrelsesorden innenfor rammene. Beregnet netto nytte per budsjettkrone for Stad skipstunnel er lavere enn på samlet investeringsportefølje som nå er prioritert i ramme A og B».

Dette betyr at Kystverket har måtte forholde seg til strenge retningslinjer for hvordan prosjektene skal prioriteres og små rammer fra departementet. Kystverket har ikke fått ramme til å gjennomføre så store enkeltprosjekt som Stad skipstunnel.

Nå er det opp til politikerne, og det er den politiske behandlingen av Nasjonal transportplan som blir avgjørende.

Alt er klart for bygging av Stad skipstunnel

Prosjektet har støtte av et samlet Vestland og næringsliv langs hele kysten, og vi forventer nå et politisk løft for Stad skipstunnel. Styringsgruppen for Stad skipstunnel forventer at politikerne holder hva de har lovet, og følger opp gjeldende Nasjonal transportplan. Stad skipstunnel er fullfinansiert i gjeldende Nasjonal transportplan (2,9 mrd. kroner), og stortinget har vedtatt byggestart for Stad skipstunnel i innværende stortingsperiode (2017-2021). Dermed er statsbudsjettet for 2021 siste sjanse for å innfri tidligere løfter fra regjering og storting. Etter bestilling fra Samferdsledepartementet har Kystverket fått ned kostnadene i prosjektet og sier at de kan bygge Stad skipstunnel for ca. 2,7 mrd. kr., noe som er nærmere 300 mill. kr. under kostnadsrammen i NTP. Kystverket har foreslått en fremdriftsplan med byggestart i 2021, og åpning av verdens første skipstunnel i 2025. Stad skipstunnel prosjektet er «gryteklart». Det er grundig utredet, reguleringsplanen er vedtatt, og kostnadene er godt innenfor rammen i Nasjonal transportplan.

Stad skipstunnel er det eneste store investeringsprosjektet i Nasjonal transportplan (NTP) innenfor sjøtransport, og er en forutsetning for å binde Vestlandet sammen sjøvegen og øke sikkerheten og tryggheten for de sjøfarende. Prosjektet har støtte av et samlet Vestland og næringslivet langs hele kysten.

Stad skipstunnel- en investering i det Norge skal leve av i framtiden

En stor del av verdiene vi skal leve av i framtiden er knyttet til kysten og havet. Sjømatnæringen er spådd en formidabel vekst, og norsk maritim næring er helt i verdenstoppen med å gjøre sjøtransporten utslippsfri. Sjøen er fremtidens transportåre, og Stad skipstunnel vil gjøre sjøtransporten tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig.

Trygghet langs norskekysten

Stad skipstunnel vil sikre en tryggere og mer effektiv seilas forbi Stadhavet, det mest værutsatte og farligste havstykket vi har langs norskekysten. Det er problematiske bølgeforhold, og området har mest og sterkest vind langs norskekysten.

Økt verdiskapning i næringslivet

Trygg sjøtransport forbi Stadhavet er nødvendig for å realisere den veksten Norge ønsker i kyst- og havnæringene. For nærskipsfarten vil Stad skipstunnel bety sikre leveranser, mindre ventetid, kortere transporttid og at kvaliteten på råvarer som skal fraktes forbi Stad holder seg god. Stadhavet er et kritisk passeringspunkt for fiskebåter, brønnbåter, servicebåter og mindre containerskip. Vanskelig passering forbi Stadhavet fører til store verditap i fiskerinæringen på grunn av venting, færre leveringssteder, dårlige priser og kvalitetsforringelse av fangsten. Brønnbåter fylt med levende laks blir forsinket og kvaliteten blir forringet. Verdens største oppdrettsselskap, Mowi, Norges Fiskarlag og Kystrederiene er pådrivere for realisering av Stad skipstunnel.

Mer gods fra veg til sjø

Realisering av Stad skipstunnel er nødvendig for å nå politiske mål om å flytte transport fra veg til sjø. En tryggere og mer effektiv seilas forbi Stad vil legge til rette for at mer gods kan transporteres sjøveien, noe som betyr færre fullastede vogntog med fisk gjennom det sentrale Østlandet. Fra hele kysten eksporterer vi stadig mer fersk fisk til kontinentet. I dag går mye av varetransporten med trailer, noe som i stor grad skyldes ulempene ved å runde det usikre Stadhavet. Stad skipstunnel vil sikre god fremkommelighet og regularitet for sjøtransport rundt Stad, og vil bidra til å flytte tungtrafikk vekk fra et overbelastet veinett. Dette vil spare både driftsutgifter og miljø, og føre til spart slitasje på veinettet. Den norske sjømatnæringen er spådd en formidabel vekst i framtiden, mens kapasiteten og standarden på norske veier allerede er sprengt. Realisering av Stad skipstunnel er viktig for å få regularitet og mer sjømateksport på kjøll, og tunnelen vil kunne åpne nye transportløsninger for fersk sjømat med hurtiggående båter til kontinentet.

Miljøgevinster

En rapport fra Kongsberg Maritime viser at seiling gjennom en skipstunnel vil gi kortere reisetid, mindre drivstoffbruk og opptil 60 % mindre CO₂-utslipp for skip på ca. 40 meter, til 30% mindre CO₂-utslipp for skip rundt 140 meter, i typisk høstvær med bølger på 3-4 meter.

Utvikling av regionen

Stad skipstunnel vil gi positive ringvirkninger for en region med et stort potensial for næringsutvikling, men med behov for bedre transportmuligheter. Kommunikasjonene hindrer pendling langs kysten, og gir små og usammenhengende bo- og arbeidsmarkeder. Kun med en skipstunnel gjennom Stad vil man kunne etablere ny sammenhengende hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund. Et slikt hurtigbåttilbud vil knytte sammen regioner, og det vil bli mulig å dagpendle mellom kommunene nord og sør for Stad. Det rådgivende ingeniørselskapet, Cowi, har på oppdrag fra Vestlandsrådet, utredet en sammenhengende hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund. Cowi konkluderer med at hurtigbåt vil være en styrke for næringsutvikling og utvikling av reiselivsnæringen i området. Stad skipstunnel vil knytte Vestlandet og kysten tettere sammen, og skape en ny bo- og arbeidsmarkedsregion fra Ålesund, via den maritime klyngen på søre Sunnmøre, til de sterke næringslivsbyene Måløy og Florø.

Turistattraksjon

Planene om verdens første skipstunnel har fått stor internasjonal oppmerksomhet, og vil tiltrekke seg turister fra hele verden. Tunnelplanene har ført til en stor satsing på reiseliv i regionen, noe som vil føre til økt verdiskapning og sysselsetting. Regionen har mange «fyrtårn» og potensial til å tiltrekke seg flere turister. Skipstunnelen vil gjøre regionen mer tilgjengelig for turisme og binde sammen reisemål og attraksjoner. Havila Kystruten, som skal seile fire skip på Kystruta Bergen-Kirkenes fra 2021, vil seile igjennom Stad skipstunnel på grunn av sikkerhet og regularitet, og bruke Stad skipstunnel aktivt i markedsføring i møte med det internasjonale reiselivsmarkedet. Stad skipstunnel vil bety mye for regionen, Vestlandet og Norge som reisemål.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kystverket har oppdatert den samfunnsøkonomiske analysen og kommet frem til at den reduserte investeringsrammen gir en økning i prosjektets samfunnsnytte med 960 mill. kr. Også informasjon om drivstoffbesparelser ved bruk av tunnelen viser økt nytte og miljøgevinst sammenlignet med tidligere. Effekten er beregnet til rundt 110 millioner kr. Sammenlignet med KS2, så viser nye beregninger at netto nytte forbedres med mellom 950 og 1000 millioner kroner, fra – 3 350 mill. kroner til – 2 390 mill. kroner (inkludert alternativ nytte tilknyttet drivstoff og miljø gir -2 278 mill. kroner). Imidlertid er viktige positive nytteeffekter som verdien av overført trafikk fra veg til sjø, trygghet, positive effekter for fiskerinæringen, næringseffekter som resultat av bedre kommunikasjon (hurtigbåtforbindelse) og økt internasjonal utenlandsk turisme fortsatt ikke prissatt. Det er vanskelig å tallfeste samfunnsmessig nytte når man har utelatt en rekke nytte-effekter. Stad skipstunnel er et unikt og banebrytende prosjekt, og det finnes ingen sammenlignbare prosjekter eller samfunnsøkonomiske modeller som er tilpasset en skipstunnel.

Kystverket mener imidlertid at de ikke-målbare samfunnsmessige gevinstene ved skipstunnelen overstiger de kronesatte kostnadene, og anbefaler bygging av Stad skipstunnel med begrunnelse i sikkerhet og framkommelighet for sjøtransporten forbi Stad. Kystverket har foreslått en fremdriftsplan med byggestart i 2021, og åpning av verdens første skipstunnel i 2025.

Stad skipstunnel er god:

- samferdselspolitikk
- miljø- og klimapolitikk
- næringspolitikk
- distriktpolitikk

Nå er på tide med handling og ikke flere utsettelse for Stad skipstunnel prosjektet!

Mvh

Randi Paulsen Humborstad

Prosjektleder for Stad skipstunnel

På vegne av styringsgruppen for Stad skipstunnel:

Rolf Domstein (styreleder)

Jon Askeland (fylkesordfører Vestland)

Kjell Ingebrigtsen (Norges Fiskarlag)

Tor Arne Borge (Kystrederiene)

Grete Karin Berg (NHO Vestlandet)

Nils P. Støyva (LO Vestland)

Ottar J. Aare (Hurtigbåtforbundet)

Lena Landsverk Sande (ordfører Vanylven kommune)

Svein Gjelseth (Vanylven Utvikling)
Alfred Bjørlo (ordfører Stad kommune)
Olav Hjelle (Stad Vekst)
Ola Teigen (ordfører Kinn kommune)



Vestland fylkeskommune

Bergen 2. april 2020

Høringsinnspill til National transportplan 2022-2033

NAF mener at den nasjonale transportplanen skal være et tydelig, overordnet transportpolitisk dokument som ser på hvilke samfunnsbyggende oppgaver infrastrukturen skal ha og hvordan disse best kan løses. Stortingsmeldingen om NTP har knapt rukket å lande før prosessen settes i gang igjen. Så lenge vi reelt bare ser fire år frem i tid, vil prosessen fortsatt handle om prosjektlistene og vi vil ikke se perioden mellom 2030 og 2050 på en god nok måte. Vi mener NTP bør ha en lenger tidshorisont, som suppleres med mer detaljerte handlingsplaner i transportvirksomhetene.

NAF avd. Bergen og Omegn vil peke på viktigheten av at Vestland fylke får økte rammer i ny NTP. Vår begrunnelse for dette og våre prioriteringer følger under.

Bedre veivedlikehold og rassikring

Siden 2013 har antall kroner som går til investeringer doblet seg, men samtidig har vedlikeholdsbudsjettet stått på stedet hvil. De siste årene har vedlikehold derfor utgjort en stadig mindre andel av veimidlene. Fire av fem riksveikroner går i dag til å bygge nytt, mens bare én av fem kroner går til vedlikehold. Bevilgningene til vei må opprettholdes på et høyt nivå, men dreies betydelig i retning av økt satsing på vedlikehold og fornying i kommende NTP.

- NTP 2022-2033 må inneholde en forpliktende plan for hvordan det totale vedlikeholdsetterslepet på vei skal håndteres.
- Regjeringen må opprette en belønningsordning for å vedlikeholde fylkesveier, slik Stortinget har vedtatt.



- NTP må inneholde en nasjonal skredsikringsplan som har som formål å utbedre alle skredpunkt med høy og middels faregrad. Skredpunkt med faregrad "høy" må bli prioritert tidlig, og skredpunkt med "middels" må bli utbedret i løpet av den kommende NTP-perioden.

Økt satsing på trafikksikkerhet

Veiens fysiske utforming har mange steder betydning for målet om null drepte og hardt skadde. Fortsatt mangler det mye for å oppnå dette målet.

Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker (UAG) viser at 60 prosent av utforkjøringsulykkene kunne vært uten dødelig utfall dersom sideterrenget hadde vært ryddet.

En rekke av veiene har hatt en trafikkutvikling som ikke er kompensert med nødvendig utvikling av veimiljøet. Det skyldes blant annet at krav til veiutforming kun gjelder ved nybygging av veier, og ikke det eksisterende veinettet.

- Ett av de viktigste og mest effektive tiltakene på veinettet er midtdelere, som fysisk skiller møtende trafikk slik at man unngår møteulykker.
- Rydding av sideterreng må prioriteres høyere. Det er et enkelt tiltak som redder liv og gir et viktig bidrag på veien mot visjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken.
- Når trafikken på en vei øker må de samme kravene til trafikksikkerhet og fysisk utforming gjelde som om veien skulle bygges på ny.

Med hjerte i halsen

Sikring av trygge skoleveier er en forutsetning for en helhetlig plan. Ansvaret for trygge skoleveier ligger på tre forskjellige forvaltningsnivåer, noe som medfører at de mest sårbare trafikantene ofte blir «kasteballer» i det politiske nivå og i det offentlige forvaltningssystem.

- NTP og Barnas NTP må fastslå et forpliktende samarbeid, med felles ansvar, for trygge skoleveier i de tre forvaltningsnivåene.



Redusert bompengebelastning

Det er fullt mulig å fjerne eller redusere bompengene kraftig, om det er politisk vilje til det. NAF tar til orde for at investeringene i samferdsel må finansieres i sin helhet av staten, men vil støtte å utrede en ordning hvor bompengefinansiering erstattes av fellesskapsfinansiering. Stadig flere byer opplever at midlene til samferdselsinvesteringer er uforutsigbare fordi de hviler på prinsippet om at stadig færre bilister skal sørge for at det kommer inn nok bompenger for å finansiere bypakkene.

- NTP bør slå fast et prinsipp om at investeringer i infrastruktur skal finansieres av felleskapet, på linje med bygging av skoler og sykehus.
- Vurdere om bompengefinansieringen fjernes og erstattes av fellesskapsfinansiering.

Innfartsparkering og Kollektivtransport

Å komme seg til og fra jobb, barnehage, skole, tilfartspunkter eller fritidsaktiviteter er ofte avhengig av fleksibel transport som bare en privatbil kan gi. For å kunne kombinere fordelene med bil i begynnelsen av en reise med fordelene kollektivtransport gir i købelastede områder, bør det utformes innfartsparkeringer langs innfartsveiene som gir folk en enkel og praktisk måte å foreta en overgang til kollektivtilbudet på. Kollektivtransport kan ikke bare være et tilbud innad i en by, men også til og fra en by for å redusere den totale trafikken i byområdet.

- Det må etableres tilstrekkelig med innfartsparkeringsplasser langs hovedårene med et godt overgangssystem til kollektive transportmidler.
- Skal kollektivtransport være konkurransedyktig med personbil, må tilbudet bygges kraftig ut og gi mer fleksibilitet knyttet til innfartsparkeringer.

Ferger

Fergene er en viktig del av veinettet. Bruk av ferger må ikke koste så mye at folk ikke har råd til å reise og dermed ta del i samfunnsliv og et bredt arbeidsmarked, samtidig som arbeidslivet går glipp av verdifull kompetanse.

- Der hvor fergene er en del av veinettet må prisen holdes lavest mulig.



Bedre ladeinfrastruktur for elbiler

Vi konstaterer at det er et politisk mål at alle nye biler skal være nullutslippsbiler i 2025. Da må ikke manglende ladeinfrastruktur bli et hinder for dette målet. Det er et politisk ansvar at ladeinfrastrukturen for elbiler følger utviklingen i bilparken.

- Fram mot 2025 må antall ladestasjoner dekke behovet, samtidig må effekten på laderne økes parallelt med at nye biler kan lade på stadig større effekt.
- Skilting til ladeplasser må bli bedre.

Prioritering av konkrete veiutbygginger.

Hverdagsreisen er viktig for folk. Forsinkelser og kø gir stress og dårligere livskvalitet. Smidige hverdagsreiser er ikke bare viktig for at vi alle kommer vel frem, men også fordi samfunnet er tjent med minst mulig kø, forurensing og ulykker. Vi ønsker at alle trafikanter skal komme VEL FREM.

I våre prioriteringer forutsetter vi at Sotrasambandet er et vedtatt og finansiert prosjekt, som startes opp som planlagt.

NAF avd. Bergen og Omegn sine prioriteringer er følgende:

- Ny E16 Bergen–Voss med Bergensbanen.

NAF avd. Bergen og Omegn mener at utsettelse av dette prosjektet ikke kan aksepteres. Foruten å bli kåret til Norges verste vei er E16 Bergen-Voss en av de farligste veistrekningene i Norge. Ny E16 med jernbane mellom Arna og Voss er et av de viktigste samferdselsprosjektene, ikke bare for Vestland men for hele Norge.

- E16 Arna-Vågsbotn og E39 Vågsbotn-Klauvaneset med Nordhordlandstunnel.

Siden Nordhordlandsbroen åpnet i 1994, kjører nærmere 25.000 biler i døgnet på en vei hvor størstedelen kan defineres som «lokalvei» med lav standard og mange avkjøringer. NAF avd. Bergen og Omegn mener denne veistrekingen sammen med bygging av Nordhordlandstunnelen må prioriteres i NTP.



- «Resterende» Ringvei øst

Planene for Ringvei øst har, foruten Arna -Vågsbotn, bestått av veistrekingen Rådal- Arna. I dag går E39 over Danmarks plass, gjennom sentrum ved krysset på Nygårdstangen og videre mot Åsane gjennom Fløyfjellstunnelen. Dette gjør veinettet svært sårbart for hendelser og medfører ofte stenging av tunnelen.

NAF avd. Bergen og Omegn mener at nye og viktige prosjekter som knytter kommunene sammen, vanskelig kan bli et effektivt og forutsigbart riksveinett for regionen hvis all gjennomgangstrafikk fortsatt skal gå via Danmarks plass og Nygårdstangen.

For styret i NAF avd. Bergen og Omegn

Liv Røssland

Daglig leder

NAF avd. Bergen og Omegn

Mob: 901 81 062
liv.rossland@naf.no

Norges Automobil-Forbund

Norges Automobil-Forbund

NAF avd. Fjordane og Ytre Sogn



Vestland Fylkeskommune
Att.: Matti Torgersen



Førde den 02.04.2020

Høyringsinnspel til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033

NAF Avd Fjordane og Ytre Sogn legg med dette fram sitt innspel til Nasjonal Transportplan for perioden 2022 – 2033, sjå vedlegg.

Vi støttar stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane sitt innspel til komande NTP. Bevilgningane til veg må oppretthaldast på eit høgt nivå, men samstundes dreiest betydeleg i retning av auka satsing på vedlikehald og fornying i komande NTP. Vidare må den totale rassikringspotten aukast monaleg.

Vår lokalavdeling sluttar seg elles til dei høyringsinnspel som vert gjeve frå fagavdelingane sentralt i Norges Automobil-Forbund.

Med vennleg hilsen,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

Postadresse:
Fjærevegen 2
6800 FØRDE

Gateadresse:
Fjærevegen 2
Førde

Telefon:
08 505

Telefax:

Bankkonto:
Drift: 3705 01 58110

Medlem: 5005 06 20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Sparebanken Sogn og Fjordane
Pb. 113
6801 FØRDE

Foretak:
NO 992 242 051 MVA



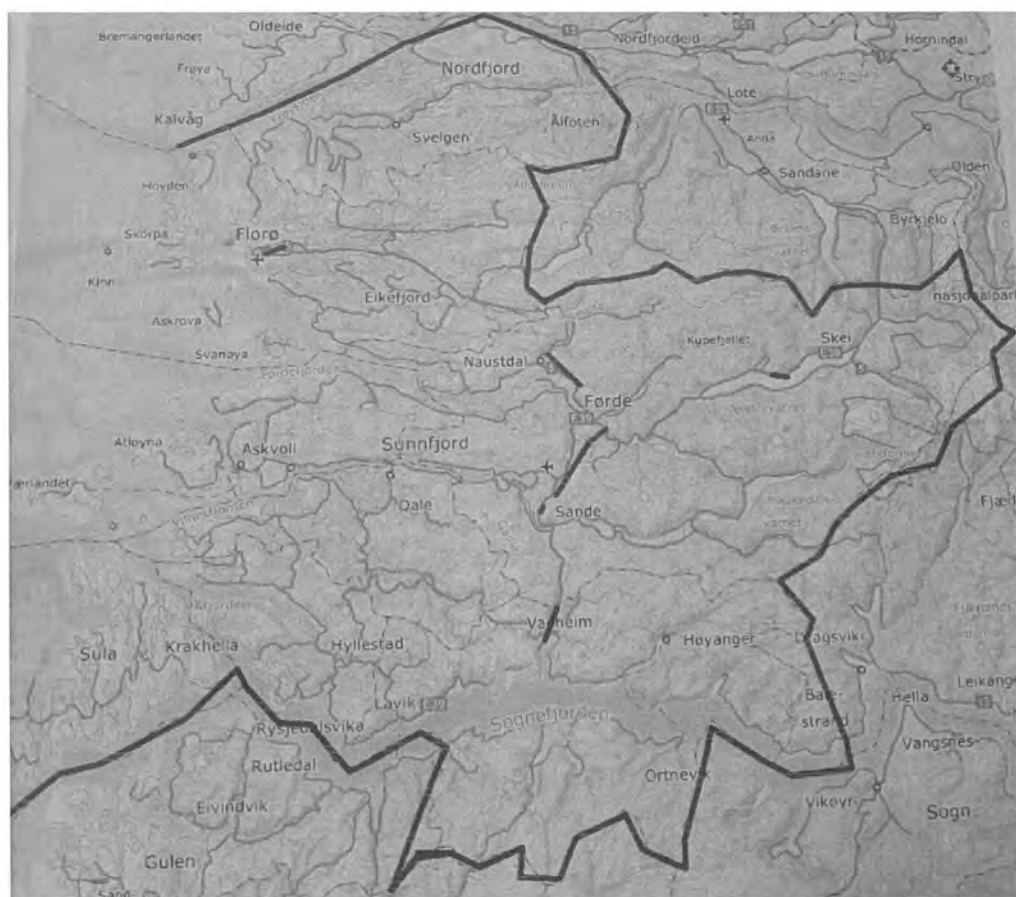
Høyringsinnspel

Nasjonal transportplan

2022 – 2033



NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn



Kartet syner dekningsområdet for vår lokalavdeling



NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn er ein av 70 lokalavdelingar i landet. Avdelinga femner om ein stor del av tidlegare Sogn og Fjordane fylke og omfattar kommunane Høyanger, Solund, Hyllestad, Fjaler, Askvoll, Sunnfjord (tidl. Gaular, Jølster, Førde og Naustdal), Kinn (det som tidlegare var Flora kommune) og Bremanger.

Avdelinga har ein medlemsmasse på 6207 medlemmar. Folketalet i dette området var 49 366 før fylkessamanslåinga, nær halvparten av folketalet i gamle Sogn og Fjordane. Såleis representerer vi ei stor gruppe trafikantar.

NAF sin formålsparagraf §2 seier:

«NAF er en uavhengig, medlemsstyrt forbruker- og interesseorganisasjon som ivaretar medlemmets behov som trafikant.

NAF skal hjelpe medlemmene gjennom å tilby et attraktivt fellesskap og gunstige fordeler.

*NAF skal kjempe for medlemmet gjennom **markant samfunnspåvirkning for å sikre trygg, effektiv og miljøvennlig samferdsel.**»*

Gjennom vårt område har vi E39 som går frå Gulen grense til Gloppen grense. E39 har ferjekryssing over Sognefjorden. Strekninga nord for Sognefjorden har fleire strekningar med dårleg vegstandard (tilnærma einfelts veg). Dette er ikkje ein europaveg verdig anno 2020. Den skal ha gul midtstripe. På strekninga er det også rasutsette parti.

Aust- vest har vi Rv 5 som går frå Sogndal grense og endar i Florø by. Her har vi rasutsette parti og ei byggate som har stått alt for lenge på vent til å få midlar til opprusting.

Vi vil vidare omtale kvar enkelt strekning som vi meiner det er stort behov for å få plass for innafor rammene til Nasjonal transportplan i perioden 2022-2033.

E39 er den viktigaste ferdselsåra nord – sør på vestlandet

E39 var det prioriterte vegprosjektet i Sogn og Fjordane før fylkessamanslåinga. I Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane er det brei semje om å ruste opp E39 med gul midtstripe frå sør mot nord. Stamvegutvalet prioriterer opprusting av vegen med gul midtstripe først, deretter ferjefri fjordkryssing.

Det er viktig å sikre midlane til eksisterande prosjekt i NTP. Strekninga Myrmel – Lunde vert no starta opp, og strekninga Bogstunnen – Sunnfjord grense ligg inne i inneverande NTP i (2024-29) med kr 1125 mill. 2019-kroner, men er foreslått fjerna i Statens Vegvesen sitt framlegg til prioriteringar i komande NTP. **Det er svært viktig at dagens prioritering av denne strekninga står ved lag, innanfor den planlagde tidsramma.**

E39 Byrkjelo – Sandane ligg ogå inne i NTP (2022-2033) med 960 mill. 2019-kroner. Stamvegutvalet står samla bak ei punktvis utbetring av dei farlegaste partia på denne strekninga i første periode på dagens E39, dvs Jarbu og Gullkista.

NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn, saman med Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane, vil tilrå å prioritere følgjande nye prosjekt på E39 inn i NTP 2022-2033:

- **E39 Storehaug – Bruland** (utanom Førde sentrum) med oppstartmidlar i første periode (2022-2027)
- **E39 Bruland – Moskog**, vidare planlegging og oppstartsmidlar i andre periode (2027 - 2033)

Vi syner elles til **fullstendig høyringsframlegg frå Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane** som vår lokalavdeling også sluttar seg til.



Om E39 utanom Førde sentrum.

Halbrendslia og Førde sentrum har i lang tid hatt stampelet som ein av dei store flaskehalsane på E39. E39 gjennom sentrum er den vegstrekninga med høgst årsdøgntrafikk (ÅDT) i tidlegare Sogn og Fjordane fylke, der "Askvollkrysset" hadde ein ÅDT i 2019 på 14.030 køyretøy og Hafstad vest hadde ein ÅDT på 15.276 køyretøy på yrkesdagar¹. Samtidig er dette hovudåra på "Gullkysten", som stekk seg frå Kristiansand til Trondheim.

Halbrendslia er ei utfordring både sommar og vinter. Det er bratt og smalt, og ved tiltakande nedbør er det kaotisk på vinterføre ved temperaturar kring 0 grader. Då står større køyretøy på kryss og tvers slik at vegen vert stengt i unødige lange periodar. Dette krev lang omkøyringsveg for inn- og utpendling til Førde, som har eit stort arbeidsmarknadsområde. Samtidig hindrar det næringstrafikk og er utfordrande i høve beredskap og utrykning frå sjukehuset. Også sommarmånadane kan vere utfordrande ved våt vegbane. Driftsoperatøren må ofte ut og spyle vegen på grunn av dieselsøl og glatt asfalt. Av den grunn har vegstrekninga også fått tilnamnet "Halbrendslia". Ein del av vegstrekka nedom bustadområdet Slåttebakkane manglar gang- og sykkelveg. Syklistar er dermed også med på å seinke trafikken slik at det vert dårleg flyt, då vegbreidda er smal og vegen har uoversiktleg kurvatur. I området Reset og Slåttebakkane ligg det også føre planar om nye bustadtomter, som vil gi auka trafikk.

NAF har registrert at det på ettermiddagar er stor trafikk frå Kronborg og nedover Fjellevegen mot Førde sentrum. Mykje av denne trafikken kjem frå Førde sentralsjukehus når tilsette skal heim og den polikliniske behandlinga er slutt for dagen. Ein god del av denne trafikken skal vidare sørover på E39, trafikk som det ikkje hadde vore naudsynt å belaste Førde sentrum med dersom E39 vart lagt frå Storehaug til Bruland. Vi trur også at å legge E39 utanom Halbrendslia og Førde sentrum vil gi betre beredskap og til dels raskare respons enn om ambulansar skal slite gjennom tett ettermiddagstrafikk i sentrum. Førde sentrum slit i dag med at det både går ein riksveg og ein europaveg gjennom bykjerna, med den ekstra trafikken dette medfører. Vi meiner det er miljøvennleg og framtidsretta å få lagt så mykje av trafikken som mogeleg utanom sentrum, og at tida no er overmoden for å få gjort noko. Førde sentrum må skjermast mot gods- og persontrafikk som skal vidare nord-sør på E39.

Halbrendslia, vinterkaos og blanda trafikk

Foto: Firda



Foto: Privat





NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn vil elles tilrå følgjande prioriteringar av rasutsette europavegar og riksvegar i komande NTP-periode:

- Rv 5 mellom Førde og Florø
- Rv5/E39 Skjærsura
- E39 gjennom Våtedalen

Rv 5 mellom Førde og Florø er den viktigaste trafikkåra mellom dei to byane i sunnfjordregionen og pendlarveg for svært mange trafikantar.

I 2019 hadde Rv 5 følgjande årstdøgntrafikk (alle dagar på følgjande tellepunkt:

- Klettatunnelen, ÅTD 2019 på 6475 bilar
- Naustdalstunnelen, ÅDT 2019 på 2209 bilar
- Sundafjellstunnelen, ÅDT 2019 på 2622 bilar

Både mellom Bjørnset og Grov og mellom Førde og Naustdal har det gått fleire store ras, som isolerer byane via landevegen og som også har kravd menneskeliv. Det er viktig at denne vegen vert rassikra for å trygge pendlarar og andre som nyttar vegen både for å kome seg til sjukehus og andre sørvisfunksjonar.



Foto: Firda

Skjærsura, E39/Rv5

E39 gjennom Våtedalen hadde i 2019 ein årstdøgntrafikk på 2454 bilar (alle dagar)². Strekninga er særleg utsett for snøras, og seinast i februar 2020 gjekk det eit stor snøras som fort kunne ha kosta menneskeliv. Det ligg inne midlar i NTP med 2040 mill.2019-kroner (2024 – 2029), og denne prioriteringa bør stå ved lag.

Vi syner elles til **fullstendig høyringsframlegg frå Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane som vår lokalavdeling også sluttar seg til.**

Alle NAF sine lokalavdelingar i Rogaland og Vestland står elles saman om kravet om ein tryggare E16 mellom Bergen og Voss.

² henta frå trafikkdata frå Statens Vegvesen på vegvesen.no

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Bergen, 3. april 2020

Naturvernforbundet Hordaland
Bryggen 23
5003 Bergen

Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033

1. Innledning

Nasjonal Transportplan endrer Vestlandet. Asfaltalliansen presser på for veiprosjekt som kan ødelegge uerstattelige naturverdier, bidra til stor trafikkøkning med betydelige klimautslipp og gi lokal luftforurensing. Statens vegvesen (SVV) har valgt en dramatisk prioritering av Hordfast som eneste store prosjekt i vår region. Hordfast er gigantprosjektet som vil gi den største menneskeskapte naturødeleggelsen i Vestland noensinne. Grunnlaget for nytteberegningene som SVV bygger på, er *høy fart og planer for stor økning i biltrafikken*.

Samme etat - SVV - prioriterer ikke Bybanen eller ny jernbane mellom Arna og Voss. Vi er enige med SVV på ett punkt: Vestlandet må prioritere.

Bompengandelen som SVV foreslår for Hordfast er langt over Regjeringens norm på 30%. Andelen som skal finansieres med bompenger er beregnet til 17,4 milliarder kroner. Det utgjør 47,4% av Hordfast regningen.

SVV følger ikke egne retningslinjer for utredning av ikke-prissatte konsekvenser. Etter vårt syn legger Departementet og SVV så stor vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet med snevert beregningsgrunnlag, at viktige natur- og samfunnsverdier kan gå tapt. SVV legger også for liten vekt på økt bruk av digital kommunikasjon – gode kommunikasjonsalternativer som i fremtiden kan erstatte mange fysiske reiser.

Norges forpliktelser for FNs bærekraftsmål for klima- og naturmangfold ikke er ivarettatt av SVV. Visjon, strategi og transportmål fra SVV er mangelfullt eller for snevert definert.

Vi har disponert vårt innspill slik:

2. Oppsummering
3. Beslutningspremisser
4. Prosjekter og begrunnelser
5. Naturvernforbundet Hordalands forslag til prioriterte tiltak i NTP første periode
6. Vedlegg

2. Oppsummering

- a. FNs bærekraftsmål om klima og naturmangfold er ikke ivaretatt i SVV sin innstilling for oppdrag 9 (SVV 2020). Det justerte hovedmålet for NTP: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050», herunder «bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål» (SVV 2020:15) er ikke ivaretatt. Nullvekstmål er omtalt i innspillsdokumentet – men i liten grad operasjonalisert (SVV 2020:97).
- b. Vi leser vakre mål i en rekke utredninger fra SVV, men i praksis viser SVV sitt prioriteringsdokument en kraftig målforskyvning vekk fra miljøhensyn. Vurderinger av klima og naturmangfold er omtalt i flere tidligere rapporter (SVV 2019:7-8), men vesentlige utfordringer som er omtalt bl.a. for Hordfast forsvinner helt i konklusjonen i sluttokumentet (SVV 2020).
- c. Ikke-prissatte konsekvenser er ikke tatt med i sluttvurderingen. I oppsummerende vedlegg (SVV 2020A) (vedlegg 2) har «Reisehverdag» og «Trafikksikkerhet» fått to stjerner hver. Kategorien «Klima og miljø» står tom, til tross for svært negativ omtale i andre dokumenter. I planomtalen for godkjent alternativ F heter det: «Alle traséalternativa gir negative konsekvensar for ikkje-prissatte tema.» (SVV 2019:31, 32, 33) (vedlegg 3).
- d. Kost-nytte-analysen tillegger høy fart og kraftig trafikkøkning urimelig stor vekt – klart i strid med Norges bærekraftsforpliktelser.
- e. Kost-nytte analysen blir brukt som magisk premiss til tross for at nytteberegningene for Hordfast varierer fra dokument til dokument.
- f. Hordfast får en bompengeandel på 47%, langt over Regjeringens krav til maks 30%.
- g. SVV gir alle utbyggingsalternativ lavere klimautslipp enn fergealternativet uten å ta høyde for teknologisk innovasjonspotensiale som ligger i fergesektoren, utsiktene til elfly mellom Stavanger og Bergen, og karbonlagrende økosystemer som kystmyr som blir ødelagt for alltid.
- h. Byvekstavtalene får ingen klar støtte i innspillet fra Statens vegvesen (SVV 2020:37).

3. Premisser: Gode og mindre gode beslutningspremisser for å gi Vestland bedre samferdsel

Samfunnsnytte, prissatte og ikke-prissatte hensyn

Beregning av samfunnsnytte har fått en eksklusiv plass som beslutningspremiss. I innspillsdokumentet fra SVV (2020:7) heter det:

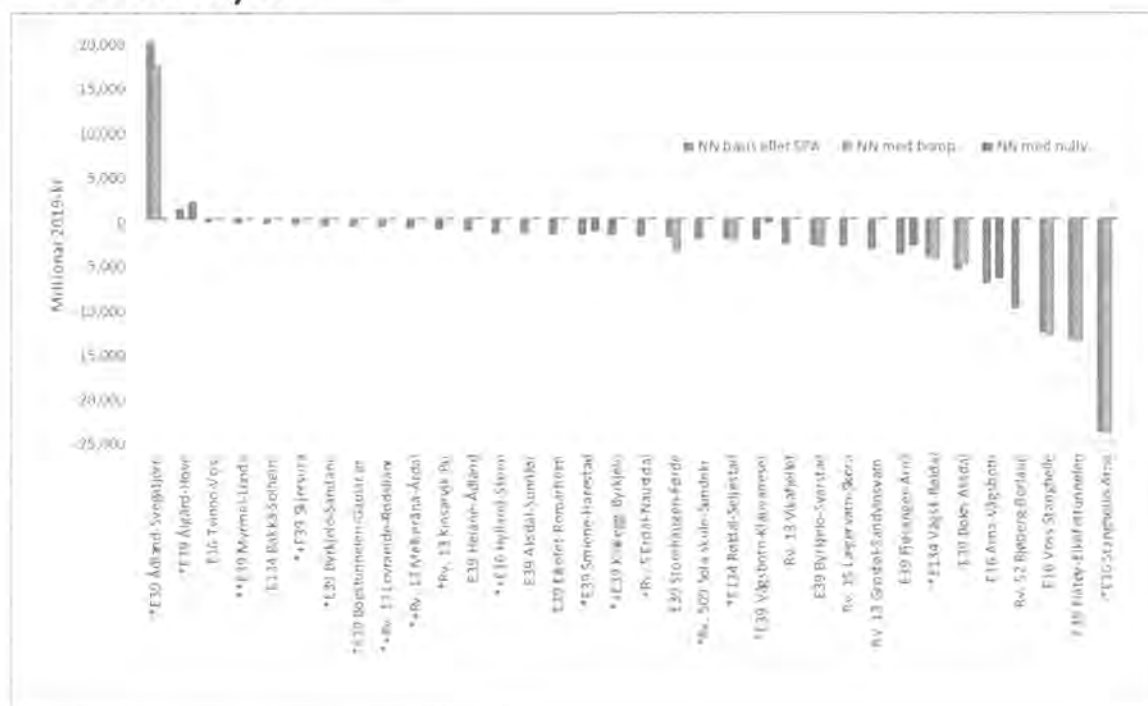
«Store veiprosjekter er i første seksårsperiode rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNK). I siste periode er det også tatt hensyn til viktige veier for næringslivet og bolig- og arbeidsmarkedsregioner.»

Nytteberegningene har fått forrang fremfor alle andre premisser. Statens vegvesen kunne på innspillskonferansen for NTP i Bergen 19. februar vise at Hordfast har en astronomisk nytte som skiller seg fra alle andre aktuelle prosjekt. Gitt at nytte avgjør, er tilsynelatende valget enkelt (SVV 2020B:16).

NTP 2022-2033 Netto nytte



Statens vegvesen



Dersom nytteberegningen er en entydig og objektiv størrelse, er det selvsagt uproblematisk å feste alle avgjørelser på slike tallstørrelser. Nytteberegningene har imidlertid to problem:

1. De klarer ikke å fange opp ikke-prissatte konsekvenser.
2. Beregningene for Hordfast har variert så mye at de nærmer seg «tenk på et tall» heller enn en objektiv størrelse der alle relevante hensyn er tatt.

