



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

Vår ref.
23/217-4

Dykkar ref.

Dato:
03.05.2023

Askvoll kommune sitt høyringssvar Nasjonal transportplan 2025-2036 - Rullering av handlingsprogram regional transportplan - Investeringar

Innspel til investeringsprogram RTP:

1. Askvoll kommune viser til ein meir aktiv bruk av ferjeavløysing og at Atløysambandet må flyttast framover i planen med raskast mogeleg oppstart og ferdigstilling uavhengig av auke i rammer. Ordninga med ferjeavløysing er unikt god som finansiering og her forventar vi større framdrift med oppstart i første del av planperioden. Dette er særleg viktig når det framgår at det er store midlar (15-20 MNOK netto per år) som i dag fylket brukar på drift av ferja.
2. Askvoll kommune støttar opp om parsellvis utbygging av fv 57
3. Askvoll kommune meiner at fylket må ha ei ordning med midlar til mindre prosjekt/utbedringar, og er opptekne av at ein har ordningar som gjer at fleire vegar kan komme inne på desse listene.
4. Mjuke trafikantar må prioriterast opp og vi har mange uløyste prosjekt for denne gruppa i Askvoll kommune

Med helsing

Martin Kramprud Lundgård
kommunedirektør

Direkte tlf.: 57730707

Brevet er elektronisk godkjent om det ikkje er signert.



VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900
5020 BERGEN

Vår referanse: 2023/21373-68
Saksbehandler: Christian Johan Alstad
Dato: 3. mai 2023
Deres ref.:

NTP 2025-2036 - Høring av transportetatens svar på NTP-oppdrag - Innspill til Vestland fylkeskommune

Vi viser til brev av 13.02.2023 der Vestland fylkeskommune (VLFK) informerer om at skriftlige innspill til fylkeskommunens høringsuttalelse til NTP 2025 - 2036 må oversendes innen 02.05.2023.

Byråd for klima, miljø og byutvikling fremmer med dette sine foreløpige NTP- innspill til VLFK med utgangspunkt i transportetatens svar på utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Bergen bystyre vil avgjøre kommunens offisielle høringsuttalelse til NTP 2025- 2036 i møte den 21.06.2023 (ettersendes).

Prioriteringsoppdraget:

Inneværende bystyre fattet den 27.05.2020, i sak 176/20, vedtak om følgende prioriteringsliste som innspill til gjeldende NTP 2022-2033:

1. Bybanen til Åsane inkludert E39 Fløyfjellstunnelen.
2. Fellesprosjektet E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle.
3. Ringvei øst, E39/E16 Fjøsanger - Arna - Vågsbotn – Klauvaneset (med klar hentydning til at Vågsbotn - Klauvaneset reguleres og igangsettes først).

Byråden ser ikke noen grunn til å foreslå endringer i denne prioriteringslisten. Alle tre prosjekter har kommet nærmere realisering, både ved at de ble inkludert i gjeldende NTP, og ved at det nylig er gjort/skal gjøres viktige planvedtak¹.

Departementene er tydelige på at høringsinnspill til prioritering av ressursbruken i NTP må rangeres eksplisitt med nummerering, slik at det fremgår hva som anbefales gjennomført først. Når VLFK skal prioritere, er byrådets fremste innspill at storbyregionen Bergen ligger innenfor VLFKs forvaltningsområde og at det må hensyntas. En av de seks formålene, som de forslåtte rammene kan fordeles til, omhandler spesifikt byområdene. Her trenger Bergen at regionen står samlet bak prioriteringen av bybanen til Åsane inkl. Fløyfjellstunnelen.

Bybanen til Åsane inkl. E39 Fløyfjellstunnelen

Bybanen er ryggraden i kollektivsystemet og den viktigste garantisten for bærekraftig byutvikling. Det fortettes med kvalitet rundt bybanen, kollektivandelen øker på bekostning av

¹ Reguleringsplan for bybanen til Åsane inkludert E39 Fløyfjellstunnelen skal etter planen vedtas i bystyret 31.mai 2023. Statlig reguleringsplan for fellesprosjektet E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle ble vedtatt av Kommunal- og distriktsdepartementet den 01.04.2022. Kommunedelplan for E39 Arna – Vågsbotn – Klauvaneset ble vedtatt av bystyret den 22.06.2022, sak 180/22.

bil og klimagassutslippene reduseres. Bybanen gir også innbyggerne en bedre by med mer plass, mindre støy og bedre luft. Bybanen knytter byen tettere sammen, og kobler sammen store boligområder og arbeidsplasser. Resultatet av utbygging av Bybanen er en stadig mer klimavennlig by for mennesker og miljø. Det er få prosjekter, om noen, som kombinerer måloppnåelse på bærekraftsmål, og målsetningene i nasjonal areal- og transportpolitikk på en bedre måte. For å sikre Bergens vedtatte arealstrategi med fortetting langs kollektivaksene, er det viktig med kontinuerlig videre utbygging nordover.

Byråden vil fremføre at ramme 1 (reduksjon av rammen) er uholdbar for byenes utvikling og mulighetene for at byene kan bidra til å oppnå nasjonale målsetninger bl.a. for å nå klimamålene. Ramme 1 har ikke rom for noen nye investeringer i noen byer. Det er utfordrende, og ramme 2 må være et minimum. Utredningene er klart på at nøkkelen for å løse klimautfordringene ligger i byene. Det kan derfor problematiseres hvorvidt rammene til byområdene skulle vært økt, vurdert opp mot de andre formålene. Rammene viser at det er utfordrende å finne økonomisk handlingsrom til å inkludere nye byer i byvekstforhandlinger. Det må sikres at rammene ikke indirekte tas ned for de eksisterende byveksttaltene begrunnet med behov for å inkludere flere byer innen samme ramme.