Naturvernforbundet gav følgende kommentar til beregningsgrunnlaget for Hordfast i innspillsmøte fredag 27.3.2020:

a. Samfunnsøkonomisk nytte er definert som summen av to ting: De prissatte, og de ikke-prissatte. De uten pris er f.eks. utrydningstruede arter og naturmiljøer midt i motorveiløpet på Reksteren. Uten pris betyr ikke uten verdi eller nytte.

Men livsgrunnlaget vårt, naturen, er altså priset til null, og inngår ikke i nytte-kostnadsanalysen. Når SVV snakker om samfunnsnytte for Hordfast, pakker de konsekvent de ikke-prissatte faktorene under dynen. Det nærmer seg misbruk av begrepet.

Et *villet* mål med Hordfast er en mangedobling av veitrafikken, og det gir samfunnsnytte på flere måter:

- Det strider mot nullvekstmålet i storbyene.
- Det strider mot overordnet målsetting i NTP om å flytte trafikk/gods fra vei til sjø og bane.
- Det strider mot ett av fem prioriterte delmål i NTP: "*Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål (herunder naturmangfold)*».

b. Selve måten man beregner nytteverdi er full av absurditeter:

All reisetid er prissatt. Det betyr at mer trafikk og høyere fart gir høyere samfunnsnytte!

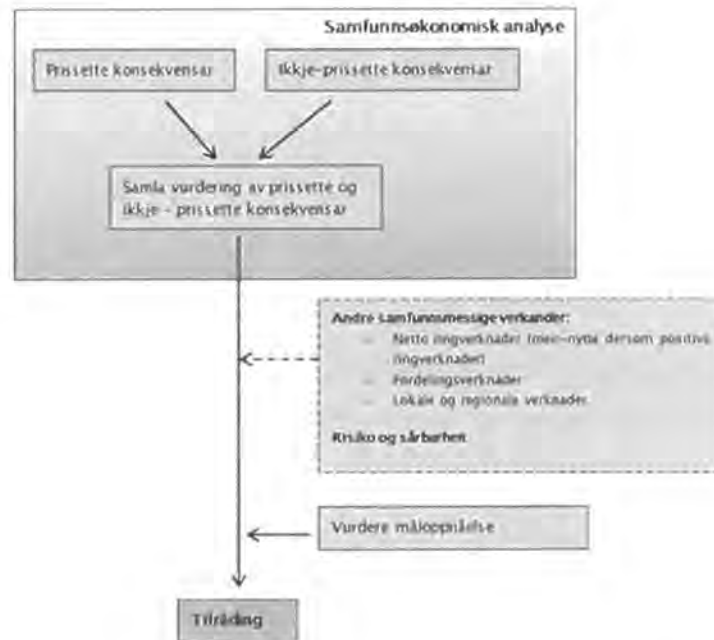
Om du f.eks. får bergensere på vei til Stord på bridgeturning til å øke farten fra 80 til 110 km/t dobler du samfunnsnyten!

Samtidig er tid på en ferge gitt null verdi, selv om folk gjør nyttige ting som å spise seg mett, jobbe på nett og gå på toalett.

c. Forutsetningen for den påståtte store nytteeffekten av Hordfast er at hele prosjektet Bergen-Stavanger gjennomføres.

Da bør også utgiftene til veien sørover fra Stord til Aksdal tas med. Strekningen Bergen-Aksdal ble beregnet til 19 mrd. i 2011 - nå er utgiftene kanskje 70 mrd. Å krysse Bømlafjorden gir store utgifter og liten tidsgevinst, og vil slå nyttegevinsten kraftig ned.

Selv om ikke-prissatte konsekvenser er vakkert til stede i flere utredninger, forsvinner de når SVV trekker sine konklusjoner. Illustrasjonen under er fra Statlig reguleringsplan med konsekvensutgreiing Hordfast (SVV 2016: 8). Den viser den viktige funksjonen ikke-prissatte konsekvenser skal ha, ifølge intensjonen.



Nytteberegningene har variert mye for Hordfast. *Variasjonene er så dramatisk store at det ikke er saklige argumenter for å legge slike beregninger til grunn.* Følgende oversikt viser hvordan nytteberegninger har vært et bevegelig mål gjennom prosessen:

1.11.2016: I høringsutkastet til kommunedelplanen var NNK netto pr. budsjettkrone satt til 0,08 og samfunnsnytte satt til 2,8 milliarder¹.

1.2.2019: I kommunedelplanen var NNK netto pr. budsjettkrone satt til 0,44 og samfunnsnytte satt til 12,9 milliarder. Da er broen flyttet fra Kobbavågen til Gullholmane².

22.3.2019: I oversendelsesbrevet fra SVV til samferdselsdepartementet er netto nytte satt til 17 milliarder og her er NNK ikke omtalt. Men det er lagt inn en viktig setning, sitat: «På grunn av kompleksiteten i prosjektet påpekes at det er **større usikkerhet ved kostnadsanslagene i dette prosjektet enn det som normalt er for vegprosjekter i denne fasen.**»

24.06.2019: I presentasjonen som Monica Mæland holdt på et møte hvor Miljøvernforbundet

¹ Side 105 i Høringsutkast til statlig kommunedelplan 2016, Statens vegvesen

² Side 34 i Statlig kommunedelplan, alternativ F, 2019, Statens vegvesen

var invitert, ble netto nytte oppgitt til 12 milliarder og NNK til 1,14.

17.03.2020: I SVV sitt forslag til prioriteringer er NNK 0,5 og netto samfunnsnytte 20,2 milliarder³.

Iblant blir vi presentert for tilbud som er litt for gode. I Vegvesenets dokument som viser beregnet netto nytte av 33 veiprosjekter på Vestlandet, er Hordfast på suveren førsteplass og E16 på like suveren jumboplass. Fylkestinget må forlange en grundig forklaring av disse tallene, hvordan de er fremkommet og spørre hvorfor Vegvesenet spiller ned sin egen vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.

Bompenger

Statens vegvesen uttalte til BT at bompengandelen på Hordfast ligger under Regjeringens krav til 30% (BT 16. mars 2020). Oversikten i vedlegg 2 viser imidlertid at Hordfast nå har prislappen 36,7 mrd., en kraftig nedskjæring fra tidligere anslag på mellom 40 og 45 mrd. Av kostnaden på 36,7 mrd. skal 19,3 mrd. bli dekket av «Stat» og 17,4 mrd. skal bli finansiert fra «Annen». I e-post 31.3 til Norges Miljøvernforbund skriver Signe Eikenes i Statens vegvesen:

«Du har heilt rett i det med ferjeavløysingsmidlar! Det er bompengepotensialet som er berekna i «anna» finansiering!»

Når 17,4 mrd. er bompenger utgjør de 47,4 % av hele finansieringen. I tillegg kommer påslag på vel 40% som er vanlig å regne som finansieringskostnader. Da blir kostnaden vel 24 mrd. Det er en historisk høy bompengesum for samferdselsprosjekt i Norge, og setter prosjektet til en finansiell hengemyr: Skyhøye bompenger vil føre til liten trafikk og få inntekter. Lavere bompenger vil gi mer trafikk, men for lave inntekter.

FNs bærekraftsmål

I flere delrapporter er miljømål, klima og nullutslipp nevnt og utredet. Det er imidlertid vanskelig å se at Norges forpliktelser i:

- Mål 7: Ren energi for alle;
- Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn;
- Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon og
- Mål 13: Stoppe klimaendringene

Disse målene er i liten grad tematisert, respektert og iverksatt i NTP-arbeidet⁴.

³ Side 105 i Statens vegvesens prioriteringer i NTP, brev til Samferdselsdepartementet 2020

⁴ Om FNs bærekraftsmål

Vi stiller spørsmålstegn ved at alle utbyggingsalternativer ifølge SVV gir lavere klimagassutslipp enn fergealternativet. Påstanden blir lagt til grunn uten å ta høyde for teknologisk innovasjonspotensiale som ligger i fergesektoren, utsiktene til elfly mellom Stavanger og Bergen, og ødeleggelsen av karbonlagrende økosystemer som kystmyr.

Vi oppfordrer Vestland fylkeskommune til å kreve at følgende informasjon fremlegges:

- Hvordan påvirkes CO2-beregningen av
 - innfasing av utslippsfrie ferjer?
 - idriftsettelse av elfly mellom Bergen og Stavanger fra 2023?
- Hvordan er klimagassutslipp fra bygge- og driftsfasen beregnet?
- Er alle klimagassutslipp beregnet i en livsløpsanalyse, inkludert bruk av betong?
- Hva er utslippsberegningene for vedlikehold?
- Hva blir klimagassutslippene som følge av ødeleggelse av økosystemer som skog, myr og våtmark i anleggsfasen?
- Hvordan påvirkes klimagassberegningen av bortfall av karbonlagrende økosystemer i et langtidsperspektiv (minst 100 år)?

Uten at svar på disse spørsmålene foreligger er det ikke mulig å diskutere klimagevinsten ved ulike alternativ på en seriøs og troverdig måte.

Vi etterlyser også svar på hvordan nye motorveiprosjekter som ødelegger intakte økosystemer og habitater for en rekke utrydningstruede arter harmonerer med Norges forpliktelse til Konvensjonen om biologisk mangfold⁵ og Norsk handlingsplan for naturmangfold (Meld. St. 14)⁶ som slår fast følgende hovedmål for 2020: «*Effektiv og umiddelbar handling for å stanse tapet av biologisk mangfold (...)»*, herunder delmålet «*Ingen arter og naturtyper skal utryddes, og utviklingen til truede og nær truede arter og naturtyper skal bedres*». Spesielt i lys av FNs naturpanels rapport fra 2019⁷ som slo fast at tap av natur og biologisk mangfold er en like alvorlig og akutt trussel som global oppvarming, forventer vi å se at myndighetene tillegger disse naturmangfoldsmålene avgjørende vekt, også i arbeidet med NTP.

4. Prosjekter og begrunnelser

Hordfast – Naturvernforbundet anbefaler å takke nei

Vi har i avsnitt 3 vist at beslutningsgrunnlaget for stor samfunnsnytte av Hordfast som objektive størrelser ikke gir et dekkende bilde. De alvorlige negative konsekvensene for naturmangfold på Stord, Reksteren og Søre Øyane er helt vekke i SVVs konklusjoner.

⁵ Miljødirektoratet: Konvensjonen om biologisk mangfold (CBD)

⁶ Meld. St. 15 (2015-2016): Natur for livet: Norsk handlingsplan for naturmangfold

⁷ IPBES: The global assessment on biodiversity and ecosystem services

I Regjeringens overordnede mål for NTP står det både « redusere klimagassutslipp og redusere andre negative miljøkonsekvenser »⁸. Å bygge ned urørt natur og med overlegg mangedoble trafikken, er *motsatt politikk*.

Naturvernforbundet har i brev til samferdselsminister Hareide (Naturvernforbundet 2019) bedt om at Samferdselsdepartementet utreder et nytt moderat alternativ for E39, i hovedsak med bruk av dagens akse, opprustet for trafiksikkerhet, gang- og sykkel.

Naturvernforbundet har også anbefalt å starte en prosess for å etablere Søre Bjørnafjorden nasjonalpark på Reksteren for å bevare den unike kalde regnskogen, kystskogen og kystmyrene i området (Naturvernforbundet 2019A).

Bybanen til Åsane – Naturvernforbundet anbefaler JA

Naturvernforbundet Hordaland har i sin kollektivstrategi (Naturvernforbundet 2015) anbefalt å bygge ferdig bybanen til Åsane med vedtatt trase. For å sikre fremdrift i arbeidet anbefaler vi å dele utbyggingen i to med første byggetrinn fra Byparken til Amalie Skramsvei. Byggetrinn fra Amalie Skram til Vågsbotnen kan eventuelt bli delt i to med Vågsbotnen-Eidsvåg og Eidsvåg-Amalie Skram i påvente av forlenget Fløyfjellstunnell.

K5 Arna-Stanghelle – Naturvernforbundet anbefaler JA til justert prosjekt

Det kombinerte jernbane- og vegprosjektet mellom Arna og Stanghelle er en viktig kandidat til NTP. Jernbanedelen kan bidra til redusert reisetid for kollektivreisende på lokalstrækningen mellom Bergen og Voss og på regionstrækningen mellom Bergen og Oslo.

Imidlertid mener Naturvernforbundet av motorvegen mellom Arna og Trengereid bør skrinlegges. Den er unødvendig når jernbanekapasiteten blir bedre. Strækningen er lite rasutsatt og på strækningen går ikke jernbane og veg parallelt som for resten av prosjektet.

Mellom Trengereid og Stanghelle er det imidlertid klokt å prioritere rassikker veg og effektiv bane i NTP.

Miljøvennlige ferger

Satsingen som startet i Hordaland fylke, har nå fått ringvirkninger langs hele kysten. Vel 70 av 200 norske ferger blir bygget nye eller ombygget til elektrisk eller hybrid elektrisk drift. Ingen sektorer kan vise til tilsvarende grønt skifte. De økte investerings- og driftskostnadene må få plass i kommende NTP.

⁸ Meld. St. 33 (2016–2017): Nasjonal transportplan 2018–2029

Fylkesveg-vedlikehold

Vedlikehold og forbedring av fylkesvegnettet er dramatisk underfinansiert i Vestland. Naturvernforbundet anbefaler at kostnader til gode bruksveier med gul midtstripe langs hele kysten, økt vedlikehold for trafikksikring og forbedring av gang- og sykkel, får større plass i endelig NTP-vedtak.

5. Naturvernforbundet Hordaland – forslag til prioriterte tiltak i NTP første periode

Invitasjonsbrevet til fra SD (Samferdselsdepartementet 2019) ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.

Prosjekt	Begrunnelse	Forslag til prioritet fra Vestland
Bybanen til Åsane	Vil ferdigstille Bybanen til den største bydelen i Bergen. Prosjektet bidrar til å ferdigstille det viktigste tiltaket for mindre klimautslipp og mindre lokal luftforurensning i Bergen.	1
K5 Arna-Stanghelle uten motorveg Arna-Trengereid	Prosjektet gir et historisk løft for kollektivtilbudet mot Voss og mellom Bergen og Oslo. Vegdelen Trengereid-Stanghelle rassikrer en svært utsatt strekning.	2
Miljøvennlig fergesatsing	Elektrifisering av fergeflåten bidrar til en historisk grønn satsing og modernisering av viktige transportbærere langs kysten.	3
Fylkesvegnettet	Vedlikehold og utbedring som ligger svært langt etter en rimelig standardheving.	4
E 39	NTP bør prioritere utviklingsmidler til et moderat fergealternativ som i hovedsak følger dagens trasé.	5

Med vennlig hilsen



Naturvernforbundet
Hordaland

Ved
Gabriel Fliflet, leder
Tom Skauge, nestleder og saksbehandler



Innspillet støttes av
Norsk Ornitologisk Forening
Hordaland

Ved leder Lars Ågren

6. Vedlegg

Vedlegg 1: Brev fra Samferdselsdepartementet 21.nov. 2019:

NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

«Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.»

«Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.»

(Vår markering.)

Vedlegg 2: SVV 2020 A: Vedlegg til SVV 2020 NTP 2022-2033 oppdrag 9

Prosjekt	NYTTE				ENDRING I MÅLOPPNÅELSE			KOSTNAD		
	Planstatus	Potensial for økt nytte	Trafikant-nytte (2018-32)	Samfunns-nytte (2018-32)	Reisehverdag	Trafikksikkerhet	Klima og miljø	Totalt kost (2018-32)	Stat (2018-32)	Annen (2018-32)
STORE PROSJEKT										
Ramme A										
Rv 282 Holmenbrua					***	**	*	880	440	440
E6 Oslo øst (Manglerudprosjekt)3D					***	**	*	35 500	6 300	10 200
Rv 22 Glommakryssing					***	*	**	3 000	1 400	1 600
E39 Adland-Svegaløen					**	**		36 700	19 300	17 400
I tillegg i ramme B										

Vedlegg 3: SVV 2019: E39 Stord-Os Planomtale Alternativ F januar 2019: 32

Planomtale viser en rekke negative virkninger for miljø og natur av Hordfast.

PLANOMTALE ALTERNATIV F, KDP m/KU 01.02 2019

Tabell 7 Oppsummeringstabell for ikkje-prisette konsekvensar på strekninga Ådland-Gjovåg

Fag	Alt B	Alt D	Alt E	Alt F	Merknader
Landskapsbilete	--	-/--	-/--	-/--	Neset – Drangeområdet med kryss i alt. B vert endra i stor grad. Frå småskala kultur-landskap til dominerande veganlegg.
Nærmiljø og friluftsliv	--	---	--/---	--/---	I alt. D vert nærmiljøverdiar mest råka i Uggdalsområdet, og friluftsverdiar sterkast råka i Flatråkervassdraget.
Naturmangfald	---	--	--/---	--/---	Bårdsundområdet og Reksteren størst negativ konsekvens i alt. B og F. Alt. B kjem i konflikt med hole eiker (utvalt naturtype) på Stordsida
Kulturmiljø	--/---	---/--	---	--/---	Uggdalsdalen størst negativ konsekvens i alt. D
Naturressursar	--/---	---	--/---	--/---	Uggdalsområdet størst negativ konsekvens i alt. D
Samla rangering	1	4	3*	2	

* Skilnaden mellom alt. E og F er hovudsakleg at alt. E får størst negative konsekvensar i samband med kryssing av Søreidområdet.

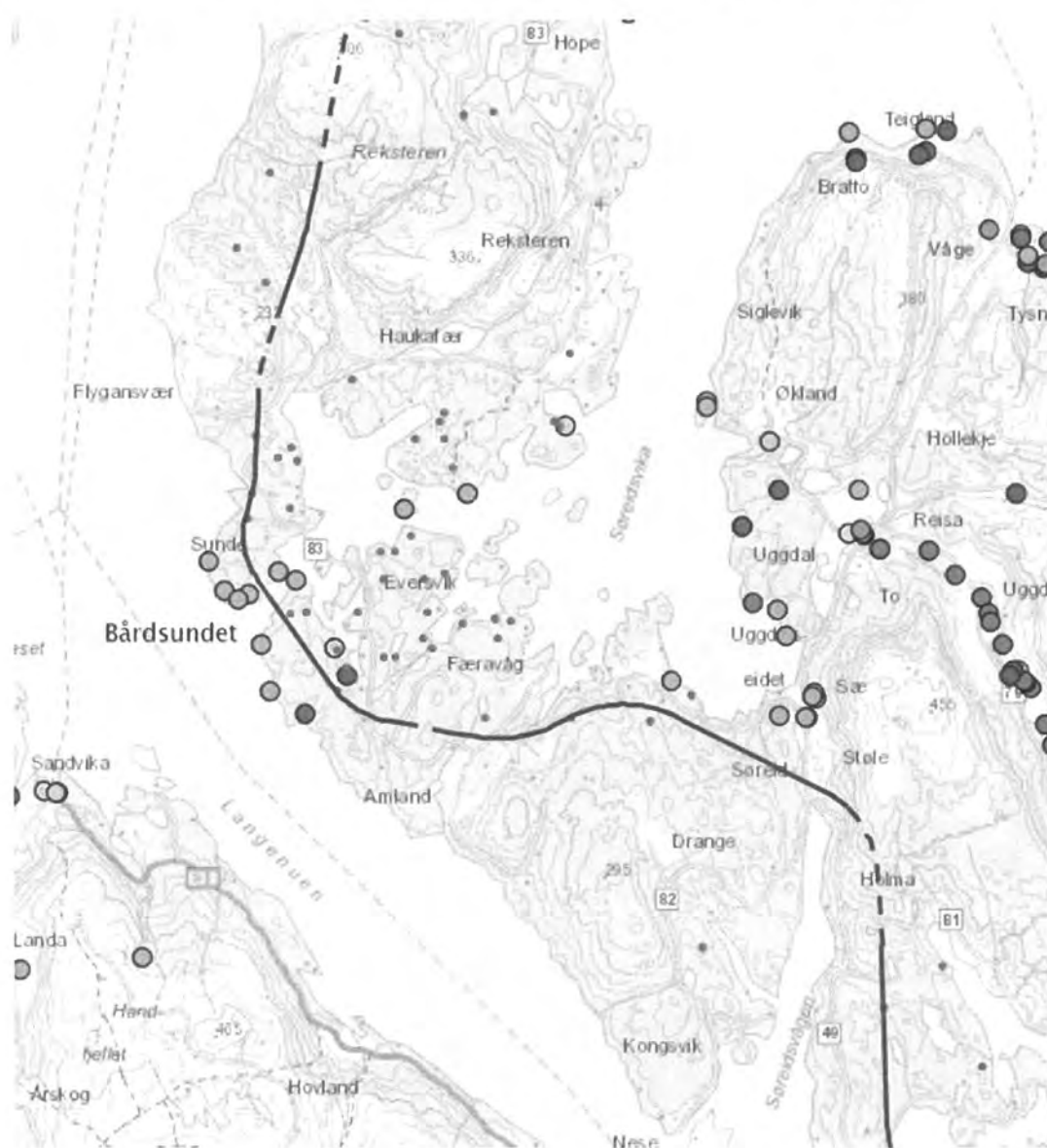
Tabell 9 Oppsummeringstabell for ikkje-prisette konsekvensar, strekninga Gjovåg-Svegatjørn

Brukonsept								
Fag	K7 endeforankra mot Kobbavågen		K8 sideforankra mot Kobbavågen		K7-1 endeforankra mot Gulholmane		K8-1 sideforankra mot Gulholmane	
	K-grad*	Rangering	K-grad	Rangering	K-grad	Rangering	K-grad	Rangering
Landskapsbilete	---	3	---	4	---	2	---	1
Nærmiljø og friluftsliv	---	3	---	3	--/---	2	--/---	1
Naturmangfald	-/--	2	-/--	4	-/--	1	-/--	2
Kulturmiljø	--/---	2	--/---	2	--/---	4	--	1
Naturressursar	--	1	--/---	4	--	2	--	3
Samla rangering	3		4		2		1	

*K-grad står for konsekvensgrad og minusteikna står for: (-) liten negativ konsekvensgrad, (--) middels negativ konsekvensgrad, (---) stor negativ konsekvensgrad

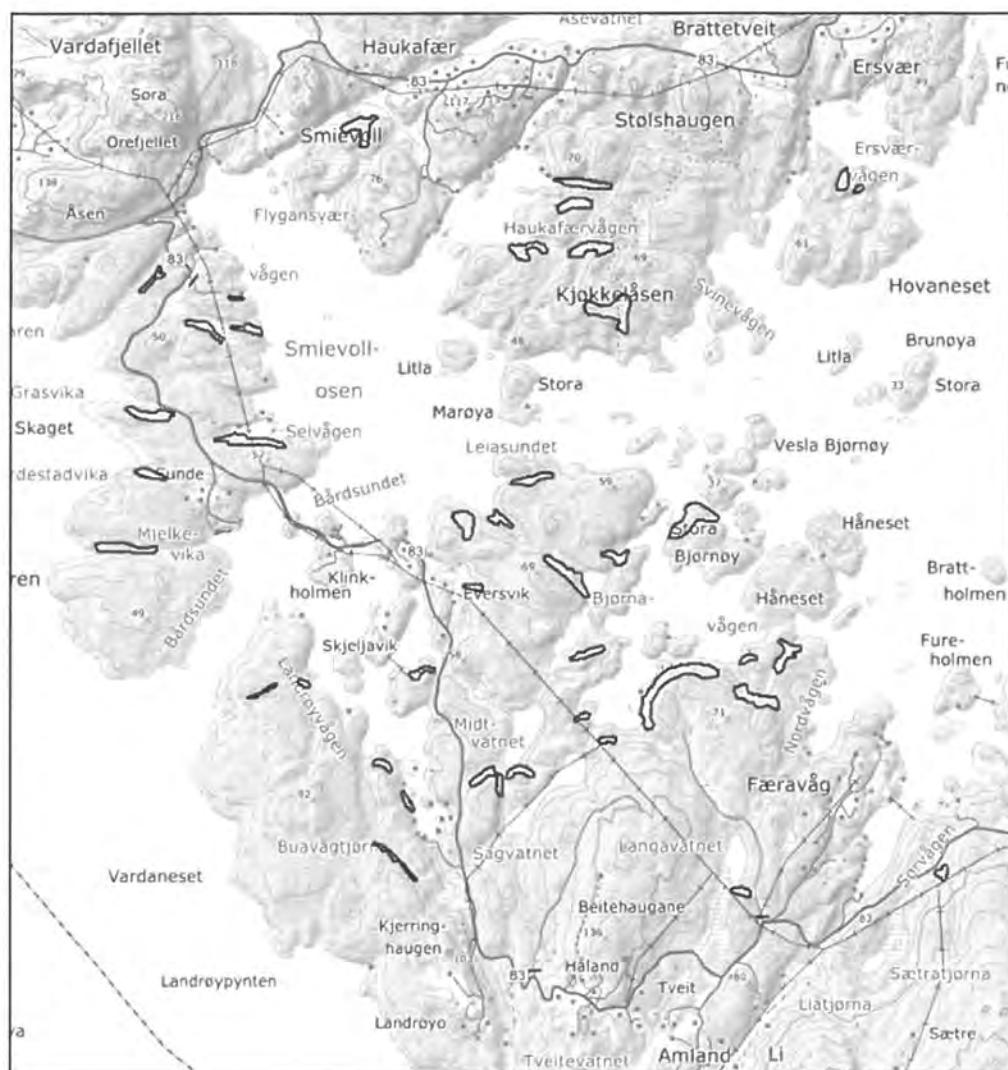
Vedlegg 4: SVVs registrering av kald regnskog i Bårdsundet (SVV 2019:49)

SVV sin registrering av kald regnskog er ikke dekkende med dagens kunnskap.



Figur 16 Boreonemoral regnskog er vist med små blå prikker i kartet, automatisk verna kulturminne er vist med raude symbol

Nyere registreringer viser langt fleire observasjoner av kald regnskog (markert med svart):



Illustrasjon fra Jan Christian Rivenæs.

Referanser:

- Naturvernforbundet 2015: Visjon for Bergen i 2030: Gode, grønne Bergen
<https://naturvernforbundet.no/publikasjoner/visjoner-article39505-4071.html>
- Naturvernforbundet 2019: Brev til Samferdselsminister Hareide med forslag til moderat alternativ for E39 og støtte til elfergesatsingen
- Naturvernforbundet 2019A: Brev til fylkesmannen i Hordaland med anmodning om prosess for Nasjonalpark Søre Bjørnafjorden nasjonalpark
- SVV 2019: E39 Stord-Os Planomtale Alternativ F januar 2019
- Slinde; Nils Magnus 2020: Nasjonal transportplan 2022 2033 Status 19. februar 2020. Presentasjon på Vestland sin Innspilskonferanse for NTP.
- SVV 2020: Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Oppdrag 9: Prioriteringer. 24. mars
- SVV 2020A: Vedlegg til SVV 2020
- Samferdselsdepartementet 2019: NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet
- SVV 2016: E39 Stord-Os, Ådland-Svegatjørn PLANOMTALE PlanID NO201602
Kommunar: Stord, Fitjar, Tysnes og Os Statens vegvesen Region vest, Høringsframlegg 01.11.2016

Linker:

Fylkesside:

<https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/nasjonal-transportplan-ntp/>

Regjeringen:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>

Til Vestland fylkeskommune

Vår dato: 02.04.2020
Deres dato:
Deres referanse:

Innspill til Vestland fylkeskommune sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033

NHO Vestlandet takker for muligheten for å bidra til Vestland fylkeskommune sitt innspill til Nasjonal transportplan (NTP). NTP er et viktig styringsdokument som danner grunnlaget for bedret konkurransekraft for næringslivet i regionen. Vestland er blant landets største eksportfylker. Fylket har blant annet en stor olje- og gassektor med tilhørende leverandørindustri, er landet største havbruksfylke, er et stort fiskerifylke, har stor metallindustri og er blant landets største produsenter av fornybar kraft. Regionen har et næringsliv som er innovativt, internasjonalt orientert og som er svært omstillingsvillig.

Samtidig som det skapes store verdier langs vestlandskysten er Vestland et utfordrende fylke å komme seg rundt i og drive transport i. Fra sør til nord hindres sømløs trafikkflyt av de mange fjordene som skjærer seg gjennom landskapet, og som må krysses ved hjelp av ferger. Skal man ta seg østover må man krysse fjellpartier som skaper store trafikale utfordringer på vinterhalvåret. Vinteren 2019/2020 går inn i historiebøkene som et av de verste årene for vinterregulariteten i høyfjellet på lenge. Vestland er også skredfylket nummer en. Halvparten av alle landets skredpunkt¹ finnes i Vestland². I tillegg til at skredfaren utgjør en betydelig risiko for de som ferdes langs veiene, skaper skred også stengte veier med potensielt lange omkjøringsruter.

Fylket vårt har en utfordrende demografi og et flertall av kommunene har befolkningsnedgang. Skal vi styrke næringslivets konkurransekraft må bedriftene ha tilstrekkelig tilgang til kompetanse i sitt nærrområde. I [Næringslivets kompetansebarometer](#) mener seks av ti bedrifter at de har et udekket kompetansebehov. Det er derfor viktig at det arbeides videre med å etablere større bo- og arbeidsmarkedsregioner som vil gi bedriftene tilgang på en større kompetansepool. Regionen vår må knyttes sammen på en bedre måte enn i dag.

¹ med middels og stor risiko

I vårt innspill til NTP legger vi til grunn at ansvaret for fiskerihavner og regionale flyruter er overtatt av fylkeskommunene. Vi forventer at de prosjekter som ligger inne i dagens NTP fullføres. Vi understreker samtidig behovet for at fylkene gis tilstrekkelig med kapasitet og midler til å ta på seg oppgavene. Vi legger i dette innspillet også til grunn at arbeidet med å realisere Rv. 555 – Sotrasambandet forsetter med uforminsket styrke. Siden anbudet allerede er utlyst og forberedende arbeider er i gang, er dette prosjektet ikke en del av vårt innspill til neste NTP. Det samme gjelder for strekningen Myrmel – Lunde langs E39. I dette dokumentet vil vi heller ikke legge vekt på Bypakker, da byvekstavtalen for Bergen nylig er rullert og Førdepakken løper til tidligst 2023. Vi understreker likevel at vi er positive til Bypakkene som foreligger.

NHO Vestlandets prioriteringer

Prioriterte prosjekter i første seksårsperiode 2022-27

Prosjektnavn	Type prosjekt	Korridor	MNOK
E16 Arna – Stanghelle	Vei og bane, skredsikring	Øst/Vest	22 000 ⁱⁱ
E39 Os – Stord (Hordfast)	Vei og fergeavløsning	Nord/Sør	35 000 ⁱⁱⁱ
E134 Haukelifjell: Vågsli – Røldal og Røldal – Seljestad):	Vei, vinterregularitet	Øst/Vest	7 189 ^{iv}
Stad skipstunnel:	Skipsfart	Nord/Sør	2 700 ^v
E39 – en rekke parseller:	Strekningsvis veiutbedring (gul midtstripe, skredsikring) og fergeavløsning	Nord/sør	-
Totalkostnad			66 654

NHO Vestlandets prioriteringer til NTP er en kombinasjon av veiprosjekter, skipsfart og jernbane. Alle prosjektene har kommet langt i planprosessen og trenger oppstartsbevilgninger fra Stortinget for å bli igangsatt. Over en seksårsperiode utgjør prosjektene investeringer for i overkant av 11 milliarder i året. Av dette utløses rassikringsmidler og fergeavløsningsmidler, i tillegg til vanlige investeringsmidler. Alle prosjektene, med unntak av Stad skipstunnel, er planlagt delfinansiert med brukerbetaling, slik at statens eventuelle bidrag er vesentlig lavere enn totalbeløpet som er skissert

i tabellen over. Noen av prosjektene vil også, avhengig av eventuell oppstart, gå over flere NTP-perioder.

NHO Vestlandet har valgt å ikke sette en prioritert rekkefølge på prosjektene vi har spilt inn i første seksårsperiode. Vi legger til grunn at det som lar seg bygge først, bør igangsettes først.

Omtale av prioriterte prosjekter første seksårsperiode

Arna – Stanghelle (K5)

Arna - Stanghelle er første delprosjekt på strekningen Arna – Voss. Og er et kombinert vei- og baneprosjekt. Strekket er i dag svært utsatt for ulykker og ras. Veien har flere ganger blitt kåret til Norges verste vei^{vi}. Hovedbegrunnelsen for prosjektet er bedre trafiksikkerhet og skredsikring. I tillegg vil prosjektet innkorte reisetiden på bergensbanen og langs E16. Prosjektet binder Trengereid, Vaksdal og Stanghelle og Dale tettere til Bergen. Når hele strekningen til Voss fullføres vil også Voss komme innenfor rimelig pendleravstand² til Bergen. I Viken fylke planlegges samtidig Ringeriksbanen, som sammen med traseen Arna – Voss vil gi vesentlig innkortet reisetid på Bergensbanen.

Prosjektet innebærer tofelts vei mellom Stanghelle og Trengereid og firefelts motorvei mellom Trengereid og Arna. Veien vil i hovedsak gå i tunnel, som i stor grad er planlagt parallelt med ny jernbanetunnel.

E39: Stord – Os (Hordfast)

Strekningen er en del av fergefri E39. Prosjektet innebærer firefelts motorvei mellom Sveгатjørn i Os (Bjørnafjorden kommune) og Ådland i Stord. Prosjektet er planlagt med bro over Langenuen og Bjørnafjorden, som vil erstatte tre av dagens fergesamband³. Det sees også på muligheter til å erstatte enda flere fergesamband som del av prosjektet⁴. Flere aktører har konkrete innovative planer for strekket som gir grunn til å hevde at prosjektet kan utløse ny teknologi^{vii}.

I dag er ny vei mellom Rådal og Sveгатjørn under bygging. Stekningen Os – Stord blir en fortsettelse av denne veien. I Rogaland er byggingen av Rogfast, som vil gi fergefri forbindelse mellom Stavanger og Haugesund (og dermed også Stord), igangsatt. Med realisering av E39 Stord – Os vil

² Under 45 minutter.

³ Sandvikvåg-Halhjem, Halhjem-Våge og Jektevik-Hodnaneset.

⁴ Blant annet et av sambandene til Austevoll og enkelte samband mot Kvinnherad.

det bli fergefri forbindelse hele veien mellom Bergen og Stavanger. Dette vil skape en stor bo- og arbeidsmarkedsregion mellom to av landets største byer. Prosjektet gjør også at Stord vil bli innen pendleavstand til Bergen.

E134: Haukelifjell (Vågsli – Røldal – Seljestad)

E134 Haukelifjell er en viktig forbindelse mellom Vestlandet og Østlandet. Etter E16 Filefjell og Rv.52 Hemsedal kombinert, er Haukelifjell den mest brukte veien for godstransport mellom øst og vest^{viii}. E134 er en av to øst/vest-forbindelser som Statens vegvesen anbefaler⁵ og er regjeringens prioriterte øst/vest-forbindelse^{ix}. Prosjektet innebærer for vår region to delstrekninger: Vågsli – Røldal og Røldal – Seljestad. I tillegg er flere delstrekninger under planlegging øst for Vestland fylke.

Stad skipstunnel

Stad skipstunnel er et sjøfartsprosjekt, og er det eneste store kystprosjekter som ligger inne i dagens NTP. Prosjektet innebærer å bygge en skipstunnel gjennom stadplatået slik at skip kan unngå å gå over det værharde stadhavet. Tunnelen gir også mulighet for etablering av hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund. Dette vil særlig knytte området Florø – Ålesund tettere sammen og som vil gi økte muligheter for reiselivet langs kysten.

Prosjektet er bevilget fem millioner i planleggingsmidler i statsbudsjettet 2020, slik at oppstartsbevilgning kan gis i henhold til Nasjonal transportplan.

E39: en rekke parseller

E39 er den viktigste sambindingsveien i Vestland fylke. Europaveien mangler gul midtstripe langs flere deler av strekningen, særlig gjelder dette nord for Bergen. Nord i fylket er det også mange skredpunkt langs E39. Det er viktig at utbedring av veien med gul midtstripe fortsetter slik at vi får en helhetlig stamvei fra sør til nord i Vestland. Det som kan realiseres først, bør bygges først. Skredpunktene bør også sikres, og transportetatene sine anbefalinger bør da ligge til grunn for prioritering. Vi vil i første periode særlig fremheve parsellene; Nordhordlandtunnelen, Bogstunnelen – Gaular grense, samt Langeland – Moskog.

⁵ Den andre er Rv. 52 over Hemsedal.

Prioriterte korridorer i siste seksårsperiode 2028-2033

Vestland er et stort og langstrakt fylke og vi er derfor avhengig av flere korridorer for å dekke alle regioner i fylket på en helhetlig måte, særlig gjelder dette for øst/vest-forbindelsene. Fra sør til nord er det E39 som er den viktigste veien. I tillegg er Rv.13 en viktig avlastingsvei og viktig for kommunikasjonen nord/sør i indre del av fylket. Østover er E16/Rv.52, Rv.15 og Rv.7 viktige veier. Vi legger til grunn at E134 er startet opp i første periode. Videre at det som lar seg bygge først, bør igangsettes først.

Korridorer	Omtale
E39	Strekningsvis veiutbedring (gul midtstripe, skredsikring) og fergeavløsning
E16: Stanghelle – Voss	Vei og bane, skredsikring
Rv. 13	Vinterregularitet, veiutbedring og skredsikring,
E39/ E16 i Bergen (ringveg øst)	Utbedring av trafikal sårbarhet i Bergensområdet
Rv. 15: Strynefjellet	Vinterregularitet, tunnelsikkerhet og skredsikring
Godsterminaler	Godsoverføring bane og havn
E16 og Rv.52	Veiutbedring (gul midtstripe), skredsikring og vinterregularitet
Rv. 7	Vinterregularitet Hardangervidda (konsept K2 – korte tunneler).

Omtale av prioriterte korridorer og prosjekter i andre periode

E39

Se tidligere omtale av strekket. De veiprosjekter som er mulig å realisere først, bør bygges først. Visjonen om fergefri E39 må opprettholdes, for på sikt å avløse de mange fjordkryssingene som i dag fører til transportstans og dermed merkostnader for næringslivet.

Av konkrete prosjekter langs strekket i andre periode vil vi blant annet trekke frem: Byrkjelo – Sandane, Skredsikring Våtedalen, Eikefet – Romarheim, Flatøy – Eikefet, Heiane – Ådland og Bykjelo - Grodås.

E16: Stanghelle - Voss

Stanghelle – Voss er siste delstrekk av ny planlagt vei og bane mellom Arna i Bergen og Voss (K5). Det er viktig at dette strekket får oppstart så snart første delprosjekt (som vi har spilt inn i første periode) går mot slutten av anleggsperioden. Utbygging av de to delprosjektene må sees i sammenheng.

Rv. 13

Langs Rv.13 er det særlig viktig å sikre vinterregularitet mellom Vik og Voss. Denne veien er også viktig for å avlaste E16 dersom Gudvanga- eller Lærdalstunnelen skulle bli stengt. I Ullensvang kommune er Rv.13 også svært utfordrende med mange smale partier og en rekke skredpunkt. Strekket mellom Odda og Bjortveit er blant annet kåret til en av Norges verste veier*.

E16/E39 i Bergen (Ringveg øst)

Trafikken i Bergen er i dag svært sårbart for stans. Særlig utfordrende er dette langs E39 mellom Bergen sentrum og Åsane, samt fra Åsane sentrum til Nordhordlandbruene. Førstnevnte er et sårbart strekke på grunn av faren for stans og stenging (særlig i Fløyfjellstunnelen), med lang omkjøringsvei. Særlig fikk vi erfare dette høsten 2019 da all trafikk i Bergensområdet ble lammet på grunn av et vannledningsbrudd i Sandviken. Løsningen vil på lang sikt være å bygge en ny ringvei mellom Fjøsanger og Åsane via Arna (Ringveg øst). Løsningen på kort sikt kan være å bygge et nytt løp i Fløyfjellstunnelen*. Veien mellom Åsane sentrum og Nordhordlandsbroen er utfordrende på grunn av tung trafikkbelastning og mange kryss som skaper stans i trafikkflyten. Veien går også gjennom et tett bebodd område. Her vil løsning være å etablere en ny vei mellom Åsane og Nordhordlandsbroen (Nordhordlandtunnelen).

Rv. 15: Strynefjellet

Rv. 15 er en viktig øst/vest-forbindelse for Nordfjord og søndre Sunnmøre. Veien brukes også som nord-sør forbindelse med påkobling mot E6 ved Otta. Vinterregulariteten på strekket er utfordrende. Veien har også smale tunneler på flere deler av strekket som trenger sikkerhetsoppgradering og utvidelse.

Godsterminaler

Godsterminalen for jernbane i Bergen er ikke dimensjonert for fremtidens transportbehov. Særlig utfordrende er situasjonen etter at Bybanen i Bergen nå legger beslag på store deler av dagens

arealer. Det må etableres en ny godsterminal som øker graden av godsoverføring fra vei til bane og fører til økt samhandling mellom transportaktørene. NHO Vestlandet understreker også at det er viktig at infrastrukturen til godsterminalene og havnene i fylket er god. Og at det legges helhetlige planer for dette.

E16/Rv. 52

I tillegg til utbedring av korridoren Arna-Voss, er E16 også utfordrende mellom Voss og Gudvangen, her mangler veien gul midtstripe langs flere partier, i tillegg til at flere av tunnelen på strekket må utbedres. I Nerøydalen trengs skredsikring.

Ved Borgund i Lærdal kobler E16 seg på Rv.52 Hemsedal som er det blant de mest trafikkerte øst-vest-strekningene. Dette er en av to av Statens vegvesen sine anbefalte øst/vest-forbindelser⁶. Over Hemsedalsfjellet må det sikres bedre vinterregularitet.

Rv. 7 Hardangervidda

Riksvei 7 over Hardangervidda er en av de mest vinterstengte veiene i landet. Veien har stor betydning for reiselivet. Statens Vegvesen gjennomførte i 2015 en KVVU hvor de anbefalte at det ble bygget en rekke korte tunneler langs strekket som vil bedre vinterregulariteten.

Vennlig hilsen
NHO Vestlandet

Grete Karin Berg
Regiondirektør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

⁶ Den andre er E134 over Haukeli.

-
- i <https://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Geofag/Skred/Skredsikring>
- ii <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e16banearnastanghelle/fakta>
- iii <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos/nyhetsarkiv/e39-stord-os-hordfast-blir-8-milliardar-billigare>
- iv iv <https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-24-oppdrag-1-vedlegg-1-prosjektomtaler-korrigert.pdf>
- v <https://www.kystverket.no/Nyheter/2019/juni/stad-skipstunnel-kan-bygges-innenfor-ntp-rammene/>
- vi <https://www.naf.no/tips-og-rad/bilferie-og-reise/reisetips/de-10-verste-veiene-i-norge/>
- vii <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ferjefriE39/nyhetsarkiv/aluminiumbru-over-langenuen-kan-bli-en-realitet>
- viii https://www.vegvesen.no/attachment/2486994/binary/1294832?fast_title=Godsunders%C3%B8kelse+Vestlandet+2018.pdf
- ix <https://www.nrk.no/osloogviken/-vil-kunne-gi-betydelig-kutt-i-reisetid-1.12710656>
- x <https://www.naf.no/tips-og-rad/bilferie-og-reise/reisetips/de-10-verste-veiene-i-norge/>
- xi <https://www.ba.no/nytt-lop-i-floyfjellstunnelen-kan-hindre-fremtidig-kaos/s/5-8-1221749?access=granted&access=granted>
-

Nordfjordeid/Sandane, 3. april 2019

Til Vestland fylkeskommune

INNSPEL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033

Staten og Vestland fylkeskommune kan spare milliardar på å investere i lønsame ferjeavløysingsprosjekt. Nordfjordbrua (fjordkryssinga Anda-Lote) er eit slikt prosjekt og kan finansierast med brukarbetaling og ferjeavløysing.

Realisering av Nordfjordbrua ville vere ein unik sjanse til regional og nasjonal utvikling og vekst, og vil samtidig gje industriutvikling og aktivitet i verftsindustrien på Vestlandet – med bruk av ny teknologi utvikla m a i Statens Vegvesen sitt prosjekt «Ferjefri E39».

Vi vil be om at Vestland fylkeskommune i sin uttale til NTP vektlegg at staten må legge til rette for gjennomføring av fleire ferjeavløysingsprosjekt både på riks- og fylkesvegnettet, og peikar på Nordfjordbrua Anda-Lote som eit aktuelt pilotprosjekt på ferjeavløysing med ny teknologi på riksvegnettet.

Bakgrunn og utdjupande informasjon

Stortinget har tidlegare gjort vedtak om å leggje til rette for realisering av ferjeavløysingsprosjekt og spesielt peika på bruk av ny bruteknologi og forbedra rammevilkår som gjer dette mogleg. Å erstatte ferjer med bru som gjev fast samband og døgnope fylkes- og riksvegar, vil skape utvikling og vekst, etablere større bo og arbeidsmarknader, og sikre helse og tryggleik for samfunnet. I tillegg vil investering i lønsame ferjeavløysingsprosjekt kunne skape grunnlag for ny regional industri med nasjonalt og internasjonalt potensiale.

Det er i dag fleire faktorar som gjer det vanskeleg å få realisert lønsame ferjeavløysingsprosjekt og som må endrast for å få realisert prosjekta:

- Staten må sørge for klare og tydelege retningslinjer og prosedyrar for godkjenning av ferjeavløysingsprosjekt både på riks og fylkesvegnettet.
- Faktiske kostnader for drift av ferjesambanda (inklusive framtidige kostnader til drift og vedlikehald av landanlegg) må leggjast til grunn for ferjeavløysingstilskotet som blir utbetalt både på riks- og fylkesvegnettet.
- Det må bli fleksibilitet i rammevilkåra slik at dei kan tilpassast kvart enkelt prosjekt. Alle prosjekt er ulike med ulik risiko og ulik økonomi.

- Det er spesielt viktig å få fram gode finansierings- og garantiordningar som gjev lågast mogleg kapitalkostnad. I dag oppnår ein lave renter basert på garantiar frå fylkeskommunar. Ein må sjå på alternative finansieringsløyningar med direkte eller indirekte statlege garantiar for større infrastrukturprosjekt.
- Alternativkostnaden til å investere i bru/ferjeavløysing vil vere ferjekostnader til evig tid. Investering i lønsame infrastrukturprosjekt vil spare Staten og samfunnet for store beløp som kan nyttast på andre prioriterte områder i samfunnet. Avkastninga på mange av ferjeavløysingsprosjekta vil vere vesentleg betre enn krava som er sett til avkastning i Oljefondet (3%).
- Ein må opne for samarbeid – (spleiselag mellom private og det offentlege) -slik at innovasjonskrafta i heile verdikjeda blir utnytta. Eit godt døme på slikt utviklings - samarbeid er arbeidet som er gjort med utvikling av ny brute teknologi i regi Statens Vegvesen – ferjefri E 39 – Region Vest. Arbeidet som er gjort i dette prosjektet vil kunne gje billegare og ikkje minst raskare realisering av mange lønsame prosjekt.
- Det må opnast for samarbeid mellom Private og det Offentlege (POS) for å få fram innovative planleggings- og gjennomføringsmodellar der privat og offentlig samspel tek ut det beste i begge sektorar. Innovasjonskrafta ligg i industrien og finansieringsstyrken ligg i det offentlege. Eit samspel på dette området vil føre til raskare, rimelegare og betre infrastruktur til gode for alle.
- Organisering i eit samarbeid mot felles mål (POS) ved å planlegge for å bygge og gjennomføre prosjekta vil gje styrke og tempo i framdrifta. Dette er noko samfunnet er avhengig av i tida framover.

• **Nordfjordbrua : Grunn pilarar og status for prosjektet pr dato:**

1. Godkjend kommunedelplan – utarbeidd av Asplan Viak – 2018.
https://gloppen.kommune.no/innsyn_pluss/wfdocument.ashx?journalpostid=2017014512&dokid=1347732&versjon=1&variant=A&
2. Trafikk og finansieringsanalyse utarbeidd av Norconsult AS – 2019. Viser trafikkpotensiale med ÅDT på minimum 3000 og eit finansieringspotensiale på inntil 3.7 Mrd.
<https://nordfjordbrua.no/wp-content/uploads/2018/10/Rapport-Nordfjordbrua-14mai2018-Norconsult-002.pdf>
3. Prosjektskisser som viser realistiske løysingar som er mogleg å gjennomføre innanfor fastsett investeringsramme for prosjektet (2.4 – 3.7mrd) - 2020. To uavhengige konsulentgrupperingar har levert forslag til konsept:
 - Dr Tech Olav Olsen i samarbeid med Norconsult og Prodtex AS
 - LMG Marin i samarbeid med Multiconsult mfl

Begge prosjektskissene ligg innanfor fastsett investeringsramme for prosjektet og kan finansierast med brukarbetaling og ferjeavløysingsmidlar.

For Nordfjordbrua er det svært viktig å få avklart og fastlagt prosedyre for konseptval før vi set i gang detaljplanlegging og finansiering av prosjektet. Vi er no i dialog med Kystverket for å få aksept for den beste løysing for Fjordkryssinga. Når vi har ei slik godkjenning på plass vil det bane veg vil for heilt nye konsept som vil kunne halvere kostnadane med å bygge bruer. Det er og sentralt og svært viktig at produksjon av bruer kan skje regionalt og dermed også kunne skape ny industri med stort marknadspotensiale nasjonalt og internasjonalt.

Neste steg i prosessen vil vere at vi går i dialog med Samferdsledepartementet og SVV om detaljplanlegging og gjennomføringsstrategi for realisering.

Den beste måten å få gjennomført alle sine intensjonar på er å velje ut eit eller fleire utviklingsprosjekt som er mogleg å realisere raskt for å vise veg for andre.

Nordfjordbrua – Fjordkryssinga Anda Lote - vil vere eit svært godt eigna utviklingsprosjekt.

Nordfjordeid/Sandane, 3. april 2020

Styret i Nordfjordbrua AS

Alfred Bjørlo

Styreleiar

Svein Ottar Sandal

Nestleiar

Jan Olav Tryggestad

Dagleg leiar

Kristine Dahl

Styremedlem

Birte Kjørvik Fossheim

Styremedlem

Beate Nordvik Dybendal

Styremedlem

Mats Andersson

Styremedlem

Lars Svein Drabløs

Styremedlem

Leidulf Gloppestad

Ordførar i Gloppen kommune

Vedlegg:

- Prosjektskisse 1 : Dr. Tech Olav Olsen , Norconsult , Prodtex
- Prosjektskisse 2 : LMG Marin. Multiconsult mfl

Prosjektskisse 1 :Bilde frå Prosjektskisse Dr Tech Olav Olsen / Norconsult/Prodtex

Løysing Fjordkryssinga Anda Lote med skipskanal gjennom Andaneset

Link til film som viser korleis Nordfjordbrua kan bli produsert og montert

<https://vimeo.com/386949457/22e2b6170b>

/



Kontaktperson Prosjektskisse 1: Tore Roppen . Tlf 91599925

**Prosjektskisse 2 :Bilde frå Prosjektskisse LMG Marin /Multiconsult/Johs Holt/
Løysing Fjordkryssinga Anda Lote med sentrisk skipssluse.**



Kontaktperson Prosjektskisse 2 :Geir Lasse Kjersem : Tlf 90111528

Kontaktperson for ytterlegare informasjon frå Nordfjordbrua AS:

Dagleg leiar Jan Olav Tryggestad – jotrygg@outlook.com , mobil 91160299

Uttale til NTP 2022-2033 frå Nordfjordrådet (etter drøfting i Nordfjordrådet 17. februar 2020)

Nordfjord består av kommunane Stryn, Stad, Gloppen og deler av Kinn og Bremanger kommunar. Nordfjord-regionen har samla om lag 25-30.000 innbyggjarar. Nordfjord er ein region med rikt og variert næringsliv, og sterke veldrivne kommunar. Regionrådet for Nordfjord er pr 2020 samansett av Stryn, Stad, Gloppen og Kinn kommunar.

Ei av Nordfjord-regionen sine største utfordringar for å ta ut utviklingspotensialet i regionen, er gode og sikre sambindingsveggar og gjennomfartsårer på land og sjø. Regionen er nord/sør delt av Nordfjorden og Utvikfjellet. For store delar av Nordfjord samt delar av Møre og Romsdal gjer smale tunnellar og usikker vinterveg over Strynefjellet aust/vest sambandet særskilt krevande for næringslivet, samtidig som Stadhavet er ei sperre for transport til havs.

Nordfjordrådet vil peike på viktigheita av Stad skipstunnel og å legge til rette for å flytte meir transport over til sjø, ikkje berre for Nordfjord, men for heile Vestlandet. Stad Skipstunnel er det einaste store investeringstiltaket knytt til sjøtransport i inneverande handlingsperiode av NTP, og har vore grundig utgreia både når det gjeld kostnad og nytteeffekt. Skipsleia rundt Stad er ei av dei hardaste vi har langs kysten og Stad skipstunnel vil vere nasjonalt banebrytende for både gods- og passasjertransport. Stad Skipstunnel er prioritert i fyrste periode av gjeldande NTP med føresett oppstart seinast i 2021.

Nordfjordrådet krev at Stad skipstunnel får startløyving i 2021 som vedteke av Stortinget og fullfinansierast i åra 2022-25, som føresett i gjeldande NTP.

Næringstransporten austover går dagleg på Rv15 Måløy-Otta med fersk fisk frå kysten og kjøtvarer frå indre Nordfjord, og desse har dårleg tid. I tillegg er Rv15 hovudåra for kollektivtrafikken frå Nordfjord til både Austlandet og Trøndelag, og vegen har stor trafikk til og frå andre store bedrifter, m.a. det nest største meierianlegget i landet, Tine Byrkjelo. Rv 15 har ein samla ÅDT langs Hornindalsvatnet på om lag 2500 bilar. Rasfaren ved Skredestranda, samt kø-køyring gjennom dei gamle Strynefjellstunnellane året rundt og stadig stenging av Strynefjellet grunna rasfare på haust og vinter, gjev store problem. Riksveg 15 er også viktig for å knyte saman godstransport på sjø med det nasjonale jernbanenettet, sidan Rv 15 går mellom hamn i Måløy og togstasjon på Otta.

Nordfjordrådet meiner Rv15 er så viktig og rasfare og utifredsstillande tunnelstandard utgjer så stor utfordring for næringslivet i regionen at ein samla region står bak kravet om at vedtatt konsept B1 for Rv 15 Strynefjellet med mulig arm til Geiranger må inn som skredsikrings-/tunnelsikringsprosjekt i fyrste periode av NTP 2022-2033. Også Rv15 Skredestranda må rassikrast, jmf ny oversikt over prioriterte rastiltak frå SVV (desember 2019).

Den samla potten for rassikring i NTP må aukast monaleg også ut frå øvrige store rasutfordringar på vegnettet, og Nordfjordrådet stør fullt ut innspela om dette frå Nasjonal Rassikringsgruppe.

E39 går i dag gjennom Byrkjelo, til Sandane over Nordfjorden ved Anda-Lote, via Nordfjordeid, til Kjøs bru og Kvivsvegen vidare til Volda.

På denne strekninga er det spesielt to prekære flaskehalsar mellom Byrkjelo og Sandane - Breimsfjellet ved Gullkista og Kleivedammen ved Jarbugda - som skaper store utfordringar for trafikken. Strekninga har ÅDT på om lag 2400 bilar. Vestfrå kjem hovudtyngda av trafikk frå ferja Lote-Anda som går med 20 minuttssavgongar. Dette fører til at trafikken kjem som pulsslag kvart 20 minutt og står i kø ved dei to flaskehalsane Jarbugda og Gullkista.

Utbetring av E39 Byrkjelo-Sandane ligg inne i siste periode av inneverande NTP med 1 mrd NOK. Det har dei siste to åra vore arbeidd inn mot Statens Vegvesen (SVV) for å sjå på mogleheiter for å gjere dei heilt nødvendige tiltaka enklare og billegare, for på den måten å få gjennomført dei raskare.

Nordfjordrådet meiner rask opprusting av E39 ved Gullkista og Jarbugda er heilt nødvendig, og krev at desse vert prioritert i fyrste periode av NTP 2022-2033.

Trasé for ferjefri E39 er vedtatt av Stortinget, med ny E39 frå Byrkjelo til Grodås. Nordfjordrådet stiller seg bak dette vedtaket. Ferjefri E39 er eit viktig sambindingsprosjekt med stor lokal, regional og nasjonal verdi. Det er viktig at ein planlegg desse vegane på ein måte som gjer at den regionale verdien av ferjefri E39 vert reell, både når det gjeld plassering og utforming av kryss og avkøyringar, samt tilkomstvegar inn til E39. Vegen går gjennom rike jordbrukskommunar. Stortinget sine målsettingar om auka matproduksjon og reduksjon av nedbygging av dyrkajord må syne att også i eit slikt prosjekt.

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane har også peika på dette tidlegare i sitt vedtak 23.01.2019; «...og ein standard som er tilpassa trafikkgrunnlaget og som held kostnadane på eit nivå som gjer at prosjektet er realiserbart. Fylkesutvalet understrekar at ein i det vidare arbeidet med traséar og tilpassingar må leggje stor vekt på lokale behov og interesser. På kommunedelplannivå er det og avgrensa med detaljar, og vanskeleg for den enkelte å sjå omfanget av konsekvensar for sine interesser og moglegheiter for tilpassingar. Dette gjer òg at det er spesielt viktig å ivareta desse omsyna.»

Nordfjordrådet stiller seg bak Stortinget sin vedtekne trasé for ferjefri E39, og meiner at E39 Byrkjelo-Svarstad må inn i NTP 2022-2033.

Nordfjordrådet meiner omsyn til jordvern må vektast høgare, og at planlegging av ferjefri E39 i større grad må samordnast med andre prosjekt i regionen, slik at sambinding og nytteverdi vert større for lokal og regional trafikk.

Næringsliv og kommunar i Eid (no Stad) og Gloppen har over lenger tid arbeidd saman i eit bruselskap med ynskje om å erstatte ferje Anda-Lote med ei bru, finansiert av ferjeavløysingsmidlar og bompengar (ferjeavløysingsprosjekt). Brua vil utløyse ein stor felles bu- og arbeidsmarknadsregion. Brua vil også utfylle og binde Nordfjord saman på ein måte som gjer at kommunane, næringslivet, dei vidaregåande skulane og andre offentlege funksjonar i Nordfjord kan samarbeide tettare og utvikle regionen vidare, i tråd med måla i Regjeringa si ferske Distriktsmelding. Ein føresetnad som bruselskapet arbeider etter, er at brua kan finansierast og realiserast innafor ferjeavløysing og bompengar, og ikkje kome i konflikt med ny E39-trasé om rammeløyvingar i NTP.

Nordfjordrådet stiller seg bak Nordfjordbrua AS sitt arbeid om bru Anda-Lote som eit ferjeavløysingsprosjekt. Nordfjordrådet meiner det er avgjerande at Vestland fylke tilrår dette i sin uttale til NTP for 2022-2033.

Nordfjordrådet vil også påpeike at staten må setje fylkeskommunane økonomisk i stand til å ruste opp og ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Også her må drift/vedlikehald, rassikring/tunellsikring, mindre utbetringar og flaskehalsar prioriterast øvst

Nordfjordrådet vil også påpeike trongen for midlar til gang- og sykkelvegar på riks- og fylkesvegnettet også i distrikta. Trygg skuleveg for alle born som kan gå/sykle til skulen må her ha fyrsteprioritet.

Alfred Bjørlo
Ordførar Stad, leiar i Nordfjordrådet

Per Atle Kjøllesdal
Ordførar Stryn, nestleiar i Nordfjordrådet

Leidulf Gloppestad
Ordførar Gloppen

Fra: Baste Tveito (baste@nonl.no)

Sendt: 02.04.2020 14:22:19

Til: Vestland fylkeskommune

Kopi:

Emne: Nordhordland Næringslag - innspill til NTP 2022-2033

Vedlegg:

Vi viser til frist for innspill til arbeidet med NTP 2022-2033 samt innspill fra Regionrådet Nordhordland i samme anledning.

Nordhordland Næringslag slutter seg til innspillene fra Regionrådet Nordhordland.

Vi vil spesielt bemerke at et samlet næringsliv i Nordhordland ser på rask realisering av E39 Klauvaneset Vågsbotn som i særstilling det viktigste tiltaket for framtidig vekst i regionen. Prosjektet er planmessig i rute til oppstart 2024/2025.

Med vennlig hilsen

Baste Tveito

Daglig leder



M: 916 69 641 | baste@nonl.no | www.nonl.no

Følg oss på [Facebook](#)

Til Vestland Fylkeskommune

Kopi:

Deres ref:

Vår ref: NLF Region 5

Bergen, den 22.03.2020

Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022 - 2033

Innledning

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er i dag betydelig. Fylkeskommunen må i neste planperiode foreta store investeringer på vei-, kai- og broanlegg. I tillegg kommer oppgradering av tunneler i henhold til «Tunnelsikkerhetsforskriften». For Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er det derfor viktig at fylkeskommunen sikres tilstrekkelig økonomiske midler gjennom Stalige overføringer, øremerket vei og veivedlikehold sommer og vinter.

For NLF er det en målsetning og en forutsetning at vi skal ha *miljø- og energieffektive veier som er sikre og trygge*. Gul midtstripe er et minimumskrav.

Ras- og skredsikring

Veinettet i Vestland er i dag blant det mest rasutsatte i Norge. Flere veier har «Norgesrekord» i antall ras. Det er også grunn til å tro at endringer i klimatiske forhold vil føre til økt ras- og skredfare. Vestlandet er en av de regionene som vil møte de største utfordringene. I følge Statens vegvesen og rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveier i Region vest» er det minst 214 ras- eller skredpunkt på riksveinettet i Vestland. Tilsvarende tall for fylkesveinettet er 794. Den dystre sannheten er at tallene øker fra år til år. Det er helt klart tid for stor statlig og fylkeskommunal innsats for å rassikre Vestlandet. Dette må synliggjøres i kommende NTP.

Døgnhvilplasser

En må i kommende NTP følge opp målsetningen om et tilstrekkelig antall godkjente døgnhvilplasser. Sjåførene på tunge kjøretøy må forholde seg til strenge regler om kjøre- og hviletid. Brudd kan straffes med bøter og førerkortbeslag. I Vestland er det i dag 10 godkjente døgnhvileplasser med oppstillingsplass til totalt 117 lastebiler/ vogntog. Det burde vært det doble.

Ferjedrift

Fra 1. januar 2019 startet det landsomfattende betalingskonseptet AutoPASS for ferje på flere ferjesamband. Samtidig ble beregningsgrunnlaget (ferjeregulativene) endret og rabattordningene for næringstransporten redusert med 10%. Overgang til lav- eller 0-utslippsferjer påfører fylkeskommunen økte ferjekostnader. Noen fylkeskommuner har valgt å øke ferjetaksten for å dekke inn disse ekstrakostnadene. I sum har dette og andre forhold ført til store ekstrakostnader for næringslivet. NLF har derfor følgende krav:

- Nasjonale føringer for alle ferjesamband i Norge.
- Ett ferjeregulativ.
- 50% rabatt for næringstransporten
- Redusert forskuddsbetaling.
- Takstregulering av ferjeregulativ maksimalt en gang pr. år (1. januar).

Bymiljøpakker / byvekstavtaler/ bompenger

Antallet reisende i byområder er økende. For å unngå at dette bidrar til økt forurensning og forverret fremkommelighet, vil regjeringen at flere skal gå, sykle eller benytte kollektivtilbudet i byen.

Belønningsavtaler, bymiljøavtaler og byvekstavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som en målsetning.

Næringstransporten er ikke en del av forutsetningen, og bør følgelig skjermes for ekstraordinære tiltak.

Næringen tar selvsagt miljø- og miljøutfordringer på alvor, og investerer i ny og kostbar teknologi for å bidra til redusert forurensning. Næringstransporten er godsets kollektivtransport.

NLF har derfor følgende krav:

- Månedstak i bomringer
- Timeregel
- Tilgang til kollektiv- og sambruksfelt der det er praktisk gjennomførbart
- Ikke ekstraordinære miljø- og rushtidsavgifter
- Differensiering for motorkjøretøy med EURO 6 motor

E16 Arna – Gudvangen

E16 ble i 2018 kåret til «Norges verste vei». Dette er en høyst tvilsom «ære». E16 er hovedpulsåren mellom de to største byene i Norge. Det finnes ingen gode omkjøringsalternativ for tunge kjøretøy når E16 er stengt. Oppgradering av Fv7 Granvin-Norheimsund-Trengereid ville endret dette. Strekningen Arna–Voss må tas først, dernest strekningen Voss-Gudvangen. NLF krever at E16 og K5 realiseres omgående.

Ringvei Øst

Byggetrinn 1, Fjøsanger-Arna, må prioriteres først. Riksvei 580 via Grimesvingene fungerer i dag som omkjøringsvei når veien mellom Åsane og Bergen sentrum er stengt. Hendelser den siste tiden har vist at Fv580 ikke er egnet som omkjøringsvei. Byggetrinn 1 vil i tillegg lede gjennomgangstrafikk bort fra Danmarks plass og Bergen sentrum.

E134

Transportnæringen er svært opptatt av å sikre så rask oppstart og så sammenhengende utbygging som mulig av ny E134 over fjellet. Reguleringsplanene er nå under behandling i begge involverte kommuner (Odda og Vinje) og Statens vegvesen er godt i gang med å utarbeide bompengesøknad.

Bygging av strekningen Seljestad-Røldal synes greit avklart, bl.a. med låneopptak (bompenger) for å finansiere oppstart i 2022/23.

NLF mener en i tillegg må komme i gang med Røldal-Vågsli, den mest uværsutsatte strekningen. Også her med låneopptak basert på bompengefinansiering.

Skissert byggestart ifølge NTP er 2028/29, men etter vår modell er det mulig å realisere deler av E134 Røldal-Vågsli i perioden 2021-24 utelukkende ved låneopptak finansiert med bompenger. En tidsforskjell på 6-8 år er betydelig, gitt tiltakende uværspromatikk.

Bakka i Stordalen–Solheim i Skjold i Etne og Vindafjord kommune må inn i ny NTP tidlig i perioden. Dette er en meget krevende veistrekning for den tunge næringstrafikken. Kommunene har traseen i vedtatt kommunedelplan.

En KVV for «arm til Bergen» må komme på plass slik at vi får en riktig verdivurdering av prosjektene over E134, eventuelt sammen med en indre ferjefri E39.

E39

E39 Storehaug-Moskog må inn tidlig i planperioden. Dette vil avlaste Førde sentrum og eliminere utfordringene i dagens Halbrendslia. Likeledes strekningen E39 Bogstunnelen-Gaular grense og strekningen Byrkjelo-Sandane. I tillegg er det noen ras- og skredpunkter på E39 som ikke blir omfattet av ny vei. Disse må utbedres, ref. pkt. om ras- og skredsikring.

Sør i Fylket må Bokn–Stord også inn tidlig i ny planfase.

Fv7

Fv7 Granvin-Norheimsund-Trengereid fungerer i dag som omkjøringsvei når E16 Bergen-Voss er stengt. Veien egner seg dårlig som omkjøringsvei, spesielt for de tyngste kjøretøyene. Veien er smal med mange «flaskehalsen». I tillegg er det tunneler på strekningen Norheimsund-Kvamskogen og Samnanger-Trengereid som har redusert høyde. NLF mener strekningene Granvin-Fykse, Norheimsund-Kvamskogen og Samnanger-Gullbotn må prioriteres. Statlige overføringer er en forutsetning.

Rv13 Vikafjellet

Riksvei 13 over Vikafjellet har vært den mest stengte fjellovergangen i Sør-Norge i vinter, og dobbelt så mange dager som tilsvarende periode forrige vinter. For fastboende og næringsliv er dette en meget utfordrende situasjon. Skal veien bli en sikker helårsvei, er det nødvendig med stor innsats på strekningen.

Rv15 Strynefjellet

Konsept B1 blir lagges til grunn for videre planlegging av Rv 15 over Strynefjellet. Prosjektet må prioriteres i kommende planperiode. Det må tilrettelegges for en eventuell tilkobling til fremtidig helårsvei mot Geiranger. Slik arm til Geiranger vil ligge på fylkesveinettet.

Fv614 Svelgen-Indrehus

Dagens Fv614 mellom Myklebust/ Indrehus og Svelgen er smal og svingete. Den har dårlig fremkommelighet for tyngre kjøretøy. Ny Fv614 vil sikre effektiv og god fremkommelighet for næringstrafikken. Veien blir en del av den fremtidige transportkorridoren fra Måløy til Flora.

Fv57 Dale-Storehaug

I følge Statens vegvesen er det beste alternativet bro over Svesundet, samt ny og bedre vei fra Bygstad forbi flyplassen på Bringeland og til Storehaug på E39.

Fv61 Naveosen-Brubakken

Fra grensen mot Møre og Romsdal til Maurstad er kjørelengden på fylkesveien ca. 5,5 km. Veien har vært gjenstand for utbedringsarbeid i flere omganger. På strekningen Naveosen – Brubakken står det igjen ca. 1,3 kilometer med smal og dårlig vei. Tidligere Vågsøy kommune, nå Stad kommune, hadde planarbeid med regulering av strekningen. Dette må videreføres uten forsinkelser.

For styrene

Torgils Rogne
Fylkesleder
NLF Hordaland

Asgeir Gil
Fylkesleder
NLF Sogn og Fjordane

Finn André Fredvig-Erichsen
Fylkesleder
NLF Møre og Romsdal

Heidi Rudaa
Rådgiver, NLF

Jan-Ove Halsøy
Regionsjef, NLF

Norges Miljøvernforbund
Postboks 593
5806 BERGEN

Bergen den 03.04.2020



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Innspill til Nasjonal Transportplan

Norges Miljøvernforbund (NMF) oversender herved vårt høringsinnspill til Vestland fylkeskommune sitt arbeid med Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Lykke til i den videre prosessen.

Med miljøvennlig hilsen
Norges Miljøvernforbund

Kurt Willy Oddekalv - Leder

Roald Kvamme - Saksbehandler

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Region Sør / Øst

Region Nord-Norge

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

5806 BERGEN

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982

Internet: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



Innspill NTP, Vestland Fylkeskommune

Norges Miljøvernforbund (NMF) viser til målsettinger og føringer som er lagt for arbeidet med rullering av Nasjonal Transportplan for perioden 2022-2033. Det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 viser retning og er en overbygning over de øvrige målformuleringene. NMF vil særskilt trekke frem delmålet, «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål (herunder naturmangfold)» som er et av 5 prioriterte delmål.

Nasjonale føringer for klima, miljø og naturmangfold

Norge har sluttet seg til FNs bærekraftsmål og regjeringen skal føre en politikk som støtter opp om disse. Myndighetene har meldt inn et forsterket klimamål under Parisavtalen om å redusere utslippene med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent sammenlignet med 1990-nivå. Forhandlingene om en ny internasjonal naturavtale som skal styrke arbeidet med vern av naturen og det biologiske mangfoldet er startet opp. Norge har et stort ansvar i dette arbeidet og klima- og miljøministeren konstaterer at verden har både en naturkrise og en klimakrise. Det er eit nasjonalt mål at «ingen artar eller naturtypar skal utryddast». Naturmangfoldet er klodens livsgrunnlag. Vi står overfor klimaendringer og arealbruk som bidrar til redusert naturmangfold og veibygging er blant de større arealinngrepene i norsk natur og drift av veinettet forurensar miljøet.

Utfordringer for Vestland

Miljødirektoratet si kartlegging av naturen i verktøyet Miljøatlas viser status for de viktigste temaene innen naturmangfold, nedbygging av areal og klimakonsekvenser. Denne kartleggingen må følges opp med grundigere lokale registreringer som sikrer et best mulig grunnlag for en bærekraftig forvaltning. Vestland fylkeskommune må ta initiativ til at dette arbeidet blir startet opp i nært samarbeid med kommunene og fylkesmannen.

Vestland fylkeskommune må ha en langsiktig og balansert forvaltning av naturområdene som sikrer arts- og naturmangfoldet i samsvar med nasjonale mål og forpliktelser. Dette krever kunnskap og dette arbeidet må forankres i den regionale planstrategi som et eget plantema «Regional plan for natur, kultur- og landskapsverdier». Denne må legge overordnede føringer for de krav som skal stilles til NTP og til den regionale transportplanen

Vestlands fylkeskommune må bruke innkjøpsmakten til å sette strenge miljøkrav i alle innkjøp. Dersom fylkeskommunen skal stille garantiansvar for bompengefinansiering i store Europa- og riksveiprosjekter må en også ha sterkere innflytelse på trasevalg og tekniske løsninger som tar miljøhensyn og hensyn til bevaring av arts- og naturmangfoldet.

NMF vil understreke det store ansvaret sektoren og myndighetene har med å gjøre tiltak for, og ta hensyn til, naturmangfold og vannmiljø ved planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veiene på en bærekraftig måte. Ved å ta hensyn til og gjøre tiltak for å forhindre negative effekter og bevare naturmangfoldet sikrer vi fremtidige generasjoner tilgang til livsnødvendige ressurser.

Dagens planleggingsregime i hvert enkelt investeringsprosjekt følger plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift om konsekvensutredning. Gjennom regelverket vektas naturmangfold og

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Region Sør / Øst

Region Nord-Norge

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

5806 BERGEN

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982

Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



vannmiljø opp mot andre samfunnsinteresser, og det synliggjøres i regelverket at tiltakshierarkiet skal følges. For å ivareta miljøhensyn skal planlegging, bygging og drift og vedlikehold av veier skje slik, i prioritert rekkefølge (tiltakshierarkiet):

1. Forebygge eller unngå uheldige miljøpåvirkninger.
2. Avbøte eller restaurere ulemper og skader som oppstår for miljøet.
3. Kompensere for miljøpåvirkningen, for eksempel ved erstatningsarealer, der uheldig påvirkning ikke vil kunne avbøtes på annen fornuftig måte.

Nasjonal Transportplan skal bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Det skal gjennomføres betydelige utslippskutt, med nullvekstmål i personbiltrafikken i og omkring de store byene, en storstilt satsing på kollektivtrafikk, satsing på grønn skipsfart og overføring av gods fra veg til sjø og bane. I store utbyggingsprosjekter skal «tiltakshierarkiet» legges til grunn. NMF vil hevde at dette ikke i tilstrekkelig grad følges opp og at det må gjøres betydelige innskjerper når en planlegger og bygger nye prosjekter.

Hordfast

I denne forbindelse vil NMF spesielt vise til prosjektet «Hordfast» der de forannevnte utfordringer og målsettingene står i skarp kontrast til de løsningene som er valgt for denne utbyggingen. NMF vil her peke på noen av de mest sentrale utfordringene.

Samfunnsøkonomisk analyse

I alle store offentlige investeringsprosjekt blir det utarbeidet en samfunnsøkonomisk analyse. Denne analysen omfatter det som beskrives som prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Prissatte konsekvenser er det en kan regne om i kroner som eksempelvis innspar reisetid som kan gi økt lønnsomhet for næringslivet. Ikke-prissatte konsekvenser skal beskrive de negative konsekvensene utbyggingen vil få for blant annet naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturminner.

I statens vegvesen sin håndbok står det helt klart at det skal gjøres en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Resultatet av denne sammenstillingen avgjør lønnsomheten for prosjektet, sitat: «Kriteriet for om et prosjekt er samfunnsøkonomisk lønnsomt er at, summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper for samfunnet».

Videre fremhever håndboken noe svært vesentlig, sitat: «Viktige krav til sammenstillingen, som til resten av analysen, er etterprøvnbarhet og formidling. Med etterprøvnbarhet menes at sammenstillingen er så godt dokumentert at andre fagfolk kan etterprøve beregningene og de faglige vurderingene. Med formidling menes at resultatet av analysen er forståelig for beslutningstakere og allmennhet».