Bybanen til Åsane/Fløyfjellstunnelen nord prioriteres først av Statens vegvesen i ramme 2, med oppstart av Fløyfjellstunnelen nord i 2029 og bybanen i 2032. I ramme 3 foreslås det oppstart av Fløyfjellstunnelen nord i 2027 og bybanen i 2030. Byråden mener det er mulig med langt tidligere igangsettelse av prosjektet. Det fordrer at det blir igangsatt KS2-prosess etter planvedtak og at det blir inngått snarlig tilleggsavtale med staten om finansiering. Byråden er i god dialog med Samferdselsministeren om dette, og har avtalt møte med dette som tema den 02.06.2023.

Statens vegvesen vurderer at det er hensiktsmessig å gjennomføre byggingen av Fløyfjellstunnelen sør og nord som ett prosjekt. Midler til Fløyfjellstunnelen sør er forutsatt prioritert innenfor rammen til tunneloppgraderingsprogrammet, og Statens vegvesen vil komme tilbake med nærmere avklaringer om dette innen 3.oktober. Det er prioritert 3,3 mrd. 2023-kr i statlig bidrag til Fløyfjellstunnelen nord, som betinger lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet (styringsmål fastsatt til 5674 mill. 2023-kr). Bergen og VLFK vil formodentlig møtes og samvirke om detaljer i bompengepropellet når dette skal planlegges nærmere.

I følge NTP-utredningen har bybaneprosjektet en total kostnad på 22 182 mill. 2023-kr. Selve bybaneutbyggingen er her beregnet til 10 908 mill. kr. Gitt disse kostnadene kan bompengene til bybanen utgjøre 3272 mill. kr med 70/30-fordeling eller 5454 mill. kr med tradisjonell 50/50-fordeling. Endelig statlig bidrag fastsettes i forhandlinger.

Bergen kommune peker på viktigheten av både fremskyndet oppstart av Fløyfjellstunnelen nord/Bybanen og tilstrekkelig finansiering av Fløyfjellstunnelen sør – og ikke minst behovet for tilstrekkelig statlig bidrag.

Fellesprosjektet E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle

Statens vegvesen har ikke funnet rom for å prioritere E16 Arna - Stanghelle innenfor rammene. Heller ikke jernbanedirektoratet har funnet midler til jernbanedelen.

Jernbanedirektoratet mener det kun er rom for å starte ett stort prosjekt i siste 6-årsperiode, og basert på samfunnsøkonomi vurderes Ringeriksbanen som mest aktuell. (Dette står i kontrast til Jernbanedirektoratets vurdering av 2.juni 2022, der Arna – Stanghelle ble rangert som landets fremste og viktigste utbyggingsprosjekt). Transportetatene mener nå at fellesprosjektet Arna-Stanghelle er blant dem som bør vurderes på nytt ved neste revisjon av NTP.

Det er særs uheldig at det ikke er funnet midler til det som var fylkes fremste prioriterte samferdselsprosjekt til NTP 2022-2033. Strekningen har betydelige transportutfordringer som må løses både for veg og bane, særlig knyttet til sikkerhet, kapasitet og reisetid. I et liv-helseperspektiv haster det med å få etablert trygge transportforbindelser. I et klimaperspektiv

vil forbedringene på jernbanenettet styrke togets konkurranseevne mot andre transportalternativ. Kapasitetsutvidelser og reisetidsbesparelser muliggjør overføring av mer gods fra vei til bane og at toget kan ta andeler fra biltrafikken på strekningen. Når i tillegg Ringeriksbanen en gang blir ferdig, vil tog bli et reelt alternativ til fly for persontrafikk mellom Bergen og Oslo. Med en reisetid på under 5 timer, viser [en utredning fra Multiconsult fra 2022](#) at så mange som 900.000 reisende vil velge tog fremfor fly mellom Oslo og Bergen.

Prosjektet er godt i gang. Det gjort grunnerverv, mer enn 30 boliger er kjøpt ut og det er lagt ned kabler for å anlegge utslippsfrie anleggsområder. Byråden erfarer at det trengs 600 mill kr. på statsbudsjettet i år, slik at prosjektet kan starte opp i 2024 som forutsatt i gjeldene NTP.

Ringvei øst, E39/E16 Fjøsanger - Arna - Vågsbotn – Klauvaneset

Når det gjelder ringvei øst, er det er kun funnet midler til finansiering av delstrekning E39 Vågsbotn – Klauvaneset i ramme 3, med oppstart tidligst i 2030. Prosjektet er kostnadsberegnet til 6417 mill. 2023-kr. Staten legger opp til å dekke 4978 mill. kr. Det er foreløpig lagt til grunn et bompengepotensial på ca, 1,5 mrd. Byggetiden anslås til ca. 5 år.

Bergen bystyre vedtok den 22.06.22 kommunedelplan for E39/E16 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Kommunedelplanen omfatter to delstrekninger, men det er lokal enighet om å starte med strekningen Vågsbotn - Klauvaneset. Her er både behovet og nettonytten størst. Det forventes snarlig oppstart av reguleringsplan med intensjoner om kollektivfelt. Prioriteringsoppdraget trekker frem E39 Vågsbotn – Klauvaneset som viktig av beredskapshensyn. Veistrekningen er trafikkfarlig