NMF konstaterer at fremtredende representanter både i regjeringen og i Statens vegvesen driver en systematisk feilkommunisering av den samfunnsøkonomiske nytten i veiprojektet Hordfast. En unnlater å informere om de massive irreversible naturinngrepene prosjektet vil medføre og velger seg ut tallene i regnestykket for netto nytte av veiprojektet. Dette er misbruk av den samfunnsøkonomiske analysen og villende informasjon til befolkning og folkevalgte. NMF vil anmode

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Region Sør / Øst

Region Nord-Norge

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

Tlf: 55 30 67 00

5806 BERGEN

Faks: 55 30 67 01

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982

Org.nr. 871 351 082 MVA

Internett: www.nmf.no

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



fylkestinget om å ta sin ombudsrolle på alvor og gjøre nødvendige presiseringer i hvordan resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen blir formidlet i saksfremstillinger og til allmenheten.

Planprosess Hordfast

Norges Miljøvernforbund sin gjennomgang av planprosessen for Hordfast viser store mangler i beslutningsgrunnlaget. Til tross for grundig kartlegging og massiv dokumentasjon på store irreversible naturinngrep velger SVV, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet den verst tenkelige løsningen. Et trasevalg som ifølge fylkesmannen sannsynligvis vil være det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid.

Flere tiltak som skulle redusere naturinngrepene, for eksempel tunnel under Bårdsundet på Reksteren, er tatt ut av prosjektet av økonomiske hensyn. Det fleste utfordringene for natur og kulturminner er ikke ivarettatt i kommunedelplanen og skal løses gjennom reguleringsarbeidet. Dette vil bli svært tidkrevende og kostbart. NMF vil minne om at disse kostnadene skal legges til i prosjektkostnadene og betales av utbygger. Det betyr at kostnadstallene som nå er lagt fram ikke er dekkende og vil øke betydelig.

Konklusjon Hordfast

NMF vil hevde at dette er så alvorlig at prosjektet må stanses og det må gjøres en full gjennomgang av hele planprosessen som igjen kan legge grunnlag for en endring av gjeldene vedtak for kommunedelplanen og trasevalget. Dette vil være avgjørende viktig for sentrale myndigheters og Vestland fylkeskommune sin troverdighet i målsettingen om å legge FNs bærekraftsmål til grunn for den videre utviklingen av fylket. En utbygging av en ny firefelts motorvei med kostbare og naturødeleggende fjordkryssinger vil undergrave Norges klima- og miljø forpliktelser og i tillegg undergrave målsettingen om å overføre godstrafikk fra vei til sjø og bane. Kostnadsveksten i prosjektet er enorm fra de første prognosene i 2011 til dagen beregninger. Strekningen Aksdal-Svegatjørn har økt fra i underkant av 20 milliarder i 2011 (KVU) til nær 80 milliarder i dag (status NTP) en vekst på 380%. Kostnadene for Hordfast er pr.d.d. beregnet til ca. 37 milliarder med en bompengandel på 17,4 milliarder netto, det vil kreve et bompengelån på ca. 24 mrd kr. Med et trafikkgrunnlag på ca. 3500 ådt. vil prisen for fjordkryssingen bli ekstrem. Dette vil bli Norges dyreste bompengeprojekt og Norges mest naturødeleggende utbyggingsprosjekt. Prosjektet kan ikke prioriteres i NTP med så usikre kostnadsanslag og med de store uløste utfordringer beskrevet i kommunedelplanen for naturmangfold, friluftsliv og landskapsinngrep.

Kriterier for prioritering

NMF vil forslå at disse kriteriene legges til grunn for prioritering av forslag til NTP fra Vestland fylkeskommune:

1. Tiltak som sikrer liv og helse og tryggere veier
2. Tiltak som sikrer målsettingene for kutt i klimautslipp og nullvekst i personbiltrafikken
3. Tiltak som hindrer tap av naturmangfold og sikrer bedre miljøløsninger og en bærekraftig samfunnsutvikling
4. Tiltak som sikrer overføring av gods fra vei til sjø og bane

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Region Sør / Øst

Region Nord-Norge

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

5806 BERGEN

Skuteviksboder 24

Bank: 9521 05 71982

Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



NMF vil i all hovedsak gi vår støtte til innspills-dokumentet fra fylkesutvalget i Hordaland til samferdselsdepartementet i den tidlige høringsrunden i 2019. Dette innspillet beskriver og prioriterer transportutfordringene i Hordaland på en god måte.

NMF vil oppfordre fylkestinget i Vestland til å gjøre klare prioriteringer som vil sikre målsettingen om at Norge kan oppfylle sine forpliktelse innen klima og miljø herunder ta vare på naturmangfold og hindre tap av arter. Hensyn til og konsekvenser for naturmangfold må synliggjøres i fylkeskommunen sine saksframlegg til de politiske utvalgene, slik en i dag beskriver konsekvenser for klima, økonomi og folkehelse. NMF vil foreslå at konsekvenser for naturmangfold legges inn som eget punkt i alle saksframlegg.

Viktige tiltak:

- Sterkere krav til utbygger som sikrer hensyn til klima, miljø, naturmangfold, friluftsliv og landskap
- En forpliktene handlingsplan i første 6-års periode som blir videreført i andre periode som sikrer finansiering av rassikringstiltak for de mest utsatte veistrekingene.
- En forpliktene handlingsplan som sikrer finansiering til å fjerne etterslepet på vedlikehold og opprusting av bane, veinett, broer, tunneler, kaier uavhengig av om det er stat, fylke eller kommune som er veieier.
- Mer midler til trygge skoleveier
- Sikre gul stripe på hele riksveinettet og de mest trafikkerte fylkes- og kommuneveinettet
- Økt satsing på byvekstavtaler og lignende avtaler for mindre byområder i andre deler av fylket
- Økt kapasitet, kortere reisetid og bedre regularitet på Bergensbanen.
- Mer satsing på utbygging av bybane
- Bygge ut trygge gangveier og et effektivt sykkelveinett i Bergen, mindre byområder og tettsteder
- Sikre midler til økt satsing på miljøvennlige kollektivløsninger på vei, bane og sjø over hele fylket
- Legge til rette for kollektivfelt på de store innfartsårene i og omkring Bergen
- Økt satsing på grønn skipsfart der Vestland fylkeskommune har alle forutsetninger for å lykkes
- Prioritere tiltak for å flytte gods fra vei til sjø og bane gjennom en kraftig opprusting av havner, farleder og utbygging av logistikk-knutepunkt.
- Redusere vegstandard i nye utbyggingsprosjekt fra fire felt til to med fartsgrense 80 km der trafikkgrunnlaget tilsier at dette er tilstrekkelig og kombinert med forsterket kollektivtilbud.

Ønsker om nye store europa- og riksveiprosjekter må settes opp i samsvar med kriterier som settes for prioritering.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Region Sør / Øst

Region Nord-Norge

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

5806 BERGEN

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982

Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



NMF vil foreslå en slik prioritering første 6-årsperiode:

1. E16 Arna-Voss K5, vei og bane
2. Oppstart av 12- årsplan for rassikring som sikrer de mest rasutsatte strekningen
3. Oppstart av 12-årsplan som skal fjerne vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene
4. Økte bevilgninger til å sikre trygge skoleveier
5. Bybane til Åsane og økte midler til byvekstavgifter som sikrer utbygging av sykkeltraseer og trygge gangveier
6. Oppstart E39 Vågsbotn-Klauvaneset
7. Oppstart E39 Bogstunnelen-Gaular grense
8. Økt tilskudd til miljøvennlig kollektivsatsing på vei, sjø og bane
9. Utbygging av havner og farleder, legge til rette for overføring av godstrafikk fra veg til sjø og bane
10. Nytt logistikknutepunkt i Bergen
11. Oppstart E39 Eikefet-Romarheim
12. Oppstart E134 Seljestad-Våglid
13. Oppstart opprusting av Riksvei 13, fra E134 fra Kløvet og ut til Kinsarvik og videre Voss-Vik
14. Oppstart moderert utbygging av Ringvei øst, to felt og 80 km fartsgrense.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Region Sør / Øst

Region Nord-Norge

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

5806 BERGEN

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982

Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Knarvik, 2. april 2020

Regionrådet Nordhordland – innspel til NTP 2022-2033

Regionrådet Nordhordland viser til frist Vestland fylkeskommune har sett for innspel til arbeidet med NTP 2022-2033. Regionrådet i Nordhordland som består av kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen og Osterøy står samla bak dette skrivet.

Nordhordland er del av ein stort felles bu- og arbeidsmarknad i Bergensregionen som er tyngdepunkt i Vestland fylke. Tre av dei største industriområda i Norge ligg i regionen, og desse representerer til saman 3000-3500 arbeidsplasser. Me ventar her ein betydeleg vekst i antall arbeidsplasser framover bl.a. grunna prosjekta Green Spot Mongstad og Hywind. Dette er i tråd med nasjonale satsingar.

E 39 bind Bergensregionen saman med Nordhordlandsregionen til ein felles arbeids- og buregion. Ny veg frå Vågsbotn til Klauvaneset og utbetring av strekninga gjennom Nordhordland er avgjerande for at me vil klara å oppretthalda vekstkraftige lokalsamfunn i fleire deler av fylket vårt. E39 gjennom Nordhordland er også hovudvegen som bind saman det nye fylket, og strekninga har i dag ikkje effektiv, miljøvennleg og trygg trafikkavvikling som er dei strategiske måla i NTP 2022-2033.

Delstrekninga Vågsbotn – Klauvaneset har låg standard og omfattande transportutfordringar:

- Store flaskehalsar på Haukås og Hylkje med daglege, lange køar som ofte strekk seg heilt frå Vågsbotn til Nordhordlandsbrua. Dette medfører store omkostningar for næringsliv og trafikantar.
- Uforutsigbar framkomst i eit sårbart transportnett utan omkøyringsvegar. Dette skapar beredskapsmessige utfordringar, bl.a. for nødetatane som slit med å koma fram når trafikken står. Vegen er transportåra til sjukehusa våre.
- Trafikkmengd på 25.000 ÅDT på eit underdimensjonert vegnett som skapar barriere, støyplagar og full stans i vidare areal- og byutvikling.
- Smal tofelts veg utan moglegheit for samanhengande kollektivprioritering.
- Det har vore 174 personskaudeulukker sidan Nordhordlandsbrua opna i 1994, herav 6 omkomne og 17 alvorleg skadde (sjå vedlegg 1).

Regionen har venta i 25 år på nytt vegsamband mellom Nordhordlandsbrua og Åsane nord. I denne perioden har det vore ein enorm vekst i trafikken over Nordhordlandsbrua, i tillegg har det vore store næringsetableringar på strekkja. Tida er no inne for å prioritera ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset.

Status for prosjektet i dag er:

- Arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutgreiing er starta opp, og bystyret i Bergen vedtok planprogrammet for prosjektet 29. januar 2020.
- E39 Klauvaneset - Vågsbotn er del av prosjektet Ringveg øst som skal leia E39 utanom dei sentrale bustad- og byområda i Bergen. Ringveg øst består av tre delprosjekt; Vågsbotn – Klauvaneset, Arna-Vågsbotn og Fjøsanger - Arna (sjå vedlegg 2).
- Både Bergen kommune (bystyrevedtak januar 2018) og Regionrådet i Nordhordland har prioritert delstrekninga i nord, Vågsbotn - Klauvaneset som første utbyggingstrinn av Ringveg øst. Bergen kommune og regionen står samla om dette. «Ein livsviktig forbindelse nordover» (Anna Elisa Tryti, byutviklingsbyråd til Avisa Nordhordland mars 2017).

I felles skriv frå Regionrådet i Nordhordland og byrådsleiar i Bergen kommune til samferdselsministeren 11. mars 2019, er prioriteringa av prosjektet gjort tydeleg.

I framforhandla Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029 står dette på side 3:

«Lokale partar viser til vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om at strekningen Klauvaneset- Vågsbotn skal prioriterast som første delstrekning i utbygging av ringveg aust»

og dette i vedlegg 6 side 25:

Avtalepartane har merka seg at samferdselsministeren har opna for at E39 Vågsbotn-Klauvaneset kan prioriterast føre E16 Ringveg Øst Arna-Vågsbotn i Nasjonal transportplan 2022-33. Dette er ei prioritering som dei lokale avtalepartane vil støtte.

Regionrådet Nordhordland meiner Ringveg øst som heilskap er av ein slik grunnleggjande betydning for å nå NTP sine målsetjingar om eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem, at prosjektet bør løftast opp nasjonalt. Etter vår vurdering oppfyller Ringveg øst kriteria for prioritering innanfor Nye Veier AS (sjå vedlegg 2). Regionrådet ber Vestland fylkeskommune i samråd med Bergen kommune vurdere dette nærare.

Prosjektet har høg samfunnsøkonomisk effekt (viser her til kulepunkta nemnt over relatert til låg standard og omfattande transportutfordringar) samanlikna med andre prosjekt nasjonalt, og er av vital betydning for å redusere dagens sårbarheit på transportnettet i Bergensregionen. Ringveg øst vil sikra god framkomst og trafikktryggleik, samstundes som sentrale bustad- og byområde vert avlasta for trafikk som opnar for prioritering av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Det er og særdeles viktig å nemna at arbeidet med kommunedelplanen og konsekvensutgreiing skal vera ferdig i løpet dette året. Utbygging av ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset som første delstrekning i Ringveg øst er derfor «gryteklart» for oppstart i nær framtid.

Utbygging av ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset som første delstrekning i Ringveg øst, er på dette grunnlag prioritert nr. 1 for Nordhordland.

Trafikk- og rassikring

I tillegg har regionen også andre store behov, særleg innan trafikkssikring/rassikring. Vidare utbygging av E39 nord for Nordhordlandsbrua er viktig for å få full effekt av den nasjonale satsinga på ferjefri E39. Nordhordland har fleire prosjekt som vil medverka til både betre framkomst og trafikktryggleik, samt avlastning av regionsenteret Knarvik som er avgjerande for byutvikling og nullvekstmålet:

- E39 Eikefet – Romarheim (rassikring)
- E39 Knarvik – Oppedal (trafikktryggleik / rassikring)
- E 39 Flatøy – Eikefettunnelen (E39 i tunnel utanom regionsenteret Knarvik)

Fv. 57 må oppgraderast til riksveg

For det interne vegnettet i Nordhordland vil Regionrådet peika på den store nasjonale betydninga aktiviteten på begge sider av Fensfjorden (Mongstad, Skipavika og Sløvåg) har for næringsutvikling og verdiskaping. Her er det også venta stor aktivitetsauke i åra framover. Dette tilseier etter vår oppfatning, at Fv.57 må oppgraderast til riksveg. Dette er noko Regionrådet med jamne mellomrom dei siste 10 åra har meldt inn til regionale og sentrale styresmakter gjennom RTP og NTP-prosessar og gjennom eigne skriv til vegstyresmakter.

Manglande vedlikehald på fylkesvegar

Regionrådet er òg svært bekymra for manglande midlar til vedlikehald og opprusting av fylkesvegar. Forfallet er omfattande, og etterslepet stig år for år. Behovet for auka innsats på vedlikehald er stort. Utvikling av kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen er eit avgjerande verkemiddel for å nå overordna målsetjingar om nullvekst i personbiltrafikken som er forankra i NTP og Byvekstavtalen. Ny E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset opnar for å prioritera kollektivtrafikken med eigne felt, men måloppnåing føreset òg at kollektivtilbodet med både buss og hurtigbåt vert styrka i åra framover.

Oppsummering – innspel til NTP 2022-2033 frå Regionrådet i Nordhordland

Regionrådet i Nordhordland står samla bak desse innspela til NTP 2022–2033. Innspela er dei same som Regionrådet leverte til rulleringa av gjeldande NTP, og som Regionrådet samla har jobba for i årevis.

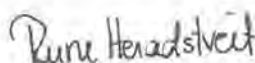
- Ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset er det viktigaste prosjektet for Nordhordland, og Regionrådet står saman med Bergen om å prioritera dette prosjektet som første trinn i utbygginga av Ringveg øst.
- Ringveg Øst som heilskap er av ein slik grunnleggjande betydning for å nå NTP sine målsetjingar om eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem, at prosjektet bør løftast opp nasjonalt. Regionrådet meiner at Ringveg øst oppfyller kriteria for prioritering innanfor Nye Veier AS. Regionrådet ber derfor Vestland fylkeskommune i samråd med Bergen kommune vurdere dette nærare. (vedlegg 2).
- Vidare utbygging av E39 nord for Nordhordlandsbrua er viktig for å få full effekt av den nasjonale satsinga på ferjefri E39. Prosjekt som vil medverka til både betre framkomst og tryggleik, samt gjera det mogeleg for regionsenteret Knarvik å få til byutvikling og å nå nullvekstmålet:
 - E39 Eikefet – Romarheim (rassikring)
 - E39 Knarvik – Oppedal (trafikktryggleik / rassikring)
 - E 39 Flatøy – Eikefettunnelen (E39 i tunnel utanom regionsenteret Knarvik)

- Med utgangspunkt i den store nasjonale betydninga Fensfjordområdet (Mongstad, Sløvåg, Skipavika) har for næringsutvikling og verdiskaping, må Fv.57 oppgraderast til riksveg.
- For å nå overordna mål om nullvekst i personbiltrafikken som er forankra i NTP og Byvekstavtalen, må kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen utviklast vidare.
- Det må setjast av meir midlar til vedlikehald og opprusting av eksisterande fylkesvegar.

Med venleg helsing



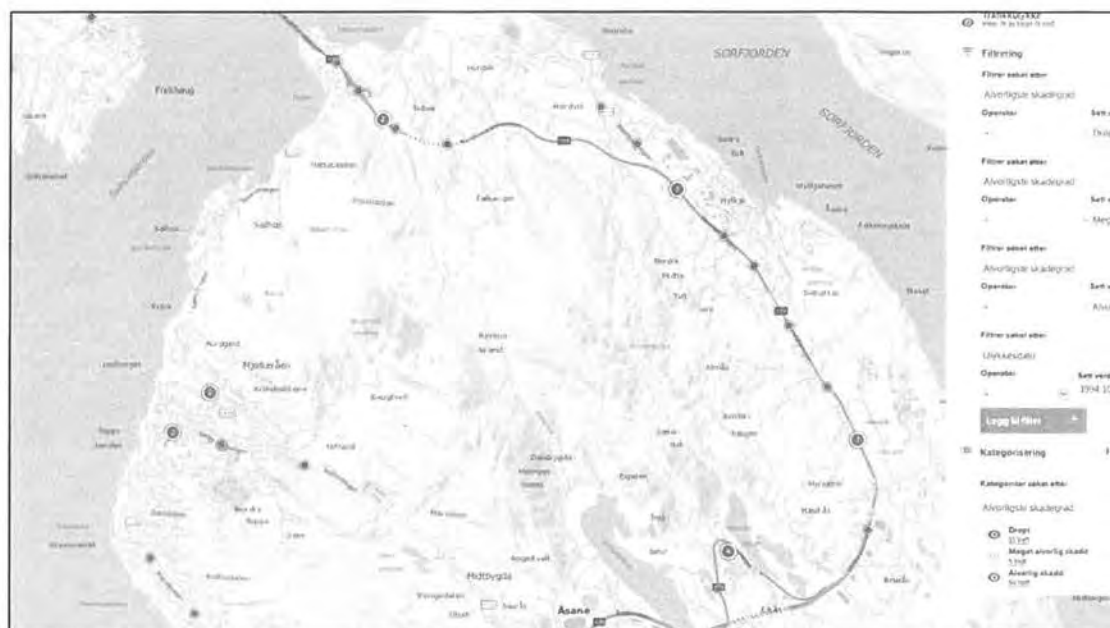
Karstein Totland
Leiar
Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit
Dagleg leiar
Nordhordland Utviklingsselskap IKS

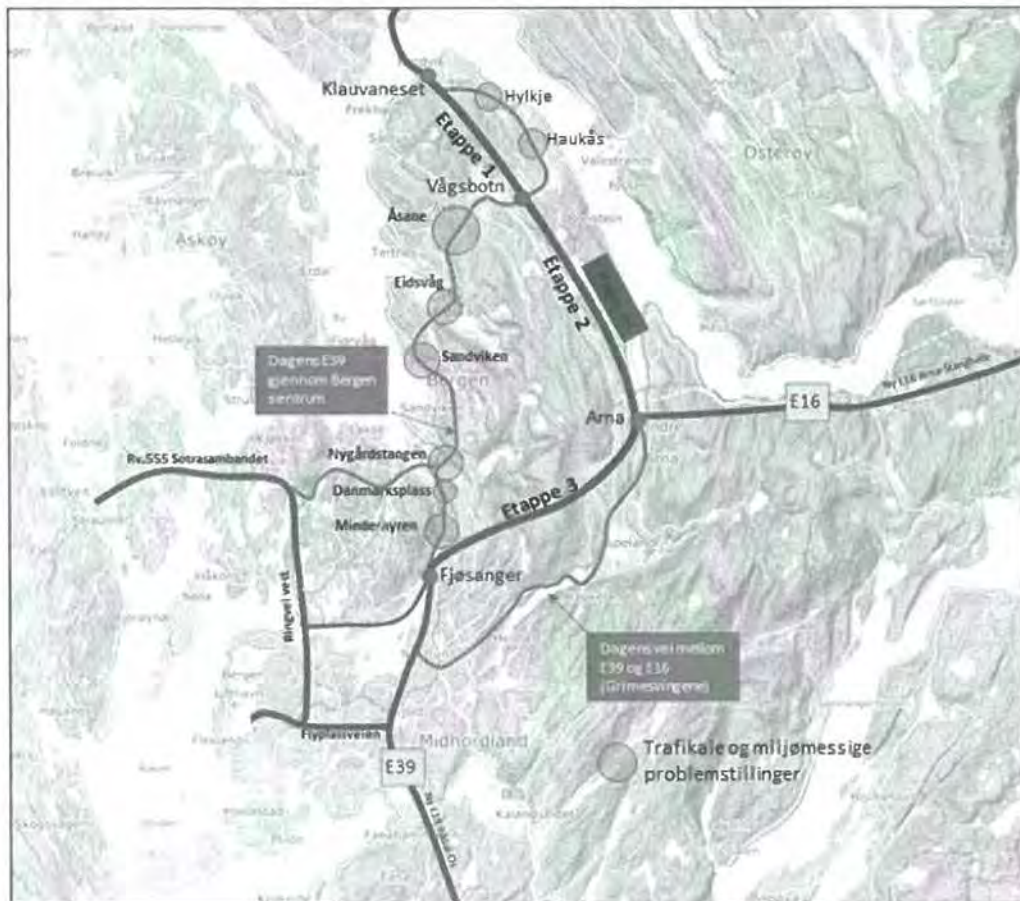
Kopi: Kommunane i Region Nordhordland
Nordhordland Næringslag
Bergen kommune
Bergen Næringsråd
NHO Vestland

Vedlegg 1. Ulukkesdata



Vedlegg 2. Ringveg øst

Kort skildring av Ringveg øst



Figur 1. Illustrasjon av Ringveg øst.

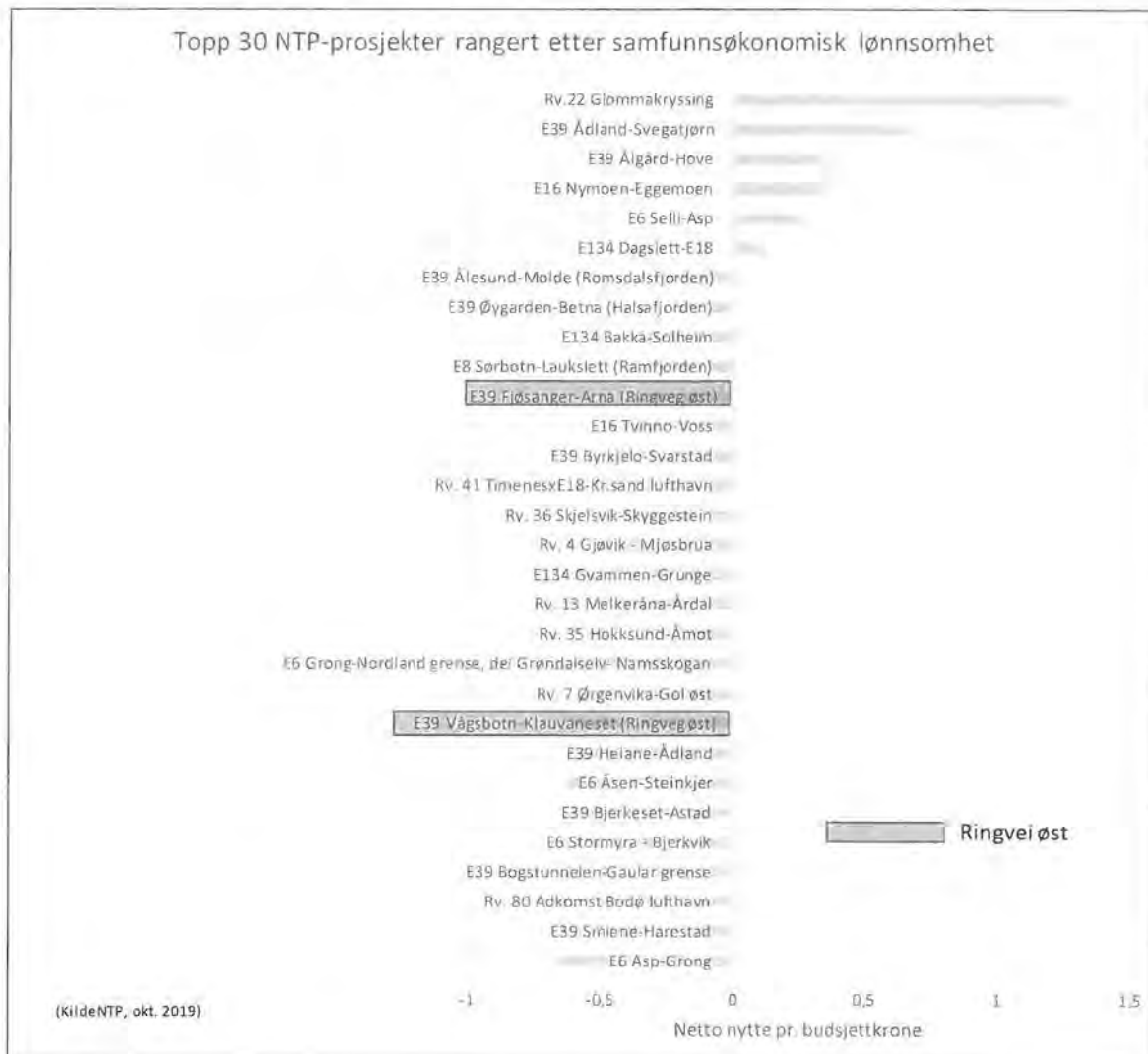
Ringveg øst sin hovedfunksjon:

- Ny E39/E16 med høy standard: Bedre trafikkavvikling, Bedre transportøkonomi, Bedre trafiksikkerhet, Bedre transportberedskap
- Ringveifunksjon som avlastar sentrum: Kollektivprioritering, Mindre biltrafikk, bedre miljø, Byutviklingsmuligheter

Samfunnsøkonomi

Statens vegvesen har rekna samfunnsnytte for alle aktuelle prosjekt for NTP 2022-2033. I alt 110 prosjekt er tatt med i oversikten.

To av delprosjekta for Ringveg øst ligg høgt oppe blant dei prosjekta med best samfunnsøkonomi (11. og 22. plass av 110 nasjonale prosjekt). Dette er rekna kvar for seg. Saman er det grunn til å tru at det vil vera synergieffektar som vil auka lønnsmda.



Figur 2. Oversikt over dei 30 mest lønsomme veginvesteringane av 110 nasjonale samferdselsprosjekt i NTP-samanheng. Netto nytte pr. budsjettkrone. Kjelde: <https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-28-oppdrag-1-vedlegg-2-ntp-ark-korrigert.pdf>

Ringveg øst er egna for porteføljen til Nye veier AS

Nye veier AS sine kriteria:



TABELL 4.1 KRIITERIER FOR INNLEDENDE PRIORITERING AV STREKNINGER

Kriterier for vurdering av strekningenes potensial for verdikjøp

- **Bo- og arbeidsmarked:** Strekningen knytter sammen områder med vesentlig befolkning og/eller betydelige næringslivsklynger
- **Næringslivets varetransport:** Strekningen styrker viktige akser for varetransport
- **Reisetidsreduksjon:** Strekningen omfatter hovedveier med langsiktig potensiale for høyhastighet (110+ km/h) og/eller betydelig forkortelse av strekninger
- **Trafikksikkerhet:** Strekningen vil erstatte eller avlaste særlig ulykkesutsatte strekninger

Kriterier for vurdering av strekningenes relevans som del av Nye Veiers portefølje

- **Tidlig fase:** Strekningen tillater at Nye Veier kan komme inn tidlig i utviklingsfasen og har mulighet til å realisere fullt besparelspotensiale (helst før KDP)
- **Helhetlig utbygging:** Strekningen gir Nye Veier frihet i valg av trasé. Nye Veier kan sikre ferdigstillelse av fornuftige strekninger innenfor et gitt prosjekt. Muliggjør drift og vedlikehold av lange, sammenhengende strekninger. Kostnadsestimat over kr 5 mrd. som tillater store entrepriser
- **Konvensjonell veiutbygging:** Strekningen har ikke særlig komplekse elementer som krever kompetanse ut over hva Nye Veier kan tilby i samarbeid med leverandører (eksempelvis lange dypvannstunneler)

Vurdering av Ringvei øst i forhold til kriteriene for Nye Veier AS sin portefølje

NV sitt hovedmål: øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet (økt nytte, reduserte kostnader)

Kriterier	Nye Veier AS sin vurdering	Vår vurdering
Bo- og arbeidsmarked		
Varetransport		
Reisetidsreduksjon		
Trafikksikkerhet		
Tidlig fase		
Helhetlig utbygging		
Konvensjonell veiutbygging		
Total score		

Optimaliseringspotensiale for detaljregulering, prosjektering og bygging:

- Valg av riktig veistandard og kryssløsninger i forhold til funksjon
- Løsning for etappevis utbygging
- Tiltak på eksisterende vei
- Bompenger og veiprising
- Optimalisering av miljøgevinster og klimaeffekter
- Samfunnskostnader ved stengte veier (beredskap og sårbarhet)
- Godsterminal, optimalisering av godstransport

	God fit
	Ok fit
	Mindre god fit

Jnr. 1037.20
GJG/rr

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

UTTALE NTP 2022-2033

Samarbeidsrådet for Sunnhordland meiner at dei to nasjonale hovudvegsambanda E39 og E134 er dei desidert viktigaste samferdsleprosjekta for vestlandet og Vestland fylkeskommune. E134 er prioritert gjennom Aust – Vest utredninga, og E39 er eit av dei mest samfunnsnyttige prosjekta i NTP.

Samarbeidsrådet vil difor innleiingsvis streka under at prosjekta på E39 og E134 må få prioritet så langt framme i Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 som mogleg. I dette ligg også at det må utarbeidast ei analyse (KVU) for traseval for «arm til Bergen».

I den situasjonen næringslivet no står i grunna koronaviruset må ein og sjå at nye samferdsleprosjekt vil vera med på å skaffa aktivitet i eit næringsliv som sårt vil trenga oppdrag for å overleva.

Samarbeidsrådet ber om at politikarane i Vestland fylkeskommune ikkje set prosjekt i Vestland opp i mot kvarandre, men arbeider for å få til ei samla transportløyising til beste for heile regionen.

E39 KYSTSTAMVEGEN

Realisering av ein ferjefri kyststamveg E39 er avgjerande for utvikling av Vestlandet.

Vestland har ein verdsleiande industri innan maritime og marinenæringar. Denne teknologien og kompetansen må nyttast til utvikling av bruene over Langenuen og Bjørnefjorden.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland vil særleg peika på desse strekningane:

Hordfast

E39 Stord- Os

I Nasjonal Transportplan 2018-2029 var det lagt inn 14.mrd. kroner til bygging av E39 Stord – Os, Hordfast, i siste del av planperioden, og 5 mrd. anna finansiering i første planperiode. Det er opna for tidlegare byggestart kring 2022, dersom kostnadane vert redusert. Statens Vegvesen har no lagt fram ei ny prognose, der kostnaden er redusert til 35 mrd. kroner og dette kan ytterlegare reduserast. Hordfast er eit av dei mest samfunnsnyttige prosjekta i landet. Samarbeidsrådet støttar Statens Vegvesen si innstilling:

«2022-2027

Lav ramme: Oppstart ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen, prosjektet E39 Ådland-Svegatjørn. Sammen med Rogfast bygger prosjektet bo- og arbeidsmarkedene på strekningen Stavanger-Stord-Bergen med vesentlig redusert reisetid. «

Heiane – Ådland

Denne strekninga må inn i Nasjonal Transportplan 2022-2033. Strekninga er ein del av kyststamvegstrekket mellom Stavanger og Bergen og har allereie i dag for liten kapasitet til dagens trafikk.

Våg- Heiane

På sikt må det byggjast nytt samband over Bømlafjorden til erstatning for dagens tunnel. Løysinga er ikkje avklara. Det er aktuelt både med ny tunnel og bru basert på ny teknologi.

Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39 legg opp til at alle prosjekta skal vera ferdig i 2035.

E134 – NASJONAL TRANSPORTKORRIDOR AUST-VEST

Statens Vegvesen har i «Øst-vest-utredning» frå 2015 konkludert med at E134 Haukelivegen er det mest føretrekte og samfunnsøkonomisk lønsame sambandet mellom aust og vest. I same utredning vart det presisert at det aller viktigaste for å realisera E134 Haukelivegen var å få oppstart på tunnelane for å sikra den kritiske vinterregulariteten over fjellet.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland ser at så lenge prosjekta i transportkorridoren E 134 i kost-nytte samanheng blir sett på kvar for seg, og ikkje samla for heile strekninga, kan traseen verta utsett i tid. Statens vegvesen sine kost-nytteberekningar anslo 26 mrd kroner i positiv nytteverdi for heile strekninga, dette er difor viktig å få fram.

Røldal – Vågslid er sjølve høg fjellspassasjen på E134, og det er denne strekninga som skapar usikkerheit ved regulariteten og er flaskehalsen, særleg for næringstrafikken. Ein vintersikker trasé vil bestå av ein heil – eller delt tunell løysing mellom Lianmyrane øst for Røldal og Vågslid.

Dette vil ha store positive utslag på redusert utslepp av CO2 for nyttetraffikken, med 50% berre for fjellovergangen Seljestad-Vågslid, og bidra positivt i miljøregnskapet. I tillegg vil dette bidra til forutsigbar transport for næringslivet og kundane, som får redusert køyrelengde på 11 km berre på denne strekninga, samt auka tryggleik for alle som nyttar hovudfartsåra E134 aust-vest.

Bakka – Solheim

Prosjektet har vore omtale som eit pilotprosjekt med samanhengande plan gjennom to kommunar og i to fylke. Den føre E134 utanom alle tettstader og har planlagt standard for 90 km/ t der de i dag er mest 60 km/t. Heile strekninga er ny veg, eksisterande trasè blir liggjande som lokalveg.

Kommunedelplanar gjennom Etne og Vindafjord kommunar er ferdig utarbeidd, for ei strekning på om lag 40 km.

Denne strekninga er «gryteklar» og kan vera eit tiltak gjennom ei krisepakke som konsekvens av korona situasjonen.

Samarbeidsrådet ber om at Vestland fylkeskommune prioriterer ovannemnde prosjekt i NTP 2022-2033.

ANDRE TILTAK

STORD LUFTHAMN – SØRSTOKKEN

Lufthamna har over lang tid motteke årlege tilskot til drift over statsbudsjettet. Frå 2021 kjem driftsstøtta via Vestland fylkeskommune. Med indeksregulering vil dette utgjera ca. 22. mill for 2021. Dette er ein føresetnad for drift.

BØMLO FISKERIHAMN

Bømlo kommune er ein av dei største fiskerikommunane i regionen. Næringa er veksande, og planar for ny fiskerihamn i Langevåg er klare. Ei slik etablering vert og viktig for tenester til hamna, og vil også gje nye arbeidsplassar i tilknytning til hamna.

I Sunnhordland hastar det med å leggja til rette for næringsliv som ikkje er petroleumsretta. Realisering av Bømlo fiskerihamn er eit stort og viktig skritt for å skapa grunnlag for fornybar og berekraftig næringsliv knytt til ressursar frå havet i regionen vår.

Det er søkt Vestland fylkeskommune om å stilla forskotterings-garanti for utbygging av fiskerihamna. Ein slik garanti vil kunna gje snarleg oppstart av arbeidet med realisering av fiskerihamna.

Sunnhordland 31. mars 2020

Morten Storebø
Styreleiar

Gro Jensen Gjerde
dagleg leiar

Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga underskrift

Samarbeidsutvalet i Sunnfjord (SiS) er samde om å spele inn følgjande transportpolitiske utfordringar til fylkestinget:

- Ruste opp E39 inkludert parsellen Storehaug – Bruland i samsvar med vedtak i fylkestinget 2016
- Slutføre Rv. 5 med oppgradering av Markegata i Florø
- Gjennomføre rassikring på Rv. 5 mellom Florø og Førde og E 39 ved Skjærsura og gjennom Våtedalen

Leiar i SiS

Olve Grotle



Sauda kommune

Ryfylke Iks
Ryfylkevegen 7040
4130 HJELMELAND

Dato	Saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.
23.03.2020	Solfrid Løvbrekke Handeland	20/222 - 2	

Innspill på høring om Nasjonal transportplan - NTP - vedtak i sak 33/20 Sauda kommune

Vedlagt følger vedtak.

Vennlig hilsen
Solfrid Løvbrekke Handeland
politisk sekretær/konsulent

Andre mottakere:

Haugaland Vekst Iks, Ryfylke Iks, Samarbeidsrådet For Sunnhordland Iks, Ullensvang kommune

Sakspapir

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
033/2020	Formannskapet	PS	18.03.2020

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Rune Kloster Tvedt	K1 - 122	20/222

Innspill på høring om Nasjonal transportplan - NTP

Forslag til vedtak:

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg som innspill til Rogaland fylkeskommunes arbeid med Nasjonal transportplan.

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til orientering til Vestland fylkeskommune.

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til orientering til kommunene på Haugalandet og Ryfylke.

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til orientering til kommuner som deltar i Sunnhordlandrådet

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til næringsforeningene på Haugalandet, i Ryfylke og i Sunnhordland.

Formannskapet - 033/2020

FOR - behandling:

Asbjørn Birkeland (SP) orienterte om saken.

Hallgeir Amdal (AP).

FOR - vedtak:

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg som innspill til Rogaland fylkeskommunes arbeid med Nasjonal transportplan.

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til orientering til Vestland fylkeskommune.

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til orientering til kommunene på

Haugalandet og Ryfylke.

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til orientering til kommuner som deltar i Sunnhordlandrådet

Sauda kommune gir uttalelse som framgår av saksframlegg til næringsforeningene på Haugalandet, i Ryfylke og i Sunnhordland.

Enstemmig vedtatt.

Vedlegg:

Innspel til NTP - notater

Innspel til NTP – Sauda kommune

Innspel NTP 2020 (002)

Saksopplysninger:

Formål med saken

Klargjøre Sauda kommune sine innspill og prioriteringer i arbeidet med Nasjonal transportplan for 2022 – 2033.

Sammendrag

Sauda kommune gir innspill til Nasjonal transportplan (NTP) via Rogland fylkeskommune. Sauda kommune viser til høringsuttalelser fra kommunene på Haugalandet når det gjelder innspill til NTP vedrørende luftfart og sjøfart.

Sauda kommune har i dag ikke jernbane, men gir i tråd med tidligere vedtak og innspill på utvikling av høgfartsbane for kombinert jernbanetransport.

Sauda kommune gir følgende innspill til høring for veg:

1. Rassikring og opprettholdelse av vegkapital. Rv 13 er rasutsatt og har stor variasjon i standard. En del av satsing på turisme.
2. E134 som vintersikker veg, Liamyrane – Seljestad, fullføres i første planperiode, oppstart av Bakka – Solheim i første planperiode, Haukelitrasé og oppstart avklart i første planperiode
3. Styrking av E134 med armer til Bergen og Sauda

Sauda kommune mener høgfartsbane må utredes og planlegges med tanke på oppstart av bygging i siste del av planperioden.

Lover og regler

Gjeldende planer, retningslinjer og vedtak

NTP 2018 – 2022.

Folkehelse

Ingen direkte relevans for saken.

Konsekvenser for barn, unge, eldre og funksjonsnedsatte

Ingen direkte relevans for saken.

Økonomiske konsekvenser

Ingen direkte relevans for saken.

Fakta

Nasjonal transportplan 2022 – 2033 og prosessen fram mot planen er av stor betydning for Sauda. I prosessen er transportetatene (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor AS og Nye veier AS) sentrale premissleverandører. Disse etatene har gitt faglige innspill til prosessen.

Samferdselsdepartementet skriver i brev av 21. november 2019 følgende:

Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- *Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.*
- *Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.*
- *Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.*

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- *Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.*
Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- *Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.*
- *Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.*

Fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget vil bli bedt om innspill. Det vil si at øvrige kommuner ikke har direkte rolle inn i prosessen med Nasjonal transportplan. Øvrige kommuner må kanalisere sine forslag og høringssvar gjennom andre kanaler.

Rogaland fylkeskommune inviterer kommunene til å komme med innspill til NTP når det gjelder tiltak

og prioriteringer. Rogaland fylkeskommune skal avgi sitt høringssvar innen 14. mai 2020, og saken skal være klar til politisk behandling senest 21. april 2020.

For Sauda kommune som ligger i ytterkanten i Rogaland fylke og som grenser til andre kommuner i ytterkanten av sine fylker vil det være viktig å finne fram til innspill som støttes og støtter opp om andre kommuners innspill.

Sauda kommune har ikke lufthavn og jernbane. Sauda kommune vil likevel kommentere videre utvikling av jernbane.

Bakgrunn

Bærekraftsmålene ligger til grunn for så vel statlig som fylkeskommunal og kommunal virksomhet. I innspill bør Sauda kommune vektlegge tiltak og prioriteringer som støtter opp om bærekraftsmålene.

Som en del av regionreformen er en stor del av vegnettet overført fra Statens vegvesen til Fylkeskommunal vegadministrasjon. For Sauda er det en aktuell problemstilling å få belyst hvordan nye vegprosjekt mellom Fylkesvegadministrasjoner skal behandles. Dette gjelder vegutløsning til E134 – Saudatunnelen.

Sikkerhet og vedlikehold

For Sauda sin del er det viktig at rassikring er sentralt i NTP. Sauda kommune støtter tiltak for rassikring i Rødslane i Suldal. Rv 13 en sentral indre trase for næring og samfunn. Rv 13 er i dag svært rasutsatt og det er stor variasjon i standard på vegen. Dette svekker opplevd og reell sikkerhet.

Ryfylkepakken er nær fullført. Det gjenstår en sammenkopling av Rv 13 (Fv 520) og E134 med tunnel fra Sauda til Etne. Sauda kommune mener Rogaland fylkeskommune må avklare hvordan dette arbeidet skal håndteres inn i Regional transportplan og Nasjonal transportplan.

«Av Granavolden-plattformen fremgår det at regjeringen i kommende NTP vil vurdere hvordan staten kan bidra til at enkelte fylkesveier med høy andel tungbiler og eksport best mulig kan rustes opp. I forbindelse med arbeid mot ny NTP 2022–2033 har Samferdselsdepartementet bedt transportetatene og virksomhetene om å identifisere de strekningene som er av størst betydning for næringslivets transport på riks- og fylkesveger,...» (frå Distriktsmeldinga).

Sauda har et næringsliv som omsetter for over 4 milliarder kroner. Selv om en vesentlig del av så vel

råvarer som bearbeida produkter går med skip fra og til Sauda, er effektiv veg sentralt for næringslivet.

Næringslivet i Sauda er avhengig av Fylkesveg 520. I vinterhalvåret er ikke dette en fullverdig forbindelsesveg fra og til Sauda. Om sommeren gir Fylkesveg 520 vesentlig kortere reiseavstand til E134 som er hovedforbindelse. Men sommervegen mellom Sauda og Røldal er lite egnet for tungtransport. Næringslivet i Sauda har i dag en times kjøreveg før vi er på hovedferdselsåren E134.

Fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke 2002 – 2011 ble vedtatt av Rogaland fylkesting juni 2001 og godkjent av Miljøverndepartementet i mars 2002. Fylkesdelplanen består av i alt seks delprosjekt.

1. Delprosjekt 1 omfatter utbedringer på Rv 13 i tråd med handlingsprogrammet for perioden 2002 – 2011. Denne delen er finansiert med statlige midler og tiltak er gjennomført.
2. Delprosjekt 2 omfatter Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen. Den undersjøiske tunnelen mellom Solbakk og Hundvåg ble åpnet ved inngangen til 2020. Tunnelen mellom Hundvåg og Stavanger åpner ved inngang til andre kvartal 2020. I delprosjektet lå fylkesvegprosjekt med tunnel Espedal – Frafjord på Fv 492 i dette delprosjektet, denne delen er ikke fullført.
3. Delprosjekt 3 omfatter fastlandsforbindelse mellom Rennesøy og Finnøy og ny terminal på Judaberg. I tillegg inngår fylkesvegprosjekt Nord Talgje – Tjul Fv 618 i delprosjektet. Fullført.
4. Delprosjekt 4 Sandsfjord bru med tilførselsveger. Fullført.
5. Delprosjekt 5 bygging av tunnel mellom Sauda og Etne. Ikke påbegynt.
6. Delprosjekt 5 omfatter flere tiltak på fylkesvegnettet finansiert og gjennomført av fylkeskommunen. I tråd med planer.

Saudatunnelen står igjen som det eneste delprosjektet som ikke er påbegynt av Fylkesdelplanen.

Sauda kommune ser at fylkeskommunen har begrensede muligheter for å finansiere Saudatunnel som et fylkesvegprosjekt, selv om samfunnsøkonomiske vurderinger viser at Saudatunnelen er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Sauda kommune viser til Ryfylkeprosjektet og ønsker at Rogaland fylkeskommune tar inn følgende setning i sitt innspill til NTP:

«Rogaland fylkeskommune vil peika på Fv. 520 som ein veg av stor betydning for

næringslivet og staten bør bidra til at vegen mellom Sauda og E134 rustes opp med prosjektet Saudatunnelen».

I påvente av Saudatunnelen er Sauda kommune positiv til videre standardheving på Fv 46 og Fv 520. Dette arbeidet øker trafikksikkerheten langs traséen.

Bærekraftig reisemiddel

Med et forholdsvis lite befolkningsgrunnlag har Norge mange store flystrekninger i europeisk sammenheng. Flystrekningene Oslo – Bergen og Oslo Trondheim er blant de 10 mest trafikkerte flystrekningene i Europa, begge med over 2 million flyreisende per år. Oslo – Haugesund/Stavanger samlet er på samme nivå.

Mellom Øst- og Vest-Norge går det daglig rundt 76 fly i hver retning. Nordmenn flyr gjennomsnittlig 10 ganger mer innenriks enn den jevne europeer. Dette forsterker også sentraliseringen av Norge, siden fly ikke kan stoppe underveis, men flyr over de mellomliggende kommunene.

Selv om det arbeides med å redusere klimagassutslipp fra flytrafikk utgjør flytrafikken en viktig kilde til global oppvarming. Kondensstriper fra fly bidrar også til drivhuseffekt.

Ved overført flytrafikk til moderne høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept, med stasjoner underveis, kan vi bygge både by og land og sikre mobilitet i arbeidslivet på en miljø- og distriktsvennlig måte langt inn i fremtiden. Slike dobbeltsporede baner kan også gi et konkurransedyktig tilbud for godstrafikk på bane.

Utvikling av høgfartsbane for kombinert person og godstransport bør videreutvikles og planlegges med tanke på oppstart av bygging i planperioden.

Innkomne uttalelser

Vurdering og konklusjon

Infrastruktur for transport har like stor betydning i distrikt som i byområder. Sauda kommune mener det er en svakhet med planlegging av NTP 2022 – 2033 at kommunene ikke har en kanal for direkte innspill til Nasjonal transportplan. Dette stiller store krav til Fylkeskommunen når det gjelder å ivareta interessene til kommuner i distriktene. Sauda kommune vil peke på at det bør ligge et særskilt ansvar for Rogaland fylkeskommune til å løfte fram Fylkesdelplaner som ikke er fullført.

Sauda kommune mener følgende må prioriteres i NTP 2022 – 2033:

1. Rassikring og opprettholdelse av veginfrastruktur. Rv 13 er indre stamveg og en sentral forbindelseslinje til hovedferdselsårene. Skredsikring må prioriteres.
 - a. Skredsikring Rødsliane i Suldal. Strekning med høyest skredfaktor. Oppstart i første del av planperioden.
 - b. Rammene til flom- og rassikring må økes.
 - c. Melkeråna – Årdal må prioriteres og få oppstart i planperioden.
 - d. Rammene for Nasjonal turistveg styrkes i NTP perioden.
2. Vintersikker hovedferdselsåre og trygge lokalsamfunn.
 - a. Liamyrane – Seljestad fullføres i første planperiode.
 - b. Bakka – Solheim har oppstart i første planperiode.
 - c. Trasé over Haukeli avklares i første planperiode
3. Fylkesdelplan/Regionalplan for areal og transport i Ryfylke fullføres i planperioden. Inngår som en del av styrking av E134 med armer til Sauda og Bergen.
4. Utredning av høgfartsbane for kombinert person og godstransport innarbeides i Nasjonal transportplan, med oppstart av bygging i siste del av planperioden.

Sauda, den 26.02.2020

Rune Kloster Tvedt, rådmann

Innspel til Nasjonal transportplan 2020

Sauda Vekst representerer 80 bedrifter som næringsforening og er samarbeidspartner for kommunen i næringsutviklingsarbeidet.

Sauda er ein utkant i Rogaland og vil i lang tid vere avhengig av vegløyisingar. Utfordring i NTP-samanheng er at me ikkje har verken Europaveg eller riksveg i kommunen. Likevel er me veldig avhengig av dei føringane NTP gir. Kan då nemne at Sauda er ein aktiv part i selskapa RV 13 Fjordvegen og E134 Haukelivegen. Sauda Vekst har følgjande prioriteringar til NTP.

E 134

Sauda har tilkopling til E134 gjennom Saudatunnel som sitt hovudmål. Tunnelen vil knyte oss tett saman med Etne og Ullensvang kommunar. Begge deltek i styringsgruppa for prosjektet. Det smær gjer næringsforeningane her. Saudatunnelen vil knyte industristadane Husnes, Odda og Sauda til region som kan utvikle og utnytte leverandørindustrien i den indre regionen.

Trafikkteljing utført vinteren 2019 viste at om lag 60 % av trafikken til og frå Sauda vil nytte denne vegen. Alle tiltak på E134 vil auke nytten av Saudatunnelen. Sauda Vekst og Hardanger Industri samarbeider tett for å vise koblingane industri og infrastruktur. Ein støttar difor opp om ei heilskapleg satsing på E134 som den viktigaste strekningen for vår kommune i NTP.

Prioriterte prosjekt E134:

- Tunnel Liamyrane - Seljestad – fullført i første planperiode
- Bakka -Solheim, oppstart i første planperiode
- Haukeli – trase og oppstart avklart første planperiode

RV13

RV 13 er indre stamveg på Vestlandet. Sjølv om vegen i dag ikkje går via Sauda er den ei viktig transportåre, og etter opning av Ryfast den raskaste vegen til Stavanger. Dei fleste prosjekta som er planlagt på RV 13 er knytt til rassikring. Sauda Vekst stiller seg difor bak at ramme til flaum- og rassikring må aukast i kommande NTP. Prosjekt med høgast skredkategori må prioriterast. Sauda vil i Vestland fylke ha størst eigennytte av tiltak på strekninga Skarsmo-Odda.

Fylkesvegprosjekt og NTP

Sauda har eit næringsliv som omset for over 4 milliardar kroner. Det betyr stor andel av vogntog på svingete veg med varierende standard inn og ut av kommunen. Sauda har kun ein veg, Fv 520, som kan brukast av tyngre og lengre køyretøy. For å halde liv i eksisterande næringsliv og ikkje minst skape nye arbeidsplassar krevst i dag gode og trygge vegar og så korte avstandar som råd.

Sauda blir i Rogaland fylkeskommune sitt planverk peikt på som separat bu- og arbeidsmarknadsregion grunna store avstandar. Prosjektet, Saudatunnelen, vil endre dette og auke arbeidsmarknaden frå 2.000 i dag til 15.000. Saudatunnelen er del av St.prp nr 1 tillegg nr 2 (2002-2003), Ryfylkepakken. Prosjektet innbefattar ein om lag 10 km lang tunnel og 2 km utbetring av eksisterande veg, frå Fv 520, Svandalskrysset i Saudasjøen, til E134 ved Frette i Etne. Tal frå Statens Vegvesen våren 2019 antar ein kostnad på 1,8 mrd og positiv samfunnsnytte. Vegen vil medføre ein dagleg innspart transportavstand på 16.000 km og korte avstanden frå Sauda til E134 med 45 minutt.

Sauda vil med denne vegen verte tett knytt mot Vestland fylke - ca 20 minutt til Etne og ein vil nå Kvinnherad og Ullensvang kommunar på under 1 time.

Finansiering av nye fylkesvegprosjekt er i dag avhengig av vilje til bidrag frå ulike partar, og slik ein ser saka i dag avhengig av statleg bidrag for å få den realisert. Det er avgrensa kva fylkeskommunane med dei midlane dei har til nye prosjekt klarer å løfte av nye større fylkesvegprosjekt. Det er i 2020 innført ei tilskotsordning som skal stimulerer til utbetring av fylkesvegnettet (kr 88 mill). Ei slik ordning må vidareutviklast om den skal få praktisk betydning.

Det er med bakgrunn i blant anna denne situasjonen spelt inn til Distriktsnæringsutvalet eit konkret forslag frå Sauda kommune og Sauda Vekst om ein ny finansieringsmodell kor ein føreslår å kunne øymerke del av arbeidsgjevaravgift frå vegen sitt nedslagsfelt til vegprosjekt. Dette vil vere ein modell som kan nyttast på fleire fylkesvegstrekingar i Vestland fylke og styrke næringslivet i distrikta.

Konkrete innspel:

- NTP må innehalde modell for statleg bidrag til investering i nye fylkesvegparcellar som er viktig for næringslivet, t.d gjennom øymerka bruk av arbeidsgjevaravgift frå kommune(ane) med størst nytte av prosjektet. Ordninga samordnast med «Tilskuddsordning for utbedring av fylkesveier som er viktige for næringstransport».
- Oppretthalde opning for at fylkesveg med stor betydning for næringslivet kan omgjerast til riksveg.

Med venleg helsing

Harald Halvorsen Løland
Sauda Vekst AS

3. april 2020

Innspel til NTP 2022-2033

Hordaland Bondelag og Sogn og Fjordane Bondelag viser til invitasjon om innspel til høyring av Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er viktig at planlegginga tek omsyn til eit best mogleg vern av matjordgrunnlaget og at den sikrar transportbehovet for landbruksnæringa sin verdikjede frå produsent til forbrukar. Denne verdikjeda genererer stor transport på heile vegnettet i fylket.

Jordvern

Det er naudsynt med auka matproduksjon i framtida, og vi må difor ta vare på den dyrka og dyrkbare jorda. Det må eit langt meir restriktivt jordvern inn i vegplanlegginga, heilt frå planstart. Jordvern må være med på lista når vegvesenet skal måle planlagde prosjekt opp mot samfunnsmessige interesser.

Sett frå vår stad vil det vere ein god jordvernpolitikk å utbetre og sikre eksisterande vegar før ein set i gong med store økonomisk og arealkrevjande vegprosjekt.

Der dyrka og dyrkbar jord likevel må vike for andre formål, må matjord flyttast til ein stad der den kan verte dyrka igjen. Det må settast krav til fagleg kompetanse og sertifisering for matjordflytting. Dette er særskild viktig dersom resultatet for framtidig matproduksjon skal verte godt nok.

Fylkesvegar er nøkkel i ferdsel i Vestland

Vi vil be om at ein i Nasjonal Transportplan også rettar fokuset mot fylkesvegane. Dei knyter ulike delar av fylket saman og skal fungere som ei trygg og føreseieleg ferdselsåre for trafikantar og næringsliv. Landbruket er ei desentralisert næring med ein stor trong for effektiv og sikker transport av produkt i heile verdikjeda. Det gjeld både primærproduksjon på garden, transport i industriell foredling og distribusjon av ferdigmat til detaljistleddet. Vegstandard på fylkesvegane og dei kommunale vegane er difor avgjerande.

Både fylkesvegar, kommunale vegar og bruer må tole eit stort nok akseltrykk, slik at inntransport til bruka av til dømes kraftfôr og levering av mjølk, kjøt, tømmer og andre varer kan skje med notida sine bilar og teknologi. Det er også heilt avgjerande for transporten at vegane har ein stabil regularitet. Det vil seie at det kan påreknast at vegane er opne for ferdsel.

Rassikring

Vi vil peike på kor viktig det vil vere å auke løyvingane til rassikring i Vestland. Vi snakkar då om rassikring både på riksvegar og fylkesvegar. Vi har dessverre ein situasjon der både transportørar, næringsutøvarar og innbyggjarar må forhalde seg til stor rasfare. Ein rasfare vi ser er aukande i takt med endra klima og meir nedbør.

Vi bur i eit fylke med 5600 kilometer fylkesvegar med fleire enn 550 skredpunkt. I tillegg har vi mange skredpunkt på riksvegane gjennom fylket. Det påverkar kvardagen til fastbuande,

næringsliv og gjester. Å få gjort eksisterande vegar tryggare og gje dei ein høgare standard, ser vi på som ei prioritert satsing i NTP. Det vil vere viktig både for næringslivet og for dei buande sin kvardag.

Med venleg helsing

Anders Felde

Fylkesleiar i Sogn og Fjordande Bondelag

Peder Nernæs

Fylkesleiar i Hordaland Bondelag

HØYRINGSUTTALE til NTP 2022-2033 frå Sogn og Fjordane Næringsråd.

Sogn og Fjordane Næringsråd vart skipa i 2016 og har som målsetting å vere ein sterk og samlande næringspolitisk organisasjon på vegne av næringslivet i Sogn og Fjordane. Ved årskiftet hadde Sogn og Fjordane Næringsråd 120 medlemar frå ulike bedrifter og organisasjonar.

Styret i Sogn og Fjordane Næringsråd har vedteke at Aust – Vest sambandet over Hemsedal og Ferjefri E 39 skal ha hovudprioritet i arbeidet med rulleringa av NTP 2022 – 2033.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å vere med på ei felles kraftsamling for auka rassikringsmidlar til Vestland fylke. Det vil vere avgjerande for å få trygge og trafikksikre vegar både for innbyggane og næringslivet i heile Vestland fylke.

Sogn og Fjordane Næringsråd legg til grunn at Stad skipstunnel, E39 Myrmel – Lunde og dei 2 utbetringane på E 39 Byrkjelo – Sandane blir gjennomført som planlagt i gjeldande NTP.

Aust-Vest samband Rv 52/ Rv 5:

Rv 52 vart vald som framtidig næringsstamveg Aust – Vest av Samferdsledepartementet og stadfesta i Kvalitetssikringsrapporten som var framlagt 13. januar 2017.

Grunngjevinga for Regjeringa sitt val av Rv. 52 over Hemsedalsfjellet som hovudstamveg mellom aust- og vestlandet var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Rv. 52 over Hemsedalsfjellet saman med E16 hovudarm til Bergen samt Rv. 5/ E39 som arm til Ålesund opnar heile Vestlandet mot Austlandet for både person og næringstrafikk. Vegane knyter kystnæringane på Vestlandet til både Innlandet og Austlandet. Vi får ei regionforstørring og den beste totalløysinga for ein eksport-retta landsdel i omstilling.

Prioritert tiltak.

Rv. 52 Tunnel Borlaug – Bjøberg Vegstrekinga er omtalt i KVU, Rv. 7 og Rv. 52. Tunnel gjennom Hemsedalsfjellet mellom Bjøberg og Borlaug er avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet med nesten fullstendig vinterregularitet. Prosjektet er førebels kostnadsrekna til 8.300 mrd.

Prosjektet må fullførast i perioden 2022-2033.

Ferjefri E39:

Ferjefri E39 er Vestlandet sitt Inter-City samband og det viktigaste sambindingsprosjektet i Vestland fylke. Visjonen om Ferjefri E39 er sett under press frå ulike hald og prosjektet er i sterk konkurranse med andre store samferdsleprosjekt, særleg på Austlandet. Skal Ferjefri E 39 halde sin posisjon som eit viktig nasjonalt prosjekt er det avgjerande at Vestland fylkeskommune viser dette i sine prioriteringar til NTP 2022 – 2033.

Prioriterte tiltak:

1. Storehaug – Førde
2. Byrkjelo – Svarstad
3. Bogstunnelen – Sunnfjord grense

E39 Storehaug – Førde.

Prosjektet gjekk i utgangspunktet frå Storehaug til Moskog, men no er det delt opp i 2 prosjekt med Storehaug – Førde og Førde – Moskog. Kostnad for Storehaug – Førde er 2.871 mrd. Den største flaskehalsen på E39 i Sogn og Fjordane er gjennom Førde til Storehaug. Det gjeld både for gjennomfart og lokalt i Førde sentrum. Sogn og Fjordane Næringsråd har derfor sett opp Storehaug – Førde som det viktigaste strekninga på Ferjefri E 39 og ønskjer at dette prosjektet må startast opp i første planperiode og fullførast i perioden 2022-2033.

E39 Byrkjelo – Svarstad.

Prosjektet gjekk i utgangspunktet frå Byrkjelo til Grodås, men no er det delt opp i 2 prosjekt. Byrkjelo – Svarstad og Svarstad – Grodås. Kostnadane for strekninga Byrkjelo – Svarstad er justert til 8.550 mrd.

Byrkjelo – Svarstad er eit av dei prosjekta på Ferjefri E39 som har høgast samfunnsnytte. Det gjev ei innspart reisetid på meir enn 1 time i høve til dagens E 39. Reisetida mellom Byrkjelo og Svarstad vil bli på ca. 15 minutt, og reisetida mellom Sandane og Stryn vil bli på 35 minutt. Det vil gje ein ny bu og arbeidsregion i Nordfjord.

Byrkjelo – Svarstad vil knyte saman søre Sunnmøre med eit folketal på om lag 60.000 innbyggjarar med resten av Vestland og det vil også bli ein viktig tilførselsveg til aust – vest sambandet over Hemsedal. I tillegg til innkorting av reisetid vil dette sambandet også fjerne ein krevjande flaskehals med tunnel gjennom Utvikfjellet.

Prosjektet må fullførast i perioden 2022-2033.

E39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense:

E 39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense ligg inne i 2. periode i gjeldande NTP. Den er kostnadsrekna 1.125 mrd.

Strekninga er ein flaskehals på Ferjefri E39 i Sogn og Fjordane. Særleg gjeld dette på strekninga frå Vadheim til Bogstunnelen.

Prosjektet må fullførast i NTP 2022 – 2033.

Andre vegstrekningar:

Strynefjellet med arm til Geiranger.

Regjeringa godkjende konseptval B1 med arm til Geiranger i juni 2018. Rv 15, Strynefjellet er i dag det einaste ferjefrie samband til austlandet for næringslivet og innbyggjarane på søre Sunnmøre og i Nordfjord. Svært krevjande for næringslivet med så mykje vinterstenging. Det må arbeidast vidare med å få prosjektet prioritert ved hjelp av rassikringsmidlar og «spleiselag» mellom Vestland, Møre og Romsdal og Innlandet.

Næringslivet forventar høg prioritet på Rv 15 Strynefjellet.

Henta frå uttale frå medlemane i Stryn:

- Vi vil peike på at den største utfordringa for bedriftene i Nordfjord og store deler av Sunnmøre når det gjeld aust-vest samband er Rv15 med dagens smale og låge tunnelar samt ras og rasfare. Stenging av Rv15 og omkøyning gir næringslivet her svært svekka konkurransekraft.

Vikafjellet:

Det må arbeidast vidare med å få prosjektet prioritert med bakgrunn i reduserte kostnader og Rv 13 si rolle som viktig sambindingsveg i Vestland fylkeskommune.

- Svært krevjande situasjon for næringslivet med så mykje vinterstenging.
- Viktig samband for å bygge saman bu og arbeidsområde.

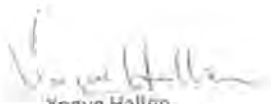
Henta frå uttale til Vik Næringssamskipnad:

- Behovet for tunnel gjennom Vikafjellet er godt dokumentert og kjend informasjon. Ein slik tunnel er ikkje berre viktig for Vik og næringslivet vårt her, men for heile regionen Bergen – Voss/Myrkdalen – Leikanger – Sogndal. Vik ligg geografisk midt i det nye Vestland. Ei realisering av Vikafjellstunnelen vil vere uendeleg viktig for å kunne utvikle heile regionen vidare.

Sogn og Fjordane Næringsråd vil jobbe vidare med prioriteringane også ved handsaminga av Regional Transportplan og då vil også rassikring og vedlikehald av vegnettet vere eit svært viktig satsingsområde.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å arbeidet aktivt for å få flest mogeleg samferdsleprosjekt i Sogn og Fjordane i posisjon til bygging ved å presse på for å få gjennomført naudsynt planlegging på ulike nivå. Vi har også teke mål av oss til å arbeide målretta gjennom heile NTP prosessen fram til endeleg vedtak i Stortinget i juni 2021 og ser fram til eit godt og konstruktivt samarbeid med Vestland fylkeskommune og andre som har same målsetting.

Hornindal/Sogndal 27. mars 2020



Yngve Hallen
Styreleiar



Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Vedlegg:

Høyringsuttale frå medleamar i Stryn og Vik

Høyringsuttale frå Interesseutvalet for Rv 52 og Rv 5



Til Sogn og Fjordane Næringsråd

v/dagleg leiar Bjørn Lødemel

NTP 2022 - 2033

Uttale frå næringslivet i Vik: Rv 13 Vikafjellstunnelen

Sogn og Fjordane Næringsråd er eit høyringsorgan i NTP-prosessen, og tek mål av seg til å medverke til at det vert gjort gode prioriteringar i Vestland og på Stortinget.

Behovet for tunnel gjennom Vikafjellet er godt dokumentert og kjend informasjon. Ein slik tunnel er ikkje berre viktig for Vik og næringslivet vårt her, men for heile regionen Bergen – Voss/Myrkdalen – Leikanger - Sogndal. Vik ligg geografisk midt i det nye Vestland. Ei realisering av Vikafjellstunnelen vil vere uendeleg viktig for å kunne utvikle heile regionen vidare. Viser m.a. også til uttale frå Kåre Lerum om dette.

Til tross for ufordrande kommunikasjonar har Vik eit svært velutvikla og oppegåande næringsliv, med mellom anna store fyrtårn som Highsoft, Linn Bad, Fresvik Produkt, VikØrsta med fleire. I tillegg finst ein mangslungen underskog av mindre bedrifter som klarar seg trass i utfordrande kommunikasjonar, spesielt på vinterstid. Næringslivet i Vik er svært allsidig med dyktige bedrifter i både industri, tenesteyting, reiseliv og handel i tillegg til flotte jordbruksverksemdar. Ein del av verksemdene er også medlem i Sogn og Fjordane Næringsråd. Samla medlemsmasse i Vik Næringsssamskipnad er nær 60 verksemdar som samla sysselset om lag 400 arbeidsplassar, og då er ikkje jordbruket rekna med. For alle desse er det av svært stor viktighet å få på plass eit stabilt heilårssamband, noko som best kan løysast med ein tunnel gjennom Vikafjellet. Ein heilårsveg vil bety at eit felles bu- og arbeidsområde Vik – Voss, noko som vil vere heilt avgjerande for folketalsutviklinga vår.

Vi ser fram til at Næringsrådet støttar oss i vårt viktige arbeid for ein viktig heilårsveg i regionen vår.

Vik, 24.2.20

For styret i Vik Næringsssamskipnad

Jorunn Åsfrid Røyrvik

Til

Sogn og Fjordane Næringsråd.

24.02.2020

Att: dagleg leiar og styret.

Innspel Nasjonal Transportplan 2022-2033.

I medlemsinfo av 13.02.20 går det fram at Næringsrådet har teke mål av seg til å bli ein viktig høyringsinnstans i saker som er viktige for næringslivet i Sogn og Fjordane også inn mot den nye fylkeskommunen.

Vidare vert det opplyst at Næringsrådet tek mål av seg til å kome med ei prioritert liste over dei viktigaste vegsambanda i Sogn og Fjordane i innspelsmøtet som Vestland fylkeskommune arrangerer på Skei den 27.02.20.

Vi som medlemmar forventar at Sogn og Fjordane Næringsråd prioritere Rv15 Strynefjellet på lik linje med dei 2 andre hovudsambanda (Rv5/Rv52 og Ferjefri E39).

Bakgrunn Aust/vest sambanda.

I oppsummeringa av merknader til aust-vest utgreiingane skreiv Statens vegvesen at dei avventa Regjeringa si avgjerd av tilleggsutgreiinga for KVV Strynefjellet. Eit arbeid som starta i 2007. Denne avgjerdsla var ikkje ferdig då Regjeringa Solberg i 2017 slutta seg til at Hemsdal i tillegg til Haukeli (tidlegare vedteke) vert utvikla til viktige aust-vest samband for næringstransport. Vidare at Hardangervidda får eit reiselivsfokus. Dette i ein langsiktig strategi. E16 vart også vedteken skal fullførast og vere ein viktig avlastningsveg når andre overgangar er stengt.

Våre bedrifter sluttar seg til at dette er viktig, men det løyser ikkje dei utfordringane som vi har i dag. Her vil vi peike på at den største utfordringa for bedriftene i Nordfjord og store deler av Sunnmøre når det gjeld aust-vest samband er Rv15 med dagens smale og låge tunnelar samt ras og rasfare. Stenging av Rv15 og omkøyning gir næringslivet her svært svekka konkurransekraft.

Til/frå E6 mot Trøndelag og Nord-Norge er Rv15 ein viktig innfallsport for heile Vestland fylke.

I juni 2018 fatta Regjeringa Solberg konseptvalet for Rv15 Skåre-Breidalen, og skriv mellom anna i pressemeldinga dei sende ut: *«Regjeringa har no beslutta at Statens vegvesen skal legge til grunn løysinga med lang tunnel som erstatning for Strynefjellstunnelane på rv 15. Den løysinga gir best framkommelege på lang sikt og bidrar med minst mogeleg problem for trafikantane i byggeperioden. Dette kjem alle brukarane av Strynefjellet til gode, seier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.»*

Vedteke konsept samsvarar godt med 0-visjonen. Risikoen for alvorlege ulykker på dagens Rv15 uroar oss. No haster det å kome vidare med vedteke konsept.

Helsing

Gode Vegar as
(Eigar: Stryn Næringsssamskipnad)

Thor Tenden Transport as

Hotel Alexandra as/Loen Skylift as

Norva 24 as Nomek as Vendanor as Miljøservice as Hagen as

Vedlegg: Vedteke konsept og utdrag av støtte frå NHO og kommunar på Sunnmøre.

**Vestland fylkeskommune****Nasjonal transportplan 2022-2033 - innspel**

Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Høyanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal. Sogn regionråd har følgjande innspel til etatane sine prioriteringar til NTP 2022-2033:

Overordna innspel

Transportauken som ligg til grunn for Nasjonal Transportplan tek ikkje inn over seg klimaendringane. Klimaendringar gjer at vi må bruke meir ressursar på vedlikehald og opprusting av eksisterande transportinfrastruktur.

Prosjekt som skal prioriterast må ha som mål å knyta regionane tettare saman, og ha positiv effekt i høve reiseavstand og miljø. I tillegg må liv og helse prioriterast, gjennom auka fokus på rassikring.

Rv 13 Vikafjellstunnelen, og strekninga Bergen - Sogn

Sogn regionråd meiner rv 13 Vikafjellstunnelen må bli prioritert i NTP 2022-2033, med investeringsmidlar i første del av planperioden. Vegene er klar til oppstart i høve overordna planar. Kostnadsanslag med optimalisering og ulik standard er 2,8-3,6 mrd. kroner (2019).

Rv 13 er eit indre nord-sør samband som bind kommunane i midtre Sogn saman med Bergen. Fjellovergangen over Vikafjellet er definert som heilårsopen, men er den mest vinterstengde riksvegen i Noreg.

Tunnel er einaste løysing for å få sikker heilårsveg over Vikafjellet og vil fjerne mange krevjande raspunkt. Vikafjellstunnelen er eit reelt miljøprosjekt rekna i køyrelengd og høgdemeter. Innkortinga vert 8,5 kilometer og tunnelen vert tilnærma flat. Med kortare og raskare veg kombinert med vintersikker veg vert det fleire reisande og effektberekningar viser 60 prosent trafikkauke.

Tunnelen vil gje sikker og nødvendig beredskapsveg som omkøyringsveg for både E39 og E16, til dømes ved stenging av Gudvangatunnelen.

Tunnel vil knyte Sogn tettare på Bergen, vil opne for sterkare regionsamarbeid i Vestland og vil skapa vekst for næringsliv, busetnad og turisme.

Ferjesambandet Dragsvik – Hella – Vangsnes må få auka frekvens og nattferje.

Strekninga Hella – Leikanger, som i dag er ein flaskehals på rv 13, må utbetrast.

Rv 52 Tunnel Borlaug-Bjøberg

Rv 52 over Hemsedalsfjellet saman med E16 hovudarm til Bergen samt rv. 5/ E39 som arm til Ålesund opnar heile Vestlandet mot Austlandet. Vegane knyter kystnæringane på Vestlandet til både Innlandet og Austlandet. Grunngevinga for regjeringa sitt val av rv 52 som hovudsamband var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Vegstrekninga er omtalt i KVV Gol-Voss rv 7 og rv 52. Tunnel mellom Bjøberg og Borlaug er avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet og vil gje nesten fullstendig vinterregularitet.

Tunnelen vil gje betydelege miljøgevinstar grunna låg stigning og kortare veg. Vi får ei regionforstørring og den beste totalløysinga for eit eksportretta næringsliv.

Sogn regionråd krev at prosjektet for ny tunnel Borlaug-Bjøberg kjem med i NTP 2022-2033.

E39 Bogstunnelen-Gaular grense

Oppstartsmidlar til strekninga E39 Bogstunnelen – Gaular grense i Høyanger kommune er prioritert i gjeldande NTP i siste seksårsperiode 2024-2029. Statens vegvesen har ikkje med prosjektet i sine prioriteringar. Utbygginga vil gje 4,2 km tunnel og vil kosta 1,125 mrd. kroner (kostnadsreduert med 175 mrd kroner). Bogstunnelen-Gaular grense må vidareførast i NTP 2022-2033.

Rassikringsmidlar

Sogn regionråd meiner rammene til rassikringsmidlar til riks- og fylkesvegnettet må aukast. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle av skred og flaum. Trygg samferdsel krev satsing på rassikring og øyremerkte midlar til rassikring må stå i forhold til behovet som er kartlagt av Nasjonal rassikringsgruppe. Sogn regionråd støttar kravet frå rassikringsgruppa om at det offentlege vegnettet skal vera sikra mot skred innan 2030, og meiner målet må innarbeidast i Nasjonal transportplan.

Fylkesveg

Det er stort etterslep på vedlikehald av fylkesvegane. utfordringar er dårleg vegstandard og mange prosjekt som ventar. Avsette midlar til fylkesvegnettet er ikkje tilstrekkelege for å stoppa forfallet. For å sikra nødvendig vedlikehald av fylkesvegane må rammene i NTP 2022-2033 aukast.

Med helsing

Ivar Kvalen
leiar i Sogn regionråd

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift.

Uttale til NTP 2022-2033 frå E39 Stamvegutvalet i Sogn og Fjordane;

«Opprusting av E39 frå Gulen i sør mot møre grense i nord»

Om E39 Stamvegutvalet

Stamvegutvalet for E39 er eit interesseutval samansett av ordførarane i E39-kommunane Gulen, Høyanger, Sunnfjord, Gloppen, Stryn og Stad, samt kommunane Askvoll, Hyllestad og Fjaler. I tillegg sit representantar frå TL/NLF, næringslivet, NHO Vestland, NAF Sogn og Fjordane, Vestland fylkeskommune og LO Vestland i utvalet.

Stamvegutvalet står bak visjonen om ei ferjefri E39 på Vestlandet. Målsetjinga for utvalet er stamvegstandard og gul midtstripe på heile E39-strekninga frå Gulen til Møre grense.

E39 var det prioriterte prosjektet i Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Opprusting av E39 frå sør mot nord

E39 er hovudpulsåra sør-nord på Vestlandet. Vegen går i dag gjennom kommunane Gulen, Høyanger, Sunnfjord, Gloppen og Stad, og skal leggest gjennom Stryn kommune med tunnel under Utvikfjellet og bru over Nordfjorden. E39 er eit nasjonalt satsingsprosjekt. Våre kommunar har fleire strekningar som krev opprusting raskt, og vi treng midlar til planlegging, investeringar og rassikring.

I stamvegutvalet er det brei semje om å ruste opp E39 med gul midtstripe frå sør mot nord. Vi prioriterer opprusting av vegen og gul midtstripe først, deretter fjordkryssing.

Valet av trase for mange av strekningane er fastlagte gjennom ulike kommunedelplanar. Vi er no avhengige av midlar til planlegging og oppstart av fleire prosjekt for å sikre nødvendig framdrift i opprustinga av E39 frå Gulen til Møre grense.

Viktig med midlar til eksisterande prosjekt i NTP

Stamvegutvalet er glade for at strekninga Myrmel-Lunde no vert starta opp, og at strekninga **Bogstunnen - Gaular** ligg inne i inneverande NTP i (2024-29) med kr. 1 125 mill. 2019-kr. Men utvalet presiserer sterkt at det er viktig at prosjekt som allereie ligg inne i NTP får nødvendig finansiering.

E39 – **Byrkjelo – Sandane** ligg også inne i NTP (2022-2033). Kostnad: 960 mill. 2019-kr. Utvalet står samla bak ei punktvis utbetring av dei farlegaste partia på denne strekninga i første periode (dagens E39), dvs Jarbu og Gullkista.

Stamvegutvalet E39 har slike prioriteringar av nye prosjekt inn i NTP 2022-2033:

- **E39 – Storehaug - Bruland (utanom Førde sentrum)** kr. 2 900 mill. Planstatus: Kommunedelplan. Ligg ikkje inne i NTP. Treng oppstartmidlar i første periode (2022-27)
- **E39 – Bruland - Moskog** - vidare planlegging og oppstartmidlar i andre periode i NTP (2027-33)
- **E39 – Byrkjelo – Svarstad** kr. 8 500 mill. Kommuneplan i arbeid. Vidare planlegging og oppstart i (2027-33).

Felles for desse tre prosjekta er at dei vil gi ein klimagevinst og ikkje minst betre tryggleiken på E39 for bilistar, skuleelevar og andre brukarar.

Om E39-parsellen Storehaug - Bruland og parsellen Bruland - Moskog

E39 Stamvegutvalet har ein strategi om å ruste opp vegen frå sør mot nord. Strekninga Myrmel-Lunde blir no utbetra, og Bogstunnelen-Gaular ligg inne i NTP, men krev oppstartsmidlar. Neste prosjekt ut er derfor E39 utanom Førde.

Om dagens E39 gjennom Førde sentrum er det å seie at den er smal, svingete og bratt, og at den går gjennom bustadfelt og Førde sentrum med ein ÅTD på 13.500. Vegen er utsett for ulukker, har kryssande trafikk og mange skuleborn langs vegen. Det er gangfelt, fartsdumpar og problematisk helling for vogntoga i Halbrendslia på vinterstid. I tillegg er det kø ut og inn av Førde sentrum om morgonen og ettermiddagen. Det må difor på plass oppstartmidlar i første periode i NTP.

Langeland – Førde (Brulandsberget) Kostnad: 2 900 mill. kr. Gir ei innkorting på 4,2 km. Statens vegvesen har gjennomført ei kostnadsoptimalisering som har medført nesten ein milliard i innsparing på dette prosjektet.

Strekninga Bruland - Moskog og vidare til Vassenden har heller ikkje ein tilfredsstillande standard som stamveg, og fleire parti treng rassikring etter ekstremveret i 2019.

E39 – Byrkjelo - Svarstad

Parsellen E39 Byrkjelo-Svarstad. Kommunedelplan ligg til vedtak for heile strekninga Byrkjelo – Grodås. Første etappe: Byrkjelo – Svarstad: 21 km. Kostnad: 9 100 - 8 500 mill.kr. Hengebru med hovudspenn 1500. Nedkorting i reisetid. Avløyser Utvikjellet som er ein flaskehals vinterstid.

Viktig å seie om dette konkrete prosjektet at samfunnsnyttan er stor, og at dette prosjektet gir ei tidsinnsparing på heile 24 minutt.

Rassikring på E39 – treng auka rammer:

Rassikring er eit aktuelt tema for E39 frå Gulen til Møre grense. I sommar vart E39 stengt fleire stader på Vassenden i Jølster på grunn av steinras, og ein person omkom. No i vinter har E39 gjennom Våtedalen vore stengt av snøras (sjå avisutklipp).

Også tidlegare har det vore fleire stengingar langs E39, og derfor er utvalet oppteken av at det blir sett av pengar til rassikring av utsette vegstrekningar.

Rassikring er viktig for delstrekningar på E39. Ramma til skredsikring må aukast slik at det vert høve til å gjennomføre sikring på E39 og tilførsleveg til E39 - RV 5 Førde – Florø. Vi ber om at dei rassikringsprosjekt som alt ligg inn i NTP vert gjennomførte og at strekninga Moskog-Vassenden vert sikra etter ekstremveret.

Prioriterte rassikringsprosjekt;

- **E39 – Skjærsura** (780 mill. 2019-kr)
- **E39 - Byrkjelo - Våtedalen** (2 040 mill. 2019-kr ligg inne i NTP 2024-29)



Herold vart tatt av raset: – Eg sa i telefone at «Dette klarar eg ikkje, eg kjem til å døy»

Bildetekst; Snøskred på E39 i Våtedalen fredag 21. februar 2020

Stamvegutvalet E39 Sogn og Fjordane
Jenny Følling
Leiar

Førde 23. mars 2020

post@innlandetfylke.no

post@vlfk.no

30 mars 2020

INNSPILL TIL PRIORITERINGER I NTP 2022-2033

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 2 fylkeskommuner og 16 kommuner langs E16, som har felles interesser i en raskest mulig utbygging av E16 mellom Sandvika og Bergen.

Stamvegutvalget viser til Samferdselsdepartementets invitasjon til å komme med innspill til NTP 2022-2033, og har følgende

Hovedbudskap

- Rask fullføring av E16 gir en effektiv utnyttelse av de allerede foretatte investeringer, og at vi snart får fullført en rimelig og rassikker veg med sammenhengende god standard og 100% sikker vinterregularitet mellom øst og vest. Dette med en veg som binder landsdeler og regioner sammen og som gir en god helhetsløsning med en fornuftig ressursbruk.
- Fellesprosjektene Skaret-Hønefoss og Voss-Arna prioriteres i første periode.
- Mellom Hønefoss og Voss prioriteres følgende prosjekter i første periode: FagernesS-Hande, Ljøsne-Tønjum, Nærøydalstunellen, Slæen-Voss og utbedring av Hønefoss- Innlandet gr.
- Økt bruk av utbedringsmidler og nye strategier med styringsrammer for lengre strekninger vil alternativt kunne vurderes for både de ovenstående og andre prosjekter langs E16.

Nærmere om E16

- **E16 kommer styrket ut ved økt fokus på nytte/kostnad.**
Samarbeidspartiene på Stortinget ble våren 2017 enige om å gå inn for følgende hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet:
E134 som sørlig forbindelse og E16, Rv52 og Rv7 som nordlige forbindelser.
Det er god dokumentasjon i fagrapporter på at utbygging av E134 vil styrke E16 sin rolle som øst-vest forbindelse - og gi E16 best nettonytte i nord.
- **E16 må raskt fullføres**
Filefjell er den eneste vintersikre fjellovergangen mellom øst og vest, og er også laveste fjellovergang med minst nedbør og det gunstigste klima. Når det er kolonnekjøring og stengt på de andre fjelloverganger, mangedobles trailertrafikken over Filefjell, og dette fører til svært mange utforkjøring på den smale vegen gjennom Valdres.
Norges Lastebileier-Forbund har uttrykt bekymring for de merkostnader dårlig

vinterregularitet gir, og mener det er en god og rimelig løsning raskt å fullføre E16 i påvente av andre veger.

Det er også viktig at E16 fullføres for å få en effektiv utnyttelse av allerede foretatte investeringer og fullførte planarbeider. E16 vil for øvrig binde landsdeler og regioner sammen og gi en god helhetsløsning med en fornuftig ressursbruk.

- **E16 binder landsdeler sammen.**

Nasjonalt er E16 raskeste forbindelse mellom Vestlandet og størstedelen av områdene nord for Oslo på Østlandet –herunder hele Mjøsområdet. Denne forbindelsen blir styrket når reststrekningen på Fv33 Bjørge-Gjøvik over Tonsåsen fullføres i 2020.

Videre vises det til at E16 i tillegg til å være europavegen Bergen-Oslo også er europavegen mellom Bergen og Gavle i Sverige – og passerer Gardermoen. Det planlegges nå ny trase mellom Hensmoen og Eggemoen – som vil forkorte reiseavstanden langs E16 med ca 5 km og gi store høydegevinster.

E16 inngår for øvrig i raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Fv51 over Valdresflya er åpen (ca 8 mnd årlig) og også raskt over Sognefjellet. Stamvegutvalget har tidligere fremmet forslag om at det utredes en KVV om en rask og rimelig trase for en helårsveg mellom Bergen og Trondheim –det er lenge til E39 blir fullført.

Fv53 Tyin-Årdal er en viktig snarveg over fjellet -80 km kortere mellom Øvre Årdal og Østlandet enn via Lærdal.

Rv5 Lærdal-Florø er i samme transportkorridor som E16, og er en viktig forbindelse mellom Sunnfjord og Østlandet. Dette både via E16 og Rv52. Stamvegutvalget har tidligere spilt inn at det bør utarbeides en egen KVV for å vurdere å erstatte ferjesambandet Manheller-Fodnes med en bro.

- **Strekningsvis oversikt**

Vedlagt følger en strekningsvis oversikt som viser at mye av E16 etter hvert er fullført og planlagt, og der følgende prosjekter så langt er og vil bli fullført i årene 2019-2024;

- Bagn-Bjørge	2019	Fullfører Viken gr-Bjørge (50 km)
- Sandvika-Wøyen	2019	
- Øye-Eidsbru	2020	Fullfører hele Filefjellprosjektet (40 km)
- Kvamskleiva	2022	Oppstart 2020. Raskeringsmidler.
- Hande-Øylo	2023	Oppstart 2020. Utbedringsmidler.
- Bjørum-Skaret	2024	Fullfører Sandvika-Skaret 4 feltsveg (15 km)

- **Rask oppfølging av Skaret- Hønefoss og Voss-Arna**

Stamvegutvalget så svært positivt på den brede oppslutning i Stortinget i NTP prosessen 2018-23 om at oppstart av disse fellesprosjektene kunne skje allerede i inneværende periode. Det registreres at det har vært forsinkelser på begge disse høyt prioriterte prosjektene, som også inkluderer bygging av jernbane –som reduserer reisetiden på Bergensbanen med ca 1 time.

Stamvegutvalget registrer at det nå foreligger vedtatt statlig reguleringsplan for fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss, og at statlig reguleringsplan for Stanghelle-Arna ventelig kan vedtas i februar 2021.

Stamvegutvalget prioriterer rask oppfølging av begge disse prosjektene, og at så vel Skaret-Hønefoss som Arna-Stanghelle startes opp tidlig i første planperiode. Det prioriteres også planmidler til Stanghelle-Voss.

- **Prioritering av prosjekter mellom Hønefoss og Voss**

Stamvegutvalget opprettholder sine prioriteringer fra NTP 2018-23 der, foruten Kvamskleiva, som startes opp i 2020, følgende reststrekninger mellom Hønefoss og Voss ble prioriterte i første periode:

- FagernesS-Hande, som er den største flaskehalsen på reststrekningene gjennom Valdres. Stort potensiale for kostnadsreducerende tiltak.
 - Ljosne-Tønjum, 8.5 km, som fullfører 135 km sammenhengende god standard mellom Øye i Valdres og Nærøydalen.
 - Nærøydaltunellen, Viktig rassikringsprosjekt
 - Slæen-Voss Består av 2 prosjekter: Slæen-Tvinno og Tvinno-Voss
 - Hønsfoss-Innlandet gr. Utbedring langs eksisterende veg – kan gi mye veg for pengene
- Felles for alle disse er at de har svært dårlig standard, utgjør markerte standardbrudd og har høy ulykkesfrekvens. Alle de 4 førstnevnte har tidligere vært prioritert i NTP og har god planstatus.

- **Bruk av utbedringsmidler og styringsrammer**

Flere prosjekter kan bli aktuelle grunnet økt satsing på bruk av utbedringsmidler, og innføring av en ny strategi med å vurdere lengre strekninger i sammenheng innen gitte styringsrammer. Dette kan være aktuelt på noen av de ovenstående prosjekter, og også på andre reststrekninger.

Statens vegvesen har også lansert tanken om å vurdere reststrekninger i Valdres i en felles styringsramme med strekningene sørover mot Hønefoss. Stamvegutvalget mener dette kan aksepteres på en del strekninger – men langs en europaveg må det være et krav med minst 8.5 m vegbredde og 80 km/t fartsgrense.

Vi håper fylkeskommunene er enig i våre innspill, og vil vektlegge disse i det videre arbeidet med NTP 2022-33.

Med vennlig hilsen

Stamvegutvalget


Vidar Eltun

(Leder)

Jørand Ødegård Lunde (sign)

(Sekretær)

Vedlegg: Strekningsvis status for hele E16

STREKNINGSVIS STATUS FOR HELE E16

VEGSTREKNINGER	RIKSVEGUTREDNINGEN 2015			HP I NTP 2014-17 (23)			HP 2018-2023(29)			FULLFØRT 1)
	LENGDE KM	BREDDE METER	KOSTNAD 2018-50	KOSTN Mill.kr	2014-17 Mill.kr	2018-23 Mill.kr	KOST Mill.kr	2018-23 Mill.kr	2024-29 Mill.kr	
A. SANDVIKA - HØNEFOSS (4 FELT)	39	20	6600	7284	2369	4915	14114	5344	8770	
1. Sandvika - Skaret	15									2024
a) Sandvika - Wøyen				3720	1785	1935	1174	1174		2019
b) Wøyen - Bjørum										2012
c) Bjørum - Skaret				3480	500	2980	4170	4170		2024
2. Skaret - Hønefoss(Ve)	24		6600	84	84					2029
a) Skaret - Høgkastet							2040		2040	RP 2017
b) Høgkastet - Hønefoss							6730		6730	RP 2018
B. HØNEFOSS - OPPLAND GR.	64		2300							
1. Hønefoss - Nymoen	5	20	600							
2. Nymoen - Oppland gr	59	10	1700							
C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR	248		8640	6673	3275	2518	1858	1198	660	
1. Buskerud gr - Bjørge	50	8,5	380							2019
a) Buskerud gr - Fønhus										1997
b) Fønhus - Bagn				269	269					2014
c) Bagn - Bjørge				1520	820	700	774	774		2019
2. Bjørge - Fagernes S	16	12,5	1400							KVU 2011
3. Fagernes S - Øye S	63									KVU 2011
a) Fagernes S - Hande		8,5-12,5	2300	2230		1350				KDP 2014
b) Kvamskleiva ⁴⁾		8,5	500	380		380	660		660	2022
c) Hande - Øye (rest) ³⁾		8,5	2450					(500)		UBM
4. Øye S - Borlaug (Filefjell)	40	8,5								2020
a) Øye S - Eidsbru				450	420	30	366	366		2020
b) Eidsbru - Varpet				6	6					2014
c) Varpet - Smedalsosen				1488	1430	58	96	96		2017
d) Smedalsosen - Borlaug				325	325					2014
5. Borlaug - Hordaland gr	79	8,5								
a) Borlaug - Ljosne				5	5					2010
b) Ljosne - Håbakken	(8)		700							KDP 2013
c) Håbakken - Hordaland gr			800							2000
D. SOGN- OG FJ. GR. - VOSS	41		4200	3269	199	1080	1814	86	1730	
1. Gudvangen - Voss V	39									
a) Nærøydalstunellen		10	1500	1270		850	1730		1730	RP 2016
b) Stalheim - Oppheim		10	800							
c) Oppheim - Voss Ø		12,5	1900	1800		230				KDP 2014
2. Voss Ø - Voss V	2			199	199		86	86		2014
E. VOSS - BERGEN	88		13300	500	20	480	15810	51	15810	
1. Voss V - Arna ²⁾	77									KVU 2014
a) Voss V - Stanghelle		12,5	7700							
b) Stanghelle - Arna		12,5-20	3800				11220		11220	RP 2019
c) Mindre skredsikr.tiltak							51	51		
2. Arna - Bergen (Vågsbotn)	11	20	1800							
a) Sætre/Bjørkehaug				500	20	480				
b) Ringveg							4590		4590	
F. TOTAL	480		35080	17726	5863	8993	33596	6626	26970	

Oppdatert 31.12- 2019

Kilder: Riksvegutredningen 2015 - der kostnadstillene 2018-50 ikke innbefatter «bindinger» fra 2017, Handlingsprogrammet for NTP 2014-17 (23) og til Handlingsprogram for NTP 2018-29

1) Årstall for fullførte prosjekter og for når igangsatte prosjekter blir fullført.

Forøvrig er årstall for ferdige planer angitt:

KVU konseptvalgutredning.

KDP kommunedelsplan

RP reguleringsplan (også RP-strekning i C3c. Turtnes - Øye)

UBM strekningsvise utbedringsmidler

2) Vedrørende opplysningene om riksvegutredningen i E1 skal "Stanghelle" erstattes av Vaksdal i 1a og 1b.

3) I handlingsprogrammet 2018 - 23 er det avsatt 500 mill. kr i "utbedringsmidler" til E16, som i hovedsak går til 3c Hande - Øylo.

4) Kvamskleiva er i 2020 bevilget 100 millioner kr. i oppstartsmidler med sikte på fullføring i 2022.

Saksnr
9/20

Utval
Formannskapet

Møtedato
18.03.2020

17/20

Formannskapet

01.04.2020

HØYRINGSUTTALE NTP 2022-2033

Framlegg til vedtak:

Stord kommune vil prioritere tiltak knytt til E39 og E134.

Prosjekt langs E39 mellom Stavanger og Bergen har høgast samfunnsøkonomisk nytte, og vil binde dei store vestlandsbyane med Haugalandet og Sunnhordland saman i ein større bu- og arbeidsmarknadsregion. Prosjekta vil tilføre eit allereie konkurransedyktig næringsliv ytterlegare konkurransekraft. Hordfast har også stor betydning for å binde Sunnhordlandskommunane tettare saman til fylkeshovudstaden. Manglande fastsamband mot Bergen har medført at sunnhordlandskommunar er med i statlege regionale samarbeid sørover, til dømes politidistrikt og naudnett. Dette er utfordrande. Realisering av Hordfast vil effektivisere regionale og statlege tenester.

Haukelivegen (E134) er peika ut som den viktigaste samferdselskorridoren mellom aust og vest, og er den viktigaste transportkorridoren for eksportvarer. Stord kommune ber om at første steg mellom Seljestad og Vågsli vert prioritert i første del av NTP.

Stord kommune gir innspel om fylgjande prioritering av prosjekt:

E39 – gang- og sykkelveg langs E39 Vabakkjen – Heiane inkludert rundkjøring i Tveitakrysset (E39)

Prosjektet må prioriterast gjennomført straks. Tiltaket er ferdig detaljregulert.

E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Hordfast (og Rogfast)

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Bokn – Stord

Planfase for prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E134 Seljestad – Røldal - Vågsli oppstart 2023

E134 Bakka – Solheim – inn i NTP første periode

KVU arm til Bergen – inn i NTP første periode

For ytterlegare informasjon og argumentasjon vert vist til saksutgreiinga.

Stord kommune vil peike på at Vestland fylkeskommune må setjast økonomisk i stand til å gjennomføre naudsynt vedlikehald og oppgradering av fylkesvegnettet i Sunnhordland, og at utsleppsfrie ferje- og snøggåtruter ikkje får negative konsekvensar for regulariteten, jf. saksutgreiinga.

Stord kommune vil også løfte fram viktige regionale samferdselsfunksjonar som Sunnhordland lufthamn Sørstokken og Bømlo Fiskerihamn. Lufthamna må sikrast årleg støtte på minimum same nivå som i dag etter at lufthamna frå 2021 skal få støtta via fylkeskommunen og ikkje direkte frå samferdselsdepartementet. Vidare må fylkeskommunen sikre tilstrekkeleg finansiering for realisering av den regionale fiskerihamna på Bømlo.

Vidare meiner Stord kommune at det er uklokt å vurdere viktige og samfunnsøkonomisk lønsomme utbyggingsprosjekt opp mot rassikringstiltak. Det bør gjennom NTP setjast av tilstrekkeleg midlar til rassikring i heile landet. Det er ein føresetnad at veg- og jernbanenettet er trygt å ferdest på. Dei mest ulukkesbelasta strekningane med høgast trafikk, bør utbetrast først. Men rassikring kan ikkje gå ut over realiseringsgraden av prosjekt som bind regionen saman i større bu- og arbeidsmarknadsregionar og medfører naudsynt mobilitet for næringsliv og eksport samt meir effektiv drift av regionale og statlege tenester.

Saksprotokoll i Formannskapet - 18.03.2020

Møtet vart avlyst grunna Covid-19

Saksprotokoll i Formannskapet - 01.04.2020

Vedtak

Stord kommune vil prioritere tiltak knytt til E39 og E134.

Prosjekt langs E39 mellom Stavanger og Bergen har høgast samfunnsøkonomisk nytte, og vil binde dei store vestlandsbyane med Haugalandet og Sunnhordland saman i ein større bu- og arbeidsmarknadsregion. Prosjekta vil tilføre eit allereie konkurransedyktig næringsliv ytterlegare konkurransekraft. Hordfast har også stor betydning for å binde Sunnhordlandskommunane tettare saman til fylkeshovudstaden. Manglande fastsamband mot Bergen har medført at sunnhordlandskommunar er med i statlege regionale samarbeid sørover, til dømes politidistrikt og naudnett. Dette er utfordrande. Realisering av Hordfast vil effektivisere regionale og statlege tenester.

Haukelivegen (E134) er peika ut som den viktigaste samferdselskorridoren mellom aust og vest, og er den viktigaste transportkorridoren for eksportvarer. Stord kommune ber om at første steg mellom Seljestad og Vågsli vert prioritert i første del av NTP.

Stord kommune gir innspel om fylgjande prioritering av prosjekt:

E39 Hordfast (og Rogfast)

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 - gang- og sykkelveg langs E39 Vabakkjen - Heiane inkludert rundkjøring i Tveitakrysset (E39)

Prosjektet må prioriterast gjennomført straks. Tiltaket er ferdig detaljregulert.

E134 Seljestad - Røldal - Vågsli oppstart 2023

E134 Bakka - Solheim - inn i NTP første periode

KVU arm til Bergen - inn i NTP første periode

E39 Bokn - Stord

Planfase for prosjektet må prioriterast i første del av NTP

For ytterlegare informasjon og argumentasjon vert vist til saksutgreiinga.

Stord kommune vil peike på at Vestland fylkeskommune må setjast økonomisk i stand til å gjennomføre naudsynt vedlikehald og oppgradering av fylkesvegnettet i Sunnhordland, og at utsleppsfrie ferje- og snøggbåtruter ikkje får negative konsekvensar for regulariteten, jf. saksutgreiinga.

Stord kommune vil også løfte fram viktige regionale samferdselsfunksjonar som Sunnhordland lufthamn Sørstokken og Bømlo Fiskerihamn. Lufthamna må sikrast årleg støtte på minimum same nivå som i dag etter at lufthamna frå 2021 skal få støtta via fylkeskommunen og ikkje direkte frå samferdselsdepartementet. Vidare må fylkeskommunen sikre tilstrekkeleg finansiering for realisering av den regionale fiskerihamna på Bømlo.

Vidare meiner Stord kommune at det er uklokt å vurdere viktige og samfunnsøkonomisk lønsomme utbyggingsprosjekt opp mot rassikringstiltak. Det bør gjennom NTP setjast av tilstrekkeleg midlar til rassikring i heile landet. Det er ein føresetnad at veg- og jernbanenettet er trygt å ferdast på. Dei mest ulukkesbelasta strekningane med høgast trafikk, bør utbetrast først. Men rassikring kan ikkje gå ut over realiseringsgraden av prosjekt som bind regionen saman i større bu- og arbeidsmarknadsregionar og medfører naudsynt mobilitet for næringsliv og eksport samt meir effektiv drift av regionale og statlege tenester.

Handsaming

Vedteke med 8 mot 1 røyst (SV)

* * *

Øyvind Kyvik (H) kom med framlegg til liste over prioriteringane slik det ligg føre i vedtak:

* * *

Hilde Hauglid (SV) kom med følgjande framlegg til vedtak:

NTP- høyringsuttale.

Nasjonal transportplan (NTP) må bygge på prinsippa for berekraftig utvikling av Stord og vår region av Vestland:

- *Busetting og levande lokalsamfunn i alle deler av regionen.
- *Økologisk og berekraftig ressursbruk.
- *Målsettinga om nullutslepp og klimatilpassingar i fylgje denne, slutt på forureining og hindre vidare reduksjon av artsmangfaldet.

Sidan transportsektoren står for ein stor del av utsleppa av klimagassar, reduksjon i artsmangfaldet og endring av natur- og kulturlandskap, må natur-, miljø- og klimaløysinga inn i all transportplanlegging og tiltak.

NTP må legge til rette for flytting av transport, både person- og godstrafikk, frå veg til miljøvenlege framkomstmiddel.

Dei store samferdslemidlane må brukast til gode bruksvegar, med gul stripe, vedlikehald av eksisterande vegar og til å ta igjen etterslepet for finansiering av tenlege fylkesvegar.

Det er behov for langt større løyvingar til rassikring, og til utbygging av gang- og sykkelstiar.

Det må skje rask framdrift av ny jernbane og ny rasikra veg mellom Bergen og Voss, etter K5 alternativet.

Det skal ikkje byggast firefelts motorvegar.

Planlegging av Hordfast med flytebru over Bjørnefjorden må stoppast.

Prosjektet vil øydelegge eit av Noregs vakraste fjordlandskap, nedbygge verna regnskog og redusere naturmangfaldet, endre sårbart kystlandskap og legg til rette for mangedobling av biltransporten.

Framleis ferjedrift på strekningane, med miljøvenlege ferjer, er eit tenleg alternativ.

Om fleirtalet i fylket går inn for ferjefri E39, er alternativet særleg kryssing av Langenuen og veg vidare etter Indre alternativ, over Tysnes, Fusa og Samnanger, med tilknytning til både Bergen, nord- og austover.

Ved å sjå alternativ for samanbinding i samanheng, vil ein oppnå større samfunnsmessig ringverknad, spare ressursar og natur. Vegane må byggast som trafikksikre tofeltsvegar, med tre felt der det er behov for det, med maks 90 km/t, og tilstrekkeleg sikring og tilrettelegging for gåande og syklande.

I vår landsdel er sjøen både tradisjonell og framtidig ferdselsveg. Difor må NTP legge til rette for framtidig miljø- og klimavenleg sjøtransport av både folk og gods.

Vår region og kommune er langt framme når det gjeld innovasjon og utvikling av miljøvenleg teknologi til bruk i framtidsretta skipsindustri. Her ligg både dei beste klimaløysingane innan transport og framtidige arbeidsplassar. Difor må denne sektoren få større del av samfunnet sine ressursar for å ta sin del av utviklinga mot nullutsleppsamfunnet.

Framlegget fekk 1 røyst (SV)

Rådmannen si prioriteringsliste som fall:

E39 – gang- og sykkelveg langs E39 Vabakkjen – Heiane inkludert rundkjøring i Tveitakrysset (E39)

Prosjektet må prioriterast gjennomført straks. Tiltaket er ferdig detaljregulert.

E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Hordfast (og Rogfast)

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Bokn – Stord

Planfase for prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E134 Seljestad – Røldal - Vågsli oppstart 2023

E134 Bakka – Solheim – inn i NTP første periode

KVU arm til Bergen – inn i NTP første periode

Rådmannen, 05.03.2020

Dokumentliste

S	05.03.2020		Høyringsuttale NTP 2022-2033
I	06.04.2016	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Nasjonal transportplan 2018-2029: invitasjon til å gje innspel
I	11.04.2016	Vegforum Øst-Vest	Uttalelse vedr. Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
I	18.05.2016	Samarbeidsrådet for Sunnhordland	Uttale til Nasjonal transportplan 2018-2029
S	23.05.2016		Grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018 - 2029 - Høyringsuttale frå Stord kommune
I	08.06.2016	Trygg Trafikk	Innspel frå ordførar til ny Nasjonal Transportplan
X	14.06.2016		Særutskrift Grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018 - 2029 - Høyringsuttale frå Stord kommune
I	14.06.2016	noreply@regjeringen.no	Takk for ditt høringssvar til Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
I	06.11.2017	Samarbeidsrådet for Sunnhordland	Uttale NTP - handlingsprogram (kopi av brev til Hordaland fylkeskommune)
I	28.11.2017	Samarbeidsrådet for Sunnhordland	Vedrørende fylkesmannen sitt framlegg til uttale handlingsprogram NTP 2018-23 (2029) (kopi av brev til Hordaland fylkeskommune Utval for miljø og samferdsel)
I	25.02.2020	VESTLAND FYLKESKOMMUNE	Nasjonal transportplan 2022-2033 - Innspelsmøte fredag 27. mars -Innspel til fylkestinget sitt høyringsfråsegn med frist fredag 3. april

Innleiing (bakgrunn for saka)

Vestland fylkeskommune skal gi innspel til Nasjonal transportplan for 2022-2033 innan 13. mai 2020. Uttalen vil bli handsama i ekstraordinært møte i fylkestinget den 12. mai.

Fylkeskommunen har arrangert tre dialogmøte med kommunane for å få best mogleg grunnlag til si høyring; møtet for søndre delen av fylket var på Stord den 21.februar. Vidare ber dei i brev datert 20.02.2020 om skriftlege innspel frå kommunane. Frist for innsending av innspel er fredag 3. april. Det vert samstundes invitert til nytt innspelsmøte den 27. mars i Bergen på grunn av at fagetatane skal gi innspel til samferdselsdepartementet med sine prioriteringar innan 13. mars.

Informasjon frå Vestland fylkeskommune om prosessen, samt presentasjonar frå dialogmøta, ligg her: <https://www.vestlandfylke.no/ntp>

Saksutgreiing (fakta, saksopplysningar)

Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunane om å vektleggje fylgjande i arbeidet med innspela:

- Løysingane må vere i prioritert rekkjefølgje
- Løysingane må kunne handtere utfordringane. Samanhengen mellom utfordringar og framlegg til løysingar skal vere godt skildra.
- Fylkeskommunane er bedne om å kome med framlegg til korleis dei kan bidra til kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid i føreslegne løysingar.

Samferdselsdepartementet vil i det vidare arbeidet leggje vekt på

- Samfunnsøkonomisk lønsemd og effektivitet

- Målstrukturen for NTP 2022-2033
- Realistiske forventninger om fordeling på dei ulike landsdelane
- Teknologisk utvikling, særleg å unngå å gjere store avgjerder for investeringar i løysingar som er særleg teknologisk sårbare

Regjeringa har eiga nettside der all informasjon om NTP 2022-2033 er samla:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>

Samferdselsdepartementet har gitt oppdrag til Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen om å føreslå prioriteringar av all ressursbruk i perioden 2022-2033. Frist for levering av svar er 13. mars. Oppdrag og alle innspela vert lagt ut her:

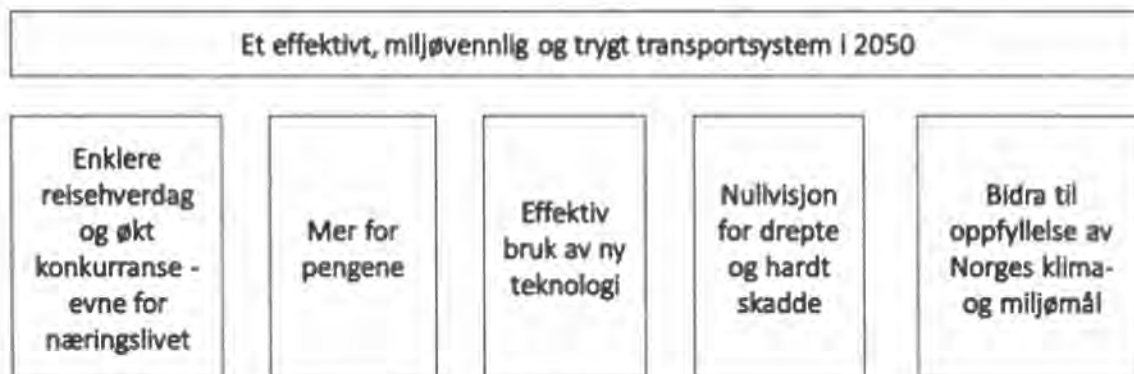
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-transportplan-2022-2033-oppdrag-9-prioriteringer/id2679692/>

I oppdragsbrevet til fagetatane, der samferdselsdepartementet ber fagetatane føreslå prioriteringar av all ressursbruk i perioden 2022-2033, skriv dei fylgjande:

«Regjeringen har satset betydelig på transportområdet de senere årene. For å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og å øke næringslivets konkurranseevne gjenstår det likevel utfordringer. Samtidig skal transportsektoren bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, jf ambisjonen om å redusere utslippene i transportsektoren med 50 pst innen 2030, og regjeringen har en visjon om null drepte og hardt skadde i trafikken. Det statsfinansielle handlingsrommet vil ventelig bli mindre i årene framover. Dette gjør det nødvendig at virksomhetene på alle områder går kritisk gjennom ressursbruken og optimaliserer innsatsen for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Endringene krever felles innsats fra mange aktører, og vilje og evne til å prioritere slik at vi får mest mulig igjen for de midlene staten bruker på transport. Den raske teknologiske utviklingen vil få betydning for hvilke transportløsninger som velges og åpner for nye muligheter for en mer kostnadseffektiv transportpolitikk.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det vil være viktig å sørge for tilstrekkelig fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget generelt må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke de konkrete virkemidler og tiltak. Samferdselsdepartementet vil i tråd med dette be om et plangrunnlag for siste del av planperioden uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode ber departementet om at virksomhetene fortsatt foreslår prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, selv om planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.»

Regjeringa har revidert målstrukturen som skal gjelde for neste NTP:



Regjeringa er vidare tydelege på at ressursbruken skal prioriterast på bakgrunn av samfunnsøkonomiske analysar;

«Prioriteringene av ressursbruken skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser, og rangeres etter netto nytte per budsjettkrone, inkludert ev. bompenger. Dette innebærer at netto nytte hensyntatt ev. bompenger deles på totale kostnader (budsjettkostnader og bompenger). Ikke-prissatte konsekvenser er en del av den samfunnsøkonomiske analysen, og skal tas hensyn til i rangeringen. Virksomhetene skal også vise netto nytte per budsjettkrone uten bompenger.

På områder der det ikke er mulig eller hensiktsmessig å utføre fullstendige nytte-/kostnadsanalyser, skal bidraget til samfunnsøkonomisk lønnsomhet likevel drøftes og sannsynliggjøres, eksempelvis ved bruk av kostnadseffektivitetsanalyser. Det understrekes at det skal tas hensyn til ikke-prissatte konsekvenser.»

Vurdering

Rådmannen vil tilrå at Stord kommune gir innspel om å prioritere fylgjande prosjekt:

E39 – gang- og sykkelveg langs E39 Vabakkjen – Heiane inkludert rundkjøring i Tveitakrysset (E39)

Prosjektet må prioriterast gjennomført straks.

Planstatus: Tiltaket er ferdig detaljregulert.

Tiltaket vil leggje tilhøva tilrette for mjuke trafikkantar langs ein svært trafikkert strekning på E39. Strekninga er viktig for interntrafikken i Stord kommune, og bind saman store handels-, nærings- og bustadareal. Rundkjøring i Tveitakrysset vil løyse store daglege utfordringar for næringstrafikken. Mellombelse tiltak med einvegskjøring i rushtida er innført for at trafikken ikkje skal stoppe heilt opp. Tveitakrysset til hovudtilkomsten på E39 til næringsareala på Eldøyane og Kjøtteinen (m.a. Kværner Stord).

E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

Planstatus: Det er vedteke kommunedelplan for prosjektet. Stord kommune har hatt dialog med departementet om å omgjere vedtaket til fordel for anna traceval, og har dialog med overordna mynde i høve dette slik departementet har opna for. Eit eventuelt nytt vedtak vil uansett ikkje ha verknad på tidsaspektet i denne saka.

Prosjektet vart planlagt gjennom eigen kommunedelplan grunna den høge ulukkesstatistikken på strekninga. Såleis er realisering av tiltaket svært viktig i høve nullvisjon for drepte og hardt skadde. Strekninga vil også løyse viktige transportutfordringar i og kring regionsenteret Stord. Vidare arealforvaltning i av ein kompakt utbygd, vert vanskeleggjort ved manglande detaljregulering og realisering av traceen. Ei realisering vil medføre enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet og ikkje minst auke tryggleiken vesentleg for dei reisande.

E39 Hordfast (og Rogfast)

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

Prosjekta, både enkeltvis og samla for ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen, er det mest samfunnsøkonomisk lønsame prosjektet i fylket. Prosjektet har høg måloppnåing på alle punkt, og vil vere avgjerande viktig for å binde Sunnhordland og Bergensområdet saman i ein felles bu- og arbeidsmarknadsregion og som vil gi ytterlegare konkurransekraft til næringslivet. Prosjektet vil redusere reisetida mellom Stavanger og Bergen. Ved realisering av Rogfast, er det berre Hordfast att på strekninga før ein kan kjøre ferjefritt mellom Stavanger og Bergen. Det vil utløyse ei ytterlegare stor konkurransekraft i regionen. Prosjektet er også svært viktig for Sunnhordland si regionale tilknytning til Bergensregionen og resten av Vestland fylke.

Grunna manglande ferjefritt samband mot Bergen, vert Stord og andre sunnhordlandskommunar innlemma i statlege regionale samarbeid sørover. Politidistrikt og naudnett er døme på det. Stord kommune opplever det som utfordrande når viktige styrings- og beredskapslinjer ikkje samsvarer med dei formelle strukturane, og meiner det hindrar ei god effektivisering og samordning av regionale og statlege tenester.

E39 Bokn – Stord

Planfase for prosjektet må prioriterast i første del av NTP

Når ferjefri E39 vert ferdigstilt mellom Stavanger og Bergen, vil denne parsellen henge att med svært dårleg standard og bli ein flaskehals på strekninga.

E134 Seljestad – Røldal – Vågsli oppstart 2023

E134 Bakka – Solheim – inn i NTP første periode

KVU arm til Bergen – inn i NTP første periode

Prosjekta er enkeltvis ikkje dei som kjem høgast målt i samfunnsøkonomisk nytte, men samfunnsøkonomien for prosjekta samla for utvikling av E134, er svært høg. E134 er peika på som den viktigaste samferdselskorridoren mellom aust og vest, og er den viktigaste eksportkorridoren.

Eit første steg med realisering Seljestad – Røldal – Vågsli vil gi 11 km kortare kjørelengde, redusere stigningstilhøve og fjerne 1000 høgdemeter. Dette vil redusere utslepp monaleg, gi reduserte kostnader for transportsektoren, auke tryggleik og betre regulariteten.

Rådmannen vil vidare peike på fylgjande:

Vedlikehald og utbetring av fylkesvegnettet:

Rådmannen er uroa for det store etterslepet i vegvedlikehald på vegnettet i Vestland fylke og i Stord kommune. Fylkeskommunen må setjast økonomisk i stand til å oppgradere fylkesvegnettet til forsvarleg standard, utbetre parsellar og byggje nye parsellar der dette er naudsynt for god flyt til og frå regionsentra. Vidare må det byggjast naudsynt infrastruktur for mjuke trafikkantar. Gang- og sykkelvegnett må byggjast ut på prioriterte strekningar. Rådmannen er vidare uroa for at Sunnhordland får ein for liten del av dei fylkeskommunale midlane. Etter verksemdsoverdraginga frå vegvesenet til fylkeskommunen, og der Sunnhordland organisatorisk har blitt vingeklippa i både fylkeskommunen sin administrasjon og i vegvesenet si nye organisering, er det svært viktig at budsjetta til fylkesvegnettet i sunnhordlandsregionen i det minste vert oppretthaldne.

Sjøfart: ferjer og hurtigbåt

Stord kommune stør ei utvikling der ferjer og hurtigbåtar vert utsleppsfrie, men ser med uro på kva konsekvensar dette har for fylkeskommunen sin økonomi; konsekvensar som vert vidareført til andre tenestetilbod i fylket. Det får også konsekvens i form av redusert regularitet på ferjesambanda. Dette er ei mobilitetsutvikling i feil retning. Ferjer og hurtigbåt er ein vesentleg del av mobilitetsflyten i ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion. Dersom dette tilbodet vert svekka, svekkar det konkurransekrafta i regionen.

Luftfart: Stord lufthamn

Stord lufthamn må sikrast trygge rammevilkår. I 2020 får lufthamna ei støtte på 22 millionar kroner direkte frå samferdselsdepartementet. Frå 2021 vert støtta gitt via fylkeskommunen. Støtta på 22 millionar i året må sikrast må minst same nivå også etter at tilskotet går via fylkeskommunen.

Fiskerihamn på Bømlo:

Fiskerihamna på Bømlo, er Sunnhordland si fiskerihamn. Den har stor regional betydning for utvikling av ei viktig marin næring for heile nasjonen. Hamna må sikrast god finansiering.

Rassikring:

Rådmannen meiner det er uklokt å vurdere viktige og samfunnsøkonomisk lønsomme utbyggingsprosjekt opp mot rassikringstiltak. Det bør gjennom NTP setjast av tilstrekkeleg midlar til rassikring i heile landet. Det er ein føresetnad at veg- og jernbanenettet er trygt å ferdast på. Dei mest ulukkesbelasta strekningane med høgast trafikk, bør utbetrast først. Men rassikring kan ikkje gå ut over realiseringsgraden av prosjekt som bind regionen saman i større bu- og arbeidsmarknadsregionar og medfører naudsynt mobilitet for næringsliv og eksport samt meir effektiv drift av regionale og statlege tenester.

Økonomiske konsekvensar

Ikkje relevant for Stord kommune

Miljømessig konsekvens

Miljømessig konsekvensar er/blir utgreidde i dei einskilde prosjekta.

Folkehelse

Miljømessig konsekvensar er/blir utgreidde i dei einskilde prosjekta.

Universell utforming

ikkje relevant

Beredskap

Realisering av planlagte tiltak på og langs E39 i Stord kommune er viktig for å auke trafikktryggleiken i kommunen. Dagens E39 er ulukkesbelasta og gir ekstra utfordringar for beredskapen i kommunen.

Konklusjon

Rådmannen tilrår at fylgjande uttale vert sendt fylkeskommunen:

Stord kommune vil prioritere tiltak knytt til E39 og E134.

Prosjekt langs E39 mellom Stavanger og Bergen har høgast samfunnsøkonomisk nytte, og vil binde dei store vestlandsbyane saman i ein større bu- og arbeidsmarknadsregion. Prosjekta vil tilføre eit allereie konkurransedyktig næringsliv ytterlegare konkurransekraft. Hordfast har også stor betydning for å binde Sunnhordlandskommunane tettare saman til fylkeshovudstaden. Manglande fastsamband mot Bergen har medført at sunnhordlandskommunar er med i statlege regionale samarbeid sørover, til dømes politidistrikt og naudnett. Dette er utfordrande. Realisering av Hordfast vil effektivisere regionale og statlege tenester.

Haukelivegen er peika ut som den viktigaste samferdselskorridoren mellom aust og vest, og er den viktigaste transportkorridoren for eksportvarer. Stord kommune ber om at første steg mellom Seljestad og Vågsli vert prioritert i første del av NTP.

Stord kommune gir innspel om fylgjande prioritering av prosjekt:

E39 – gang- og sykkelveg langs E39 Vabakkjen – Heiane inkludert rundkjøring i Tveitakrysset (E39)

Prosjektet må prioriterast gjennomført straks. Tiltaket er ferdig detaljregulert.

E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Hordfast (og Rogfast)

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E39 Bøkn – Stord

Planfase for prosjektet må prioriterast i første del av NTP

E134 Seljestad – Røldal – Vågsli oppstart 2023

E134 Bakka – Solheim – inn i NTP første periode

KVU arm til Bergen – inn i NTP første periode

For ytterlegare informasjon og argumentasjon vert vist til saksutgreiinga.

Stord kommune vil peike på at Vestland fylkeskommune må setjast økonomisk i stand til å gjennomføre naudsynt vedlikehald og oppgradering av fylkesvegnettet i Sunnhordland, og at utsleppsfrie ferje- og snøggåtruter ikkje får negative konsekvensar for regulariteten, jf. saksutgreiinga.

Stord kommune vil også løfte fram viktige regionale samferdselsfunksjonar som Sunnhordland lufthamn Sørstokken og Bømlo Fiskerihamn. Lufthamna må sikrast årleg støtte på minimum same nivå som i dag sjølv om lufthamna frå 2021 skal få støtta via fylkeskommunen og ikkje direkte frå samferdselsdepartementet. Vidare må fylkeskommunen sikre tilstrekkeleg finansiering for realisering av den regionale fiskerihamna på Bømlo.

Vidare meiner Stord kommune at det er uklokt å vurdere viktige og samfunnsøkonomisk lønsomme utbyggingsprosjekt opp mot rassikringstiltak. Det bør gjennom NTP setjast av tilstrekkeleg midlar til rassikring i heile landet. Det er ein føresetnad at veg- og jernbanenettet er trygt å ferdast på. Dei mest ulukkesbelasta strekningane med høgast trafikk, bør utbetrast først. Men rassikring kan ikkje gå ut over realiseringsgraden av prosjekt som bind regionen saman i større bu- og arbeidsmarknadsregionar og medfører naudsynt mobilitet for næringsliv og eksport samt meir effektiv drift av regionale og statlege tenester.

Innspelsdokument NTP frå Stord Næringsråd til Vestland Fylkeskommune

Kort oppsummert prioriteringsliste

1. Hordfast oppstart første perioden 2022-2027
2. E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita må inn i NTP
3. E134 Haukelivegen –Seljestad-Røldal oppstart første periode
– er klar for bygging.
E134 Bakka – Solheim må inn i NTP
Arm til Bergen - kvu må utgreiast
4. Stord Lufthamn må få same støtte som tidlegare
5. E39 Bokn – Stord må inn i NTP
6. Sikre lånegaranti til Bømlo fiskerihamn
7. Auke potten til vedlikehald fylkesvegar

Stord Næringsråd er ein sjølvstendig interesseorganisasjon for næringslivet på Stord, som arbeider for eit lokalsamfunn med fokus på verdiskaping. Som talerøyr for næringslivet er vår oppgåve å sjå til at rammevilkåra til næringslivet til ei kvar tid er dei beste. Stord Næringsråd har 152 medlemmer.

I dei seinaste tre vekene så har me som samfunn og næringsliv fått tilværet snudd opp ned. Koronaviruset har ramma oss alle, og me må alle bidra til dei tiltak som myndigheitene har satt i verk for å beskytte befolkninga, og spesielt sårbare grupper, slik at desse ikkje vert sjuke.

Midt i denne situasjonen ser me som interesseorganisasjon for næringslivet, at dette går hardt ut over bedrifter og arbeidstakarar. Det er i skrivande omlag 300 000 permitterte arbeidstakarar i Noreg meldt inn til NAV, og vår store bekymring er at desse står i fare for ikkje å ha arbeidsplassar å komma tilbake til når me lenger framme kjem gjennom denne krisa. For mange bedrifter kjem koronasituasjonen på toppen av allereie dårleg inntening og pressa marginar.

Dette innspeldokumentet vil ta utgangspunkt i ein «normalsituasjon», slik den var før 12.mars, når det gjeld prioriteringar og kva som er viktig at NTP skal svara på av utfordringar.

Samstundes må me peike på moglegheitene som ligg i den nye utfordrande koronasituasjonen. NTP 2022 - 2033 kan bidra til å gjer ein forskjell. Næringslivet treng aktivitet og omsetnad som bidreg til verdiskaping og som bidreg til å byggje landet vårt og ruste oss alle for betre tider. Ramme B i NTP må derfor vera det lågaste nivået som utgangspunkt, og prosjekt må framskundast for å sikre rask oppstart.

NTP 2022-2033 prioriteringar

Situasjonen i næringslivet

- Industrien er i omstilling og orienterer seg mot nye marknader
- Det er press på marginar i alle bransjar og konkurransen er global.
- Tilgang på kompetent arbeidskraft er ein flaskehals og potensiale for vekst og utvikling ligg i å utnytte ressursane meir effektivt gjennom digitalisering og mobilitet.
- Me ha store fortrinn på vestlandet med ein leiande industri innafor maritime og marine næringar. Teknologien og kompetansen som vert utvikla er del av det «Grøne skiftet», og er eit viktig bidrag til ei global berekraftig utvikling.
- Det er tidkrevjande og uforutseieleg å få transportert varer og tenester inn og ut av regionen.
- Næringslivet vil bruke offshorekompetansen vår til å byggja brua over Bjørnafjorden, og brua over Langenuen.

Regionbygging og verdiskaping

- Hordfast og Rogfast aukar mobiliteten for næringslivet ved å halvere reisetida mellom Stavanger og Bergen, og ha ope heile døgnet. **Dette er Vestlandet sitt InterCity!** 1 million mennesker vert bygd saman i større bu- og arbeidsregionar når nye tverrforbindelser vert tatt med.

Verdiskaping og eksport

- E134 Haukelivegen – eksportvegen og vår veg til og frå austlandet.
- Som eit av dei største eksportfylka i landet er det viktig at Vestland har god tilgang til marknadene.

Effekten av Ferjefri E39 og ein vintersikker E134 i samanheng, vil auka konkurransekrafta til næringslivet meir enn noko anna.

Stord Lufthamn

Stord Lufthamn har over lang tid motteke statsstøtte direkte frå Samferdselsdepartementet til drift. Dette er ein føresetnad for drifta.

Frå 2021 kjem driftsstøtta via Vestland fylkeskommune. Det er viktig at den årlege støtta på kr: 22 millionar vert oppretthaldt.

Desse delane av E39 må inn i NTP

- E39 Bokn – Stord
- E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

Andre område

- Vestland fylkeskommune må lånegarantere for Bømlo fiskerihamn
- Potten til vedlikehald av fylkesveggar må aukast – her er det eit stort etterslep

Det er viktig for Stord Næringsråd å presisera at det er svært uheldig for Vestlandet at me set samfunnsøkonomisk lønsame prosjekt opp mot rassikringsprosjekt. Tilstrekkeleg rassikringsmidlar må sikrast gjennom NTP.

Avslutningsvis vil Stord Næringsråd tilbake til den spesielle koronasituasjonen. Konsekvensar for næringslivet og livet til bedriftene våre har me pr i dag ikkje oversikt over. Men at dette vert ille er det ingen tvil om. Tiltak som er komt frå myndigheitene mot næringslivet handlar om å lette likviditet, avhjelpe kostnadsbilde ved permitteringar, lette på avgifter etc. Dette er positivt, spesielt i denne første fasen.

Tilbakemeldingane frå bedriftene er at dette på lengre sikt ikkje vil vera nok. Bedriftene treng aktivitet og omsetnad.

Me er derfor svært glad for at Vestland fylke og vår eigen kommune bidreg positivt til å halde hjula i gang ved å halde ope framdrift i byggeprosjekt. I tillegg vert det viktig at Vestland fylke bidreg til å auka ramma i NTP for å sikre aktiviteten og verdiskaping for landet vårt.

- Aktiviteten i bygg- og anlegg må aukast då dette vil ha positive ringverknader også for andre bransjar. Sette i gang «gryteklare» prosjekt i snarast.
- Næringslivet må få bidra til å byggje infrastruktur som bruer, veg, gang- og sykkelsti.

Stord Næringsråd ser fram til eit godt samarbeid framover, og ønskjer lykke til med innspelsprosessen til NTP.

Anne-Grete Sandtorv

Dagleg leiар Stord Næringsråd



STRYN KOMMUNE

Vestland fylkeskommune Infrastruktur og Veg
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Vår ref:
20/225-9

Dykkar ref.

Dato:
03.04.2020

Stryn kommune si uttale til Nasjonal Transporplan 2022 - 2033

Stryn kommunestyre gjorde dette vedtaket i sak 32/20 Uttale til Nasjonal transportplan 2022 - 2033

1. Stryn kommunestyre sluttar seg til utalen frå Nordfjordrådet
2. Kryss på Svarstad, mellom Rv 15 / veg til Faleide, må sikrast. Samstundes byggje gang- og sykkelveg Svarstad - Lunde. Dette må med i NTP 2022- 2033.
3. Det er stort behov for gang- og sykkelveg langs Rv 15 aust for Stryn sentrum. Rise - Kyrkjeide må kome med i NTP 2022 - 2033.
4. Stryn Kommunestyre støttar fullt ut Vestland sitt krav om ein vesentleg auke i midlar til utbetring og rassikring av fylkeskommunale vegar. Fylkeskommuna må setjast i stand til å ivareta sitt ansvar som veigar.

Eit døme på dette er Stryn sine behov:

- her er stort behov for rassikring av Fv 5724 Oldedalen og Fv 5723 Lodalen
- her er og stort behov for oppgradering av - og utbetring av fylkesvegnettet.
- og stort behov for gang- og sykkelvegar, som Loen - Solvik, i Innvik og i Olden

Helsing
Stryn kommune, Ordføraren

Per Atle Kjøllesdal
ordfører

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til:

Gloppen kommune
Stad kommune

Grandavegen 9
Rådhusvegen 11

6823
6770

SANDANE
NORDFJORDEID

Vedlegg:

Uttale til NTP frå Nordfjordrådet

1451150

03.04.2020

Sunnfjord Venstre har følgjande merknader til Vestland Fylke si handsaming av fagetatene sitt framlegg til Nasjonal Transportplan.

1. Vestland Fylke må vedta som prinsipp at gul midtstripe på E39 skal prioriterast før ei kvar ny fjordkryssing. Det er vidare uakseptabelt at framlegget ikkje har eit nytt prosjekt mellom Bergen og Ålesund, reslegne i første del av planperioden.
2. Nasjonal transportplan må i langt større grad vektlegge jamn standard, framkommelegheit, og tryggleik på Europavegnettet. Sunnfjord Venstre ber om at Vestland fylke prioriterer parsellen Storehaug – Bruland med veg utanom Førde i NTP i første perioden frå 2022. Sunnfjord Venstre meiner parsellen på strekninga Bruland – Moskog – Vassenden på E39 heller ikkje har ein tilfredsstillande standard og bør startast opp i andre periode i NTP.
3. Vestland Fylke må prioritere følgjande rassikringsprosjekt: Rv 5 mellom Naustdal og Førde, og E39 forbi Skjårårsura mellom Ålhus og Årdal.
4. Førde Lufthamn ligg midt i det sterkaste vekstområdet i Sogn og Fjordane med stor vekst i folketal, arbeidsplassar og innpendling. Sunnfjord Venstre ser det som heilt avgjerande for vidare utvikling i regionen, at dagens lufthamnstruktur blir vidareført. Sunnfjord Venstre meiner Førde Lufthamn kan vere ein pilot for uttesting av el-fly på kortbanenettet.
5. Sunnfjord Venstre meiner det er det viktig å legge til rette for auka bruk av sykkel i heile kommunen i samsvar med det nasjonale målet om at 20 % av reiser i byane og 8 % i heile landet, skal regulerast med sykkel. Konkret foreslår vi at det blir innarbeidd i NTP at det vert oppstart på sykkelstiprosjekt Kusslid-Moskog, og Langhaugane -Moskog.

Tor Emil Foslid

Gunn Merete Paulsen

Atle Hamar

Styreleiar

Formannskapsmedlem

Kommunestyremedlem

Fra: Jan Morten Myklebust (Jan.Morten.Myklebust@stordlufthamn.no)

Sendt: 06.03.2020 12:32:57

Til: Matti.Torgersen@hfk.no

Kopi: 'dag@idrettens-olympiade.no'

Emne: Innspel til NTP 2022-2033

Vedlegg:

Hei

Her kjem inspel frå Sunnhordland lufthavn AS til NTP 2022-2033 :

Stord lufthamn har over lang tid motteke statsstøtte til drift av lufthamna. Denne økonomiske støtta er føresetnaden for at drifta av lufthamna kan oppretthaldast.

I 2020 mottek lufthamnselskapet kr 22. mill. i økonomisk støtte frå staten. Støtta har fram til 2020 gått direkte fra Samf.dep. til lufthamnselskapet, men frå 2021 vil støtta verta utbetalt til Vestland fylkeskommune.

Staten må gjennom rammetilskot til Vestland fylkeskommune fortsatt sikra økonomisk kompensasjon til vidare drift av Stord lufthamn.

Tilskotet må vera av minst samme omfang som ein har fått frå Samf.dep. dei siste 5 åra. Tilskotet må årleg indeksregulerast.

Stord lufthamn er viktig for konkurranseevna til den lokale industrien i Sunnhordland. Lufthamna er avlastningsflyplass for Bergen lufthavn, Flesland og spelar ei viktig rolle for beredskapen i distriktet.

Venleg helsing / Best regards

Jan Morten Myklebust

Dagleg leiar/flyplassjef

Tlf. +47 53 40 37 00

+47 92 66 55 53


Stord Lufthamn

Fra: Steen, Petter (Petter.Steen@sveio.kommune.no)

Sendt: 03.04.2020 12:18:11

Til: Matti Torgersen

Kopi: Førre, Jostein; Erve, Linn Therese

Emne: Innspel til NTP frå Sveio kommune ved formannskapet

Vedlegg:

Nasjonal transportplan – høyringsuttale frå Sveio kommune.

Sveio kommune ser det som svært viktig at E134 får rett prioritet når Vestland fylkesting skal gje høyringsuttale til Nasjonal Transportplan 2022-2033. Ny veg mellom Seljestad og Liamyrane i Røldal er ferdig regulert, og prosjektet er alt inne i andre delen av gjeldande NTP. Det er såleis mogeleg å starta arbeidet med denne parsellen i 2023. Vegen vidare frå Liamyrane i Røldal til Vågsli må prioriterast i andre delen av perioden som eit naturleg framhald av prosjektet Seljestad-Liamyrane.

Vidare meiner Sveio kommune at Vestland fylkeskommune må fremja krav om at det blir utarbeidd reguleringsplanar for strekninga Bakka-Solheim i første delen av NTP-perioden, slik at dette arbeidet er ferdig i god tid før neste rullering av NTP i 2025.

Sveio kommune meiner Vestland fylkeskommune må gje E39 Arsvågen-Bergen (Hordfast) svært høg prioritet. Ferjefri E39 frå Bergen til Kristiansand er eit svært viktig nasjonalt prosjekt som mellom anna har stor nytteverdi for det eksportretta næringslivet på Vestlandet. I tillegg har det svært stor samfunnsmessig nytte å knyta dei tett folkesette områda frå Bergensregionen via Sunnhordland og Haugalandet til Nord-Jæren saman med ferjefri veg. Det er viktig at Vestland fylkeskommune får fram at dette ikkje er eit lokalt «vestlandsprosjekt», men eit prosjekt som gjev høgare verdiskaping i heile Noreg.

Samrøystes vedteke av Sveio formannskap via e-post 2. april 2020.

Beste helsing

Petter Steen jr.

Rådgjevar

Telefon: 53 74 80 94

E-post: petter.steen@sveio.kommune.no



Sveio kommune

Telefon sentralbord: 53 74 80 00

www.sveio.kommune.no

postmottak@sveio.kommune.no



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen
Att: Matti Torgersen
Kopi: Trafikktryggingsutvalet i Vestland og Hovudutval for samferdsle og mobilitet

Sandslihaugen 30
5254 Sandsh
Postboks 7900
5020 Bergen

Tlf: +47 41 20 61 32
nestas@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse:
Knut Olav Røssland Nestås

Dato:
01.04.2020

NTP 2022-2033 – innspel til Vestland fylkeskommune sin leveranse til Samferdsledepartementet

Me syner til Samferdsledepartementet (SD) sin invitasjon til fylkeskommunane datert 21.11.19 om å koma med innspel til prioriteringar av ulike satsingar, prosjekt og tiltak til stortingsmeldinga om NTP 2022-2033 med frist 14. mai. Meldinga skal leggjast fram for Stortinget våren 2021.

I invitasjonen vert det referert kort til nullvisjonen, men temaet trafikktryggleik er ikkje nemnt. Trygg Trafikk meiner at liv og helse må ha høgaste prioritet når det kjem til den vidare samferdsleutviklinga. Trygg Trafikk ynskjer difor å formidla fire viktige budskap, som me ber Vestland fylkeskommune vurderer å spela inn i eige NTP-innspel.

1. Nullvisjonen må gjennomsyra alle vegprosjekt

Nullvisjonen byggjer på tre grunnpilarar: Etikk, vitskap og ansvar. Den etiske dimensjonen handlar om at tap av liv eller alvorlege skadar i trafikken er uakseptabel, og at offentlege mynde har eit moralsk ansvar for tryggleiken på vegane.

Regjeringa sin målstruktur for komande NTP er allereie klargjort. Hovudmålet er: *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.* Dette er igjen definert som: *enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet, mer for pengene, effektivt bruk av ny teknologi, nullvisjonen for drepte og hardt skadde og bidra til oppfyllelse av Norge klima- og miljømål.* SD er òg særskilde tydelege på samfunnsøkonomisk lønsemd og effektivitet vil bli lagt vekt på i vurderinga av fylkeskommunen sine innspel.

Trygg Trafikk er sjølvstendig einig i at fornuftig bruk av samfunnet sine ressursar er eit godt og naudsynt utgangspunkt, m.a. for vegprosjekt. Me ser det òg som naturleg å bruka samfunnsøkonomiske analysar som reiskap for å kartleggja kost-nytte i slike prosjekt. Samstundes vil me åtvare mot negative konsekvensar for trafikktryggleiken. Ved «optimalisering» av vegprosjekt får både avgjersletakarar og utbyggjarar insentiv til å auka fartsgrensene (for å sikra tidsvinstar) og å redusera trafikksikringstiltak. Både delar vil auka ulykkesrisikoen og kunne føra til fleire alvorlege ulukker.

Trygg Trafikk er opptekne av at samfunnsøkonomiske analysar vert brukt til det dei er meint for: Å samanlikna kost-nytte i alternative tiltak. Så må nullvisjonen supplera avgjerslegrunnlaget og tilleggast om naudsynt avgjerande vekt – både i enkeltprosjekt, men og ved prioritering mellom prosjekt om ein kjem til det. Dette må òg gjelda for Vestland fylkeskommune sine eigne vegprosjekt.

I eit vestlandsperspektiv er det òg heilt naturleg å sjå rassikring som ein del av satsinga på betre trafikktryggleik. Uavhengig av om steinen ligg i køyrebana eller kjem rasande nedover fjellsida, er det i både tilfelle opplagt snakk om eit lite tilgjevande vegmiljø. Nettopp eit meir **tilgjevande** vegmiljø er noko av intensjonen bak nullvisjonsarbeidet i Noreg. Det er difor naturleg at ras må løftast høgare opp som satsingsområde, også for satsing på betre trafikktryggleik på alle typar vegar i Vestland. Dette gjeld uavhengig av om det er på fylkesveg-, riksveg- eller europavegnettet.

2. Fylkesvegnettet treng eit løft og må bli meir trafikksikkert

Vestland fylkeskommune har som følge av regionreforma og avviklinga av sams vegadministrasjon overteke det heile og fulle ansvaret for eit vegnett, der nasjonale tal syner at det er 80% høgare risiko for å døy eller bli hardt skadd i trafikken samanlikna med riksvegnettet (pr. km., jf. utrekningar basert på Prop.1 2019-2020).

Denne situasjonen er ikkje akseptabel, og det bør Vestland fylkeskommune sei tydeleg frå om i drøftinga om trong for auka overføringar. Som kjent er det godt dokumentert at store delar av fylkesvegnettet forfell og at tryggleiksstandarden er låg på mange vegstrekningar. Det kjem til syne gjennom m.a. farlege kurver og vegkryss, smal vegbreidde, holete, nedslite og sporete vegdekke, manglande midtdelarar eller forsterka midtoppmerking og vegetasjon som sperrar sikt, samt rasfare og låg tunneltryggleik mange stader i Vestland.

3. Tettare kopling mellom nullvisjonen og nullvekstmålet i byvekstavgiftane

Nullvekstmålet vert debattert, men mest truleg vil det òg framover vera nasjonale mål for å avgrensa trafikkveksten i dei store byane, der det samstundes er målsetjingar om at fleire skal gå, sykla og nytta kollektivtransport. No er situasjonen slik at fotgjengarar og syklistar, dei som følgjer desse politiske føringane, ber ein ekstra risiko fordi dei utset seg for ein høgare ulykkesrisiko enn dei som køyrer bil. Det er eit stort paradoks.

Statens vegvesen har gjennom utrekningar vist at det kan bli 450-500 fleire drepne og hardt skadde syklistar og fotgjengarar i 2030 (samanlikna med 2016), dersom dei ni største byområda når nullvekstmålet utan at det vert sett i verk ulykkesreduserande tiltak¹. Desse prognosane inkluderer eit overslag på underrapporterte sykkelulykker, samt eineulykker blant fotgjengarar². Statens vegvesen er likevel tydelege på at det er denne prognosen som må leggjast til grunn dersom me skal få eit reelt bilete av trafiksikringsutfordringane i byområda.

Trygg Trafikk meiner difor at nullvekstmålet og nullvisjonen må koplast tettare saman, m.a. i byvekstavgiftane. Dei ulykkesreduserande tiltaka bør famna breitt og omfatta utbygging av ein heilskapleg og god infrastruktur for syklistar, betre drift og vedlikehald, sikring av kryssingspunkt, ljossjetjing, lågare fartsgrenser der det er mange mjuke trafikantar, etablering av Hjartesoner rundt skolane, samt styrkt trafikantretta arbeid gjennom opplæring og folkeopplysing. I tillegg er det verd å nemna systematisk trafiksikringsarbeid i kommunar og fylkeskommunar, t.d. gjennom godkjenningssordningane Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune.

I tillegg trengst ein meir komplett statistikk over trafikkulykker, noko som òg vil vera viktig for fylkeskommunane. Det er godt kjent at den offisielle statistikken frå SSB ikkje er dekkjande, korkje når det gjeld omfang eller skadegrad. Statistikken inkluderer berre politirapporterte ulykker der køyretøy er involvert. Dermed fell m.a. ofte alvorlege eineulykker på sykkel utanfor, sjølv om dei skal bli definert som trafikkulykker. Oppgjeven skadegrad vil òg mange gonger vera feil, fordi denne vert registrert av politiet som naturleg nok har avgrensa medisinsk kompetanse.

¹ Oppdrag til NTP 2022-2033. *Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen - Fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene* (sept. 2018).

² Vert ikkje definert som trafikkulykker sjølv om mange kan knytast til manglande drift og vedlikehald av fortau.

4. Trafikksikringsarbeidet må ha eit tverrfagleg perspektiv

Trafikksikker infrastruktur er viktig, men det kan ikkje vera den einaste strategien i trafikksikringsarbeidet. Det er solid dokumentasjon på at trafikantane sine eigen åtferd er den viktigaste medverkande hovudårsaken til dei fleste dødsulykker. Særleg høg fart etter høva, rus, manglande merksemd og sviktande førardugleik tek mange liv langs vegane våre. Tilsvarande er manglande bruk av tryggleiksutstyr ein medverkande årsak til skadeomfang.

Framover må me førebu oss på eit meir komplisert trafikkbilete, der køyretøy med ulik grad av automatisering vil køyra side om side. Samstundes vil utviklinga føra med seg nye formar for mikromobilitet og fleire mjuke trafikantar. Det vil skapa nye utfordringar for trafikksikringsarbeidet. På sikt vil nok teknologien kunne løysa ein del av desse, men det er viktig at eventuelle vinstar ikkje vert forskottert til dømes i vegprosjekt.

Ny NTP må difor vera tydelege på verkemiddel for fleire sektorar enn samferdsle. T.d. er både justis-, helse- og utdanningssektoren alle viktige for å påverka trafikantåtferda gjennom eksempelvis trafikkopplæring, folkeopplysing, regelverk og kontrollverksemd. Vestland fylkeskommune er både vegeigar, planmynde, ansvarleg for innbyggjarane si helse og trivnad, skuleeigar og arbeidsgjevar. Fylkeskommunen har difor eit særskilt godt utgangspunkt for å arbeida breitt og tverrfagleg med trafikktryggleik. Barn er sårbare trafikantar og må takast vare på særskilt gjennom m.a. trygg skuleveg, sikker skuleskyss og god trafikkopplæring. Dette må me saman sikra gode ambisjonar kring i NTP-kapittelet som skal omhandla Barnas transportplan (kap. 7 i NTP 2018-2029).

Ta gjerne kontakt for utfyllande informasjon eller ytterlegare innspel.

Med venleg helsing
Trygg Trafikk

Knut Olav Røssland Nestås
Regionleiar Vestland
Tlf: 41206132
E-post nestas@tryggtrafikk.no

Uttale - NTP - Ullensvang kommune

1. **E-134:** Ullensvang kommune forutset at vedtekne planar i NTP på E 134 Seljestad – Røldal, vert vidareført. Samt får oppstart i 2022 med bakgrunn i lovnader frå eitt samla politisk miljø på Stortinget. Prosjektet er fullfinansiert og må realiserast 2022-2026. Videre ber vi om at neste prosjekt fra Røldal – Vågsli får oppstart direkte, seinast i 2026. Utbygginga skal gje vintersikker veg på fjellovergangen.

2. **Nasjonal satsing på rassikring!** Nasjonal rassikringsgruppe har konkludert med å tilrå rassikringsprosjekt løyst i komande NTP – 2022- 2033 med 71 mrd kroner nasjonalt. Vestland er rasfylke nummer 1 og bør setja dette som si hovudmålsetting. Dette viser at det er overkomeleg å rassikra heile landet med under 6,67 prosent av inneverande NTP-ramme. Ullensvang kommune er den kommunen i Norge med flest vegstrekk med alvorleg rasproblematikk, jf skred-databasen til Statens vegvesen. Det vil sei flest skredpunkt på vegnettet i kommunen med høg, eller middels høg skredfaktor. Slik kan det ikkje fortsette. Som Norgesmester i ras krever vi no at raskommunane sine rettferdige krav om rassikre vegar vert sikra gjennom ei nasjonal målsetting i komande NTP. Ullensvang kommune krev at Nasjonal rassikringsgruppe sine konklusjonar blir lagt til grunn i komande NTP og finansiert som øverste prioritet med 71 mrd kroner. Noko som også er i tråd med både Hordaland og Sogn og Fjordane fylke sine tidlegare vedtak.

3. **“Byrkjeneset.”** Utbetring av parsellen på Rv 13 Odda – Tyssedal i tråd med gjeldande reguleringsplan. Denne var inne i fagetatane sitt forslag til inneverande NTP, men forsvann i den politiske behandlinga. Vegvesenet har no igjen tilrådd “Byrkjeneset” inn i NTP på grunn av høg skredfaktor. Kostnaden var 240 millionar kroner (2015). Vi ber om at prosjektet vert teke inn og fullfinansiert i fyrste planperiode som eit konkret rassikringsprosjekt. Prosjektet bør med fordel koplust saman med rassikring av Stana/Skjeldås (Teigen). Begge rasområda er rekna som av dei farlegaste i landet. Dette er skule og arbeidsveg med uholdbar rasfare. Skulebussen Odda-Tyssedal var for nokre år sidan få minutt unna eitt større ras ved Byrkjenes. Forutan store psykiske påkjenningar for folk flest, er det stor næringstrafikk der mellom anna kraftforedlende industri vert hindra i si kontinuerlege døgndrift fleire gonger i året.

4. **Rv 13 Oddadalen.** Vi ber om at det vert sett av midlar til naudsynt planlegging og oppstart i komande NTP. Det er gjeldande kommuneplan for vegen med tunnel Hildal-Låtefoss-E-134 (Kløvet). Dette er ein svært avgjerande stamveg for næringstrafikk utan mogleg omkjøring. Standarden er uholdbar. Det vil ikke være mogleg å transportera industrivarer med modulvogntog mellom Odda og E-134 på denne vegen. Rv 13 i Oddadalen samordnar trafikken fra austlandet og Sørlandet (E-134), Haugesund/Stavanger (E-134), Bergen, Hardangerbrua (Rv13), Voss, Utne (Fv 550), Kvinnherad (Fv 551) og Jondal (Fv 107). Ved Låtefoss har sommartrafikken auka med 50% frå 2011 til i dag. Vi risikerer at vegsystemet bryt saman som transportåra. Derfor må både kortsiktige og langsiktige tiltak prioriterast. Nasjonalt turistvegprosjekt ved Låtefoss er utgreidd og må realiserast. Området er sommarstid prega av trafikkork med blanding av tungbil, småbil, turistbussar og betydeleg fotgjengarar som opplever “fossenens dal.” Stadig aukande trafikk gjer at kommunen i

aukande grad er bekymra for ulykker med personskade. Næringslivet blir i stor grad hindra av dei dårlege tilhøva.

Vegen er og sterkt rasutsett. Det har vore dødsfall på vegen og seinast november 2017 vart to bilar råka av steinras ved Lausasteinstunnelen. To unge mødre var bilførarar. Media skreiv "Kvifor i alle dagar vert det ikkje gjort noko med denne vegen?"

5. Utbetring av Rv 13 frå Brattlandsdalen i Odda til Hardangerbrua. Ullensvang er sør-norges største kommune i areal. Rv 13 går gjennom heile kommunen si lengde. Her er fleire rassikringsprosjekt som må prioriterast inn i NTP i tråd med auka løyvingar som føreslege av nasjonal rassikringsgruppe. Der ein foreslår å bruke 71 milliarder til rassikring. Standarden på vegen er i dag uholdbar. Risiko og sårbarhetsanalyser viser at utbedring er påkrevet. Aurskreda nær utløpet av Sandvinsvatnet er sterkt råka av snøskred. Og kjem høgt opp på skredfaktorskalaen. Prosjektet er kostnadsrekna til 120 mill kroner. Det står skilt ved staden om at det er ulovleg å stansa bilen i området grunna stor rasfare. Brattlandsdalen frå Røldal til Suldal er svært rasutsett sommar og vinter. Vegstandarden gjennom Rogaland til Hordaland grense held ein viss standard med svingete veg, men likevel mykje gul stripe. Frå Hordaland grense til Røldal er standarden betydeleg lågare og utan gul stripe. Vegen frå Kinsarvik til Hardangerbrua er for smal og er sommarstid bortimot uframkomeleg grunna trafikkork. Utfordringa kan løysast med relativt avgrensa løyvingar.

6. KVV - arm til Bergen Vi viser samtidig til at det straks må tingast KVV for arm fra E-134 til Bergen. Vi viser også til vedlagt uttale fra næringslivet. Vi minner om en rekke uttaler fra næringslivet om denne traseen. Vegen frå E-134 til Bergen er prega av elendig vegstandard og er svært rasutsett. Ei framtidig utbygging av t.d. Hordalandsdiagonalen løyser over 45 raspunkt. Utgreiinga er viktig for rassikring, standardheving og regionutvikling. I aust-vest-utgreiinga slo statens vegvesen fast at det trengst ein KVV på denne strekninga av omsyn til vidare planlegging. Vidare kom dei til at positiv økonomisk samfunnsnytte av moderne veg vil vera 14 milliardar kroner. Saman med E-134 til saman 26 milliardar kroner. Vidare viser talgrunnlaget i aust-vest-utgreiinga at samfunnsnyttan er betydeleg høgare ved utbygging av både vegen til Haugesund og Bergen. Då kostnadane på felles strekk over fjellet er teke med i bae reknestykke. Fellesstrekk vert berre bygt ei gong og kostnadane på fellesdelen kan difor halverast i høve framstillinga. Fylkeskommunen og andre instansar har gjentekne gonger vedteke behovet for KVV her. Vestland må gjenta kravet om at samferdsleministeren set i bestilling konseptvalutgreiinga no.

7. Fv 550

Vegen frå Odda sentrum til Folgefonntunnelen held dårleg standard. Stor trafikk bidreg til aukande kaos i Odda sentrum og til Folgefonntunnelen. Ved Kalvanes like utanfor sentrum er varsel mot stans i området pga rasfare fleire gonger i 2019-2020. Krysset til byggefeltet Kalvanes-Fv550 har vore avstengt fleire gonger i år pga rasfare. Innsnevring ved Egne Hjem, skapar farlege trafikksituasjonar. Kombinert med kryss og næringsdrift på bae sider av vegen gjer området trafikkfarleg. For ein avgrensa innsats kan området gjerast trafikkikkert. Sørsida av Eitheimstunnelen er rasutsett. Det fell ned store steinblokker i vegen. Den farlege staden kan sikrast med avgrensa midlar. Bru ved Edna, skapar innsnevring og vanskeleg sikt. Der var dødsulykke for få år sidan. Området er farleg, men kan utbetrast

rimeleg. Mellom Edna og Utne er det ei rekke rasløy som ofte fører til stein, jord og snøras som stenger vegen.

7, Jondal. Frå Jondalstunnelen til fergeleie i Jondal er det behov for gang og sykkelveg. Dette kan gjerast med relativt avgrensa midlar. Fylkeskommunen må gjennomføra reguleringsplan for området mellom Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen som er prega av rashendingar og svært dårleg standard. Løysinga er ein tunnel på 3-4 kilometer som kan finansierast delvis med bompengar og rassikringsmidlar.

Vegen mellom Jondal og Utne held svært låg standard. Særleg bru ved Herand har innsnevring og lågt akseltrykk. Dette kan enkelt utbetrast.

mvh

Roald Aga Haug

Ordførar

Ullensvang kommune

Vestland fylkeskommune
v/ Matti Torgersen
matti.torgersen@vlfk.no

Kinsarvik, 02.04.2020

Innspel til Nasjonal Transportplan 2022-2033

Ullensvang Reiseliv er ein næringssamskipnad som organiserer i overkant av 60 verksemder i nye Ullensvang kommune. Verksemder som direkte eller indirekte har heile eller deler av omsetninga si frå reiseliv og turisme.

For oss er det to stikkord: Tryggleik og tilgjenge. Desse to er eit vera eller ikkje vera for at verksemdene i vårt område skal vera konkurranse- og levedyktige. Smale og rasutsette vegstrekningar må prioriterast slik at ikkje tilreisande opplever Ullensvang og Hardanger som ein utrygg stad å reisa til. Og slik at interntrafikken i kommunen fungerer. Me opplever i dag timevis i kø fordi vegane er for smale til at to store køyretøy kan møtast. Flaskehalsane må vekk!

Det må vera tilgjenge heile året, slik at Ullensvang og Hardanger kan ha eit oppegåande reiseliv også mellom oktober og april. Vintersikre fjelloverganger er særst viktige, og me minner t.d. om St.meld. 33 frå 2017 som slår fast at både E134 og Rv7 skal vera hovudvegar over fjellet og at Rv7 skal utviklast som hovudveg for reiseliv.

Vår høgaste prioritering er, i tillegg til rassikring, at flaskehalsar på Rv13 gjennom Ullensvang kommune vert utbetra, og at det same skjer på Fv49 mellom Odda og Jondal.

I media har me lese at samfunnsøkonomisk nytte for enkeltprosjekt er det kriterium som vert mest vektlagt ved prioriteringar opp mot NTP. Etter vårt syn er det ugunstig for m.a. reiseliv og turisme fordi det ikkje fangar opp alle ringverknadene vår næring skapar, og fordi det ikkje tek omsyn til at små lokale enkeltprosjekt kan utløysa stor samfunnsnytte for lengre strekk, som t.d. Bergen – Oslo.

Beste helsing

Kristine Hesthamar (s)

Dagleg leiar

Geir Midtun (s)

Styreleiar



Vestland fylkeskommune

matti.torgersen@vlfk.no

post@vlfk.no

Dale 03.04.20

Vaksdal Næringssselskap AS

post@vnsas.no

Felles fråsegn frå Vaksdal Næringssselskap AS og Vaksdal Næringsråd til NTP-prioritering

Vaksdal Næringssselskap AS er eit næringsutviklingsselskap der Vaksdal kommune er majoritetseigar. Vaksdal Næringsråd er ein organisasjon for dei private verksemdene i Vaksdal kommune.

Eit samla næringsliv i Vaksdal kommune ber Vestland fylkesting prioritere liv og helse som det øvste kriteriet og med det få oppstart av Arna – Stanghelle i 2022 som planlagt, samt at det i 2020 blir starta planlegging av Stanghelle – Voss.

Tilsette og private næringsdrivande i Vaksdal kommune betalar ein høg pris for manglane ved eksisterande kritiske infrastruktur på veg og jernbane mellom dei to største nærings- og folkekonsentrasjonane i landet som Vestlandet og Austlandet, Bergen og Oslo utgjør.

Kritisk infrastruktur

E16 og Bergensbanen er kritisk infrastruktur for leveranse av varer og tenester for 430 000 innbyggjarar i Bergensområdet. Føre-var-prinsippet må vektleggast i større grad frå det offentlege enn det har blitt gjort til no i ressursbruk, og særskilt for klimatilpassing av kritisk infrastruktur som truar samfunnstryggleiken.

Samfunnstryggleik og beredskap

Manglande framkome på E16/Vossebanen grunna ras kan gje logistikkbrister utfrå fylgjande scenarier:

- Manglande framkome for utrykkingskøyretøy (brannbil, politi eller ambulanse)
- Manglande framkome for personell med samfunnskritisk funksjon t.d. kriseleiling, eller montør av transformator, kraft eller kraftlinjer ved bortfall av straum i Bergensområdet
- Manglande framkome av varer med kritisk samfunnsfunksjon som t.d. respiratorar eller vaksiner til Haukeland Universitetssjukehus
- E16/Bergensbanen er avgjerande for forsyningstryggleiken for Bergensområdet.

Samfunnsøkonomiske berekningar frå fagetatane

Næringsliv i Vaksdal kommune ser at liv og helse blir nedprioritert i komplekse formalar for kost-nytte og risikoaksept utrekna av Statens vegvesen, og at sektoransvaret for samfunnstryggleiken til Samferdsledepartementet vert rekna vekk. Me ynskjer eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem mellom dei to største næringsområda, byane og landsdelane våre.

Fagetatane sitt mandat var å prioritere ut i frå samfunnsøkonomisk nytte. Kva kriteria er det som blir vekta, og i kva størrelse blir dei ulike kriteria vekta seg mellom når ein skal finne den



Samfunnsøkonomiske nytten for eit samferdsleprosjekt? Skal reisetid vektast meir enn framkome, liv og helse eller klima og miljø? Dette er viktige politiske spørsmål som må svarast ut.

Fellesprosjektet Arna-Voss får ei konkret innsparing på 11 milliardar med å ha felles rømingstunellar og anleggsperiode. Dette må vektast inn i reknestykket i større grad, og det same med konkrete kroner tapt ved manglande framkome for transport grunna ras for næringsliv i dag.

Vossebanen har eksistert i 137 år, og burde vore sett i eit 100 års perspektiv og ikkje 40 år når ein reknar på den økonomiske nytten.

Nyleg er også reguleringsplan for Ringeriksbanen vedteken. Dette fører til at lønnsmda ved realisering av K5 blir større ettersom reisetida Oslo-Bergen vil bli vesentleg kortare.

I dei samfunnsøkonomiske berekningane frå Jernbanedirektoratet er ikkje reiselivsnæringa tatt med i utrekninga for Arna-Stanghelle. Dette reagerer me som næringsorganisasjonar på. Reiseliv bidreg til 50 milliardar kroner årleg i eksportinntekter til Noreg, og turisttrafikk burde vore vektlagt som noko særskilt positivt.

Me vil minna om konklusjonen frå Høgfartsutgreiinga i 2013: «I et alternativ der en ikke velger å bygge nye høyhastighetsbaner, men bruker mer midler på eksisterende jernbanenett enn dagens nivå, vil Bergensbanen være den strekningen der man vil få en største nytten ved minst bruk av investeringsmidler.»

Viktige moment

- Bergensbanen er den mest trafikkerte langdistanse-jernbana i landet for gods og personar
- Bergensbanen er i dag ei av få jernbanestrekninger i Norge som er økonomisk lønsam, noko som berre vil bli ytterligare forsterka ved ei halvering av reisetida.
- E 16 er einaste ferjefrie veg til fjellovergang frå Bergensområdet, og har ingen omkøyringsveg
- 53 drepne i trafikkulukker 1992-2020, i KVUen vert det rekna 93 drepne personar neste 40 år
- Frå 2003 og til 2018 har ÅDT mellom Arna og Stanghelle auka frå 4172 køyretøy til 5492
- Bergensbanen fraktar 60-70% av alt stykkgoods til Bergensområdet
- Det går i dag 7 godstog mellom Oslo og Bergen i døgnet. Kvart godstog tilsvara 30 vogntog
- Det er fire togavgangar Bergen-Oslo kvar dag, og tilsvarande i retur
- Det er tjue togavgangar Dale-Bergen kvar dag, og tilsvarande i retur
- Omlag 300 skredhendingar på strekningen sidan 2001
- E16 var stengd i til saman 43 døgn 2014-2018, og verste året var 2009 med 38 døgn.

Planlegging, finansiering og realisering

I skrivande stund er det 412 000 arbeidsledige i Noreg, og Vestland er spesielt hardt råka. Skal desse ut i jobb må ein få større statlege investeringsmidlar til Vestland. Held planen for K5 Arna-Stanghelle fram vil det bli oversendt reguleringsplan til Kommunal-/Samferdsledepartementet i september i år, Vestland fylkeskommune må syte for store statlege overføringar til regionen, prioritere det som fyrst lar seg gjere å realisere, og som sikrar liv og helse og kritisk infrastruktur, nemleg K5 Arna-Stanghelle.

Næringsorganisasjonar og næringsliv i Vaksdal kommune har lenge rigga seg for vekst og står klare til å hjelpe det offentlege med å realisere K5 Arna-Stanghelle.



VEGFORUM ØST-VEST

Førrestfjorden, 17. mars 2020

Likelydende til:

Vestfold og Telemark fylkeskommune
Viken fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune

adr.: post@vtfk.no
adr.: post@viken.no
adr.: post@vlfk.no
adr.: firmapost@rogfk.no

Nasjonal transportplan 2022 – 2033. Høringsuttalelse om E 134.

Statens vegvesen (SVV) la i 2014 fram en utredning om øst-vestforbindelsen sør for Sognefjorden. Der var konklusjonen klar: **E134 over Haukelifjell er den samfunnsøkonomisk desidert mest lønnsomme veistrekning mellom øst og vest, spesielt hvis en tar med arm til Bergen, Hordalandsdiagonalen.** Da får vi en samfunnsgevinst på 26 milliarder. Dessverre ble ikke dette fulgt opp da NTP 2018-2029 ble vedtatt våren 2017. Ingen nye, større veiprosjekter på E134 ble lagt inn i den første seksårsperioden.

Vegforum Øst-Vest mener følgende 3 prosjekter må inn i første del av NTP:

Østsiden: Saggrenda – Gvammen. Denne strekningen på 60 km fra Kongsberg til Hjørtedal er svært ulykkesbelastet og ikke tilpasset dagens trafikkvolum. Dette gjelder spesielt for Saggrenda-Notodden der vegstandarden er dårligst og trafikken størst. Ny vei er tenkt lagt utenom Notodden sentrum, noe som vil bety mye for miljø og sikkerhet i byen. Første byggetrinn må omfatte parsellen Saggrenda-Notodden.

Fjellovergangen: Seljestad – Liamyrane, Røldalstunnelen. Denne tunnelen vil avlaste en strekning som er spesielt belastende for tungtrafikken over fjellet, med en høydeforskjell på 500 meter til og fra Røldal. Mye tid og drivstoff blir spart med en ny tunnel her. Vi forutsetter at når denne tunnelen er ferdigstilt, vil man fortsette utbyggingen av fjellovergangen videre østover til Vågsli i øvre Telemark. I henhold til den vedtatte reguleringsplanen med mer vei lagt i tunnel, vil det bety mye for vintersikkerhet og regularitet på høyfjellet.

Vestsiden: Bakka – Solheim. Deler av strekningen på 37 km i Etne og Vindafjord kommuner er uten gul midtstripe. Det gjelder det meste av parsellen på 20 km fra Bakka i Etne til Ølen i Vindafjord. Veien har svært mange utkjørsler og dårlig kurvatur, og går tvers gjennom kommunesentrene i de to berørte kommunene. Her vil en ny vei bety svært mye for sikkerhet og framkommelighet. Første byggetrinn må omfatte parsellen Bakka-Mo (øst for Etne sentrum).

Styreleder:	Nestleder:	Styremedlem:	Styremedlem:	Styremedlem:	Styremedlem:	Styremedlem:
Ashjørn Espeset	Halvor Grene	Kjell Solheim	Nicolai Østhus	Ashjørn Gardsjord	Arne Skogheim	Svein Sem
Hamrane 30	Skavangervn. 38	Strømdaljordet 32	Asparhaug 20	Neslandsvegen 223	Utgardsvegen 152	Heddalsvn. 590
5563 Førrestfjorden	3617 Kongsberg	3727 Skien	5563 Førrestfjorden	3864 Rauland	3895 Edland	3677 Notodden
Mob.: 909 91 973	Mob.: 970 56 029	Mob.: 415 11 435	Mob.: 982 56 350	Mob.: 909 87 8 28	Mob.: 951 20 107	Mob.: 902 83 121

Øst-Vest utredningen ga et klart råd om å starte planarbeid for en **arm til Bergen**. Vi ber om at en konseptvalgutredning (KVU) for denne strekningen blir gjennomført tidlig i neste seksårs periode.

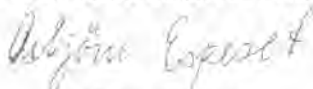
På lengre sikt må traseen gjennom Vest-Telemark fra Gvammen til Grunge (over Rauland) og videre opp til Vågsli legges om. Dette vil korte ned kjøretiden med 50 minutter.

Totalt vil vi da få en **sikker og effektiv transportåre** mellom øst og vest som knytter tettere sammen to store befolkningsområder: Oslo-regionen og aksen Bergen-Haugesund-Stavanger med en samlet befolkning på nærmere 3 millioner. Dette vil også kunne stimulere til **økt kollektivtransport** med buss over fjellet slik at den kan bli et reelt alternativ til fly. I tillegg vil den få en **klar distriktsprofil**, der kommuner i midtre og øvre Telemark og indre Haugalandet/Hardanger, får lettere tilgang til de store arbeidsmarkedene østover og vestover.

Regjeringen har vedtatt at E134 Oslofjordforbindelsen med undersjøisk tunnel skal oppgraderes til to løp. SVV har anbefalt en broløsning som et bedre alternativ. Vi ber derfor regjeringen vurdere saken på nytt.

E134 over Haukeli er overmoden for opprusting og investering i ny vei. Vi utfordrer regjering og storting til å vedta en samlet plan for utbygging av denne viktige øst-vest forbindelsen. Vi kan da få en sammenhengende, rask og kostnadseffektiv utbygging av hele strekningen fra øst til vest.

Med helsing
VEGFORUM ØST-VEST



Asbjørn Espeset
Styreleder



Vestland fylkeskommune Avdeling for
infrastruktur og veg seksjon for forvaltning og
utgreiing

Dato: 03.04.2020
Vår ref.: 20/01705-6

Gje E16 og Vossabanen fyrsteprioritet! Melding om vedtak i sak 35/20 Formannskapet, plan og økonomi - Uttale til Nasjonal Transportplan

Formannskapet, Plan og økonomi 2019 - 2023 har handsama saka i møte 01.04.2020 sak 35/20

Vedtak

Handsama av formannskapet etter kommunelova §11-8. Vedtaket vert lagt fram for heradsstyret ved neste høve som referatsak.

Gje E16 og Vossabanen fyrsteprioritet!

E16 mellom Voss og Arna og Vossabanen er i grunnlagsdokumentet frå fagetatane denne gongen lagt inn som prosjekt prioritert i andre del av planperioden, i motsetnad til sist fagetatane uttalte seg, då prosjekta var lagt inn som bundne prosjekt med oppstart i fyrste del av ny Nasjonal transportplan (NTP). Dette illustrerer eit vesentleg poeng, nemleg at økonomisk samfunnsnytte som kriterium for val av prosjekt fører til at eit av dei alle viktigaste prosjekta i landet vert prioritert ned. Vår klare oppmoding er at parallell utbygging veg og bane Voss-Arna vert prioritert i fyrste del av ny NTP. Samferdsledepartementet har i oppdragsbrev til etatane bede etatane om å planlegga ut frå oppstart av prosjektet i 2021/22 og fagetatane seier dei vil vera klare til oppstart i 2022.

Våre argument for denne vegen og banen burde vera kjende, men me gjentek: E16 og Vossabanen har for lengst passert sine beste år. Både veg og bane må skrotast og nytt byggast i følgje fagetatane sjølve. E16 har kravd alt for mange menneskeliv og påført mange alvorlege personskadar. Vegen er meir stengt enn fjellovergane om vinteren og Vossabanen slit med regulariteten når rasa går. Næringslivet sin aktivitet i store delar av Vestland heng jamleg i ein tynn tråd. Vossabanen køyrer framleis på trasear som var ferdige for 130 år sidan! E16 og Vossabanen er svært rasfarleg, har mange raspunkt og med klimaendringane aukar rasfaren.

Me vil òg minna om at E16 og Vossabanen er eit nasjonalt prosjekt. Begge sambanda er ein del av rygggrada i norsk samferdsle for veg og jernbane. E16 er den einaste ferjefrie vegen mellom Bergen og Austlandet, og ein kan velja mellom 5 fjellovgangar. Bergensbanen er i tillegg eit viktig klimatiltak då den ferdig modernisert vil vera eit reelt alternativ til fly.



Første parsell Voss-Arna, dvs Arna-Stanghelle, må inn i første del av ny NTP. For andre parsell, Stanghelle-Voss, må planlegginga starta i første periode og fullfinansierast i planperioden.

Me har dei seinare åra sett vår lit til regjeringa sine eigne ord, nemleg at ved rask planlegging og gode prosessar ville ein sikra rask oppstart. Handlekraft var mantraet. Difor har me sagt ja til statleg plan. Me har snudd oss rundt, gjennomført analysar og er budd på konsekvensane av ny veg og bane, mellom anna ved å ta høgde for at Noregs nest største by med dette får sin Inter-city strekning og dermed og ei utviding av bu- og arbeidsmarknadsregionen. Me kjem heller ikkje utanom at E16 er kára til Noregs verste veg, og me støttar folkekravet om å prioritera E16 og Vossabanen snarast råd.

Vidare er E16 mellom Skulestadmo og den tidlegare fylkesgrensa til Sogn- og fjordane, svært dårleg, med manglande gul stripe, krevjande kurvatur og stor rasfare. Strekninga er blitt tatt ut av NTP, og må no inn att. Ein fullgod E16 mellom Bergen og Oslo er avhengig av at denne strekninga vert tatt inn att i NTP.

Vikafjellstunnelen er heller ikkje prioritert. Vik kommune er i praksis isolert vinterstid, og Voss-Vik er Norges mest stengde riksveg, med i snitt 55 stengde døgn årleg. Vikafjellstunnelen høyrer heime blant prosjekta i ny NTP, og med den og E16/Vossabanen, kan me bygga "Beinvegen" Sogn-Bergen.

På grunnlag av dette kjem me med ei klar oppmoding til Vestland fylkesting:

I dykkar uttalte til ny NTP må de prioritera veg og bane mellom Voss og Bergen som nummer ein, det viktigaste prosjektet. Oppstart og fullfinansiering av første parsell i første del av planperioden og heile strekninga innan planperioden.

Berre slik kan de visa at de tek situasjonen for alle dei reisande på alvor!

Denne uttalen er samrøystes vedteken av formannskapet i Voss herad 1.april 2020

Med vennleg helsing
Hans-Erik Ringkjøb
Ordførar

Dokumentet er elektronisk godkjent og treng ikkje signatur

Kopi til:
Fylkesordfører Vestland
Arild Steine, Voss herad
Vaksdal kommune

Mottakar:
Vestland fylkeskommune
Vestland fylkeskommune Avdeling for infrastruktur og veg seksjon for forvaltning og utgreiing

VOS2A LØYSINGA

Høringsbrev til Vestland Fylke

Innspel til ny NTP 2022 - 33

Vossaløysinga AS er eit upolitisk «non profit» interessefellesskap samansett av næringsliv, offentleg sektor, lag/organisasjonar og privatpersonar som jobbar for å få realisert dei samferdsels-løysingane som Statens Vegvesen og Bane Nor tilrår i KVV Arna-Voss, konsept 5 (K5). Me representerer alle dei store næringsverksemdene på Voss og har totalt ca 120 medlemmer.

Årsaka til at Vossaløysinga har engasjert seg i denne saka er at E16 og Bergensbana Bergen-Voss har svært stor betydning for næringslivet og næringsutviklinga på strekninga Arna-Voss. Trygg og presis transport av varer, tenester og folk, både fastbuande, gjester og turistar, er svært viktig for vår region. E16 har dei siste 30 åra krevd over 50 menneskeliv og enkelte år har veg og bane vore stengt i lange periodar. For å ta nokre eksempel var E16 stengt 205 gonger og tilsamen 38 døgn i 2009 og året etter var E16 stengt 44 døgn. I 2013 var vegen stengt 12 døgn samanhengande. Det seier seg sjølv at denne strekninga av E16, som er ein del av hovudvegsambandet mellom Bergen og Oslo, IKKJE ER TIL Å LEVA MED.

Vossaløysinga har delteke i Fylkeskommunen sitt Kontaktutval for K5, og er difor invitert av Fylkesordføraren til å gje innspel til ny NTP 2022-33. Vestlandet har mange store planlagde og ynskta samferdselsprosjekt, Arne-Voss (K5), Hordfast, Sotrasambandet med fleire. I høve folketalet har Vestland ein altfor låg andel av dei tildelte samferdselsmidlane som vert nytta til nye anlegg, medan utfordringane i samferdselssektoren er svært store. Me meiner at alle dei store samferdselsprosjekta i Vestland MÅ bli prioritert med sikte på byggestart i fyrste periode av NTP. Vestlandet er Noreg sin viktigaste region for verdiskaping. Det er difor svært viktig å prioritere denne landsdelen når det gjeld utbygging av effektive samferdselsprosjekt som grunnlag for trygg veg og bane og dermed god og effektiv nærings- og busetnadsutvikling.

Dersom Vestland Fylke MÅ prioritere nokre av desse prosjekta i høve tidspunkt for byggestart, er me svært tydelege på at LIV OG HELSE må prioriterast høgast og heilt på topp må dei prioritere K5 Arna-Stanghelle og direkte vidareføring av planlegging og bygging av strekninga Stanghelle-Voss. Det ligg svært stort innsparingspotensiale i å «samkøyre» veg og bane i K5, og bygge desse fortløpande og parallelt. Innsparinga er rekna til 11 milliardar kroner, noko som tilseier at dette må gjennomførast samla og fortløpande for heile strekninga Arna-Voss. Vidare må det nemnast at den statlege planen for strekninga Arna-Stanghelle er ferdig og klar for behandling no i vår, noko som tilseier at denne strekninga kan ha byggestart alt i 2021/2022.

Me har registrert at i tilrådinga frå fagetatane til ny Nasjonal Transport Plan (NTP) 2022 – 2033, er strekninga Arna-Voss nedprioritert av Statens Vegvesen til fordel for ferjefri kystveg (Hordfast). K5 var eit «bunde prosjekt» i etatsframlegget i førre NTP, men no skyv dei det langt ut i tid. Dette kan me ikkje godta og me reknar med at me har store deler av Vestlandet med oss på dette.

Fagetatane vektlegg og prioriterer prosjekt med høgast «samfunnsnytte», utan at andre moment vert tillagd særleg verdi. Ein nyttar «det ulne omgrepet» samfunnsnytte som i liten grad legg verdi i «liv og helse». Me kan ikkje sjå at stor sjanse for tap av menneskeliv og dagleg uro for den farlege strekninga med ferdast på, har hatt noko som helst verdi i dette samfunnsnytteomgrepet. Kva samfunnsverdi har dei rekna på eit menneskeliv og kva samfunnsverdi har dei rekna på at tusenvis av bilistar kvar dag er redde for å køyre bil på strekninga. Me kan heller ikkje sjå at høve til stor auke i næringsutvikling ved bygging av K5, og då spesielt i reiselivsnæringa, er vektlagt. Miljøaspekta ved deira prioriteringar kan vi heller ikkje sjå har fått tildelt noko betydeleg verdi. Me har i fleire kommentarar frå vår nye Samferdselsminister Knut Arild Hareide høyrte på hans argument om miljø, større godssatsing og at liv og helse er viktig, men ingen av desse argumenta har fått gjennomslag i etatane sitt framlegg.

Vossaløysinga AS meiner at «liv og helse må få vega tyngst». Full utbygging av K5 må prioriterast heilt på topp no.

Vossaløysinga AS meiner og at landet vårt, som no er inne i ein veldig spesiell situasjon som fylgje av koronaviruset, treng store offentlege nasjonale utbyggingsprosjekt. Me meiner at K5 ligg godt til rette for å kunna setjast i gang rimeleg fort. Landet vårt har store og kompetente entreprenørfirma som i mange tiår har bygd store tunnelprosjekt. La dei få koma i gang med bygging av K5. Me kan la SVV og Bane Nor styra prosjekta medan entreprenørane får bygga. Innløp og utløp på tunnelane bør raskt kunna bestemmast, så er det berre å gå i gang med boring og skyting. Landet vårt bør kunna ta seg råd til slike investeringar i framtidsretta infrastruktur, og kanskje spesielt i desse tider.

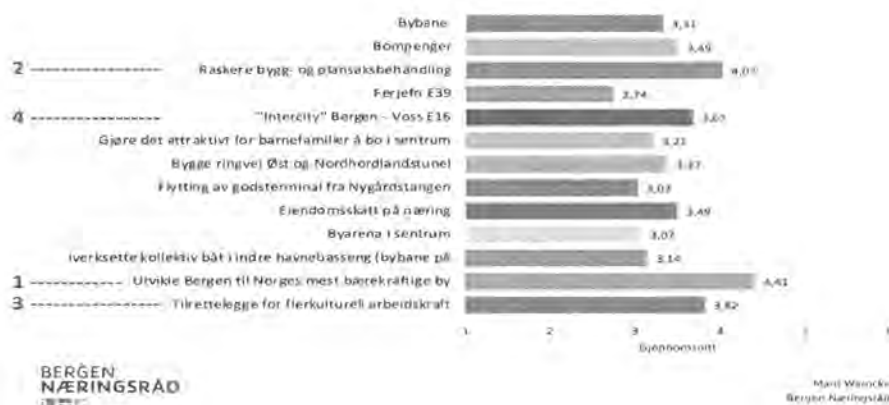
Me oppmodar Vestland Fylkesting til å høyra på «folket» som har kåra strekninga til den farlegaste i Noreg. Sjå òg her «Ny E16 Bergen-Voss NO» sin underskriftskampanje som vart starta på facebook 19. mars 2020 og som etter ei veke allereie har fått 4.149 underskrifter.

The screenshot shows the Facebook page for the 'Ny E16 Bergen-Voss NO' campaign. The page header includes the campaign name and a link to the Facebook page. The main content area features a description of the campaign's goal: to get the government and parliament in Norway to prioritize the construction of a new E16 road from Bergen to Voss. The page also shows a call to action to sign the petition, with a button labeled 'Støtt denne kampanjen?'. The number of signatures is displayed as 4149.

Me ber dykk høyra på Lastebileigarforbundet som heller vil ha trygg og sikker E16 framfor ferjefri Hordfast. «Berre ferjene går» seier dei, «så lever me godt med dette, og kan få oss ein etterlengta kvil på vegen».

Me ber dykk høyra på NAF og Trygg Trafikk, som meiner K5 må prioriterast fyrst.

Me ber dykk høyra på dei over 300 verksemdene i Bergen Næringsråd, som i Bergensbarometer i august 2019 prioriterer K5 langt framfor Hordfast.



Me ber dykk høyra på miljøargumenta. Full utbygging av Vossabanen og Ringeriksbanen gjev oss strekninga Bergen - Oslo ned mot 4 timar, eit svært godt alternativ til Noregs mest trafikkerte flystrekning og større høve til å fordele gods mellom bil og bane. Fredag 26.mars vart reguleringsplanen for ein viktig del av Ringeriksparsellen vedteken, og det gjer at ny veg og bane mellom Oslo og Hønefoss er nærare ei realisering. No må Vestland Fylkeskommune ta sin del av prioriteringa, ved å løfte K5 Arna-Voss heilt på topp, slik at me snøggare kan nå målet om at toget skal bruke ned mot 4 timar Bergen-Oslo.

K5 vil, på same måte som ny veg og bane Oslo-Hønefoss, gje ein Inter-City-effekt for strekninga Arna-Voss, slik dei også ventar det i Ringeriksområdet. Bergen har store planar for folketalsvekst, og store planmiljø i Bergen, som arbeider med samfunnsutvikling, har påpeikt at Bergen sitt beste potensiale vil vere vekst mot aust, dvs Arna-Voss. Vekst mot aust kan skje i samsvar med Bergen si miljø-plattform, der ein slår fast at veksten primært skal skje med busetnad der innbyggjarar kan nytte kollektiv transport eller gå/sykle frå bustad til arbeidsplass. På strekninga Arna-Voss er det arealpotensial til utvikling av store bustadområde, som kan gje Bergen høve til å vekse mot aust.

Me ber dykk høyra på dei lokale politikanane våre som unisont går inn for at K5 må prioriterast fyrst.

Me minner i denne samanheng om den felles samstemte semja som leiande representantar for nesten alle partia var samde om i møtet på Hangurstoppen på Voss like før valet i september 2019, at «liv og helse er viktigast».

Me ber dykk høyra på og fylgja opp «eigne utsegn» om at no er det tid for at Vestlandet skal få større del av samferdselsmidlane i landet, og syte for at K5 vert sett på fyrsteplass.

LIV, HELSE OG MILJØ MÅ VERA DET VIKTIGASTE

PRIORITER K5 PÅ TOPP I NESTE NTP

Beste helsing

Voss, 2. april 2020

Styret i Vossaløysinga AS

Nils Akselberg

Styreleiar

916 73 013

(sign)

Einar Larsen

Prosjektleder

913 28 768

(sign)



Saksframlegg

SAKSGANG

Utval	Møtedato	Saknr
Formannskapet (FS)	17.03.2020	020/20
Kommunestyret (KS)	26.03.2020	038/20

Innspel til nasjonal transportplan 2022-2033

Samandrag:

Kommunen er invitert av Vestland Fylkeskommune til å gje innspel til NTP 2022-2033. I saka framgår det at kommunen bør spele inn ønskje om omklassifisering av fylkesveg 561 frå Kolltveit - Ågotnes til riksveg mellom anna grunna etablering av ny godshamn.

Innstilling til vedtak:

Kommunestyret ønskjer at trase for ny fylkesveg 561 frå Kolltveit – Ågotnes vert omklassifisert frå fylkesveg til riksveg i NTP 2022 – 2033 og at dette vert prioritert i Fylkeskommunen sitt innspel til Samferdsledepartementet.

Saksopplysningar:

Samferdsledepartementet har i brev datert 21. november 2019 invitert fylkeskommunane saman med dei største byane og Sametinget til å koma med innspel til prioriteringar til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022 – 2033. Kommunen er invitert til å koma med skriftlege innspel innan 3. april til kva ein meiner Vestland fylkeskommune bør leggje vekt på i si høyringsfråsegn. Slik det er lagt opp pr i dag skal Fylkestinget handsame saka om prioriteringar til NTP 2022-2033 den 12. mai, 2020.

Saksgang vidare vil vera at regjeringa legg fram si innstilling i januar/februar 2021 og at planen vert vedteken i Stortinget våren 2021.

NTP er eit svært omfattande dokument som er ein plan for korleis ein dei neste 12 åra skal arbeide

for overordna og langsiktige mål i nasjonal transportpolitikk. Fylkeskommunen har gjennom dialogmøter invitert kommunar, partar i arbeidslivet, miljøorganisasjonar og andre interesseorganisasjonar til innspel og drøftingar.

For ein stor del gjeld NTP prioriteringar av investeringar knytt til utbygging av riksvegnettet. I tillegg omfattar det mange andre tema som løyvingar til rassikring, vintervedlikehald føringar for ferjesamband osv.

Tiltak knytt til byvekstavtalen vil og vera finansiert gjennom NTP. For Øygarden kommune er det og avgjerande at Sotrasambandet er finansiert gjennom NTP 2018-2029.

Det vart i desember 2018 gjort vedtak i hamnerådet at godshamna for Bergensregionen skal flytta frå Dokken i Bergen til Ågotnes. For kommunen er denne avgjerda viktig av mange årsaker som arbeidsplassar, vekst og samfunnsutvikling. Ei utvikling av godshamna på Ågotnes må sjåast i samanheng med gjennomføring av Sotrasambandet og dei utfordringane som kan koma i anleggsfasen. Sotrasambandet er eit eige OPS (offentleg privat samarbeid) prosjekt som gjeld riksvegtraseen frå Storavatnet/Loddefjord til Kolltveit. Vegen vidare frå Kolltveit til Ågotnes er fylkesveg og det vart hausten 2019 vedteke i Fjell kommunestyre detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit – Ågotnes.

Som fylkesveg må strekningen Kolltveit – Ågotnes finansierast over regional transportplan der erfaringa viser relativt avgrensa rammer i forhold til store behov. Fylkesvegnettet i ytre strøk er av eldre kvalitet og når gjerne ikkje opp i konkurranse med andre deler av fylket med strekningar utsett for ras osv.

Ved etablering av godshamn på Ågotnes vil ein få eit anlegg av regional og nasjonal betydning der det ikkje er unaturleg å peike på eit ønskje om at vegstrekninga Kolltveit – Ågotnes bør omklassifiserast til riksveg. Det er og andre store industrietableringar lenger ute i kommunen som Kollsnes, Sture og Naturgassparken der ein ventar på investeringsbeslutning for CCS (karbonfangstanlegg) til hausten.

Økonomiske konsekvensar:

Ved å få strekninga Kolltveit – Ågotnes omklassifisert frå fylkesveg til riksveg vil framtidig investeringsbehov bli overført frå fylkesmidlar til statlege investeringsplanar i NTP.

Vurdering:

Førre NTP 2018 – 2029 opna ikkje for omklassifisering av fylkesveg til riksveg, men det heiter at *«regjeringen mener det er naturlig å vurdere inndelingen i riksveier og fylkesveier på bakgrunn i endringer i trafikkmønsteret, vegenes relative betydning for transporten i lys av gjennomføring av regionsreformen»*

Slik kommunedirektøren vurderer det vil etablering av ei godshamn for heile Bergensregionen på Ågotnes tilseie at området kring Ågotnes må kunne reknast som «nasjonalt knutepunkt» der veg fram til knutepunktet klart bør kunne reknast som riksveg. Dette vert forsterka gjennom dei større industrietableringane lenger nord for Ågotnes, som Kollsnes, Sture og Naturgassparken og planar for CCS. Kommunedirektøren vil tilrå at kommunestyret spelar inn til Vestland fylkeskommune ønskje om omklassifisering og at dette innspelet vert tatt med til vidare arbeid med NTP 2022 – 2033.

Vedtak i Formannskapet (FS) - 020/20

Formannskapet vedtok å utsette alle saker som kan venta til neste møte.

Behandling i Kommunestyret (KS) 26.03.2020:

Endringsforslag - foreslått av Einar Hadler Jakobsen FNB

2. Ved omklassifisering av fylkesvei 561 Kolltveit — Ågotnes til riksvei skal denne etablerast og bør byggast ved bruk av 100 % statleg finansiering uten bompengar.

Tilleggsforslaget vart **vedteke med 42 mot 3 røyster**. Imot MDG 2, Ottar Vik (KrF)).

Tilleggsforslag - foreslått av Marianne Sandahl Bjørøy Ap

Ny setning i forlenging av innstillinga:

Omklassifisering av fv561 til riksveg vil ha stor betydning når den vedtatte godshavna blir flytta til Ågotnes.

Tilleggsforslaget vart **vedteke med 39 mot 6 røyster** (MDG 2 og FNB 4).

Desse tok ordet i saka:

Marita Thomassen (MDG), Einar Hadler Jacobsen (FNB), Marianne Sandahl Bjørøy (Ap), Atle Dævøy (KrF), Nils Kåre Skoge (H), Andreas Kallekleiv (H), Børge Haugetun (V), Anita Garlid Johannessen (FrP), Jan Utkilen (SI),

Innstillinga, med tillegg frå Marianne Sandahl Bjørøy vart **vedteke med 39 mot 6 røyster**. Imot: MDG 2, FNB 4

Vedtak i Kommunestyret (KS) - 038/20

1. Kommunestyret ønskjer at trase for ny fylkesveg 561 frå Kolltveit – Ågotnes vert omklassifisert frå fylkesveg til riksveg i NTP 2022 – 2033 og at dette vert prioritert i Fylkeskommunen sitt innspel til Samferdsledepartementet. Omklassifisering av fv561 til riksveg vil ha stor betydning når den vedtekne godshamna vert flytta til Ågotnes.
2. Ved omklassifisering av fylkesveg 561 Kolltveit — Ågotnes til riksveg skal denne etablerast og bør byggast ved bruk av 100 % statleg finansiering utan bompengar.

Hei!

Etter drøfting med ordførar har Årdal kommune følgande innspel til NTP 2022 – 2033:

Prioritera opprusting av strekninga Bergen – Sogn, og ei framtidig brukryssing i indre sogn.

Bjørn Indrebø

Leiar Utedrift Årdal kommune
Tlf 95891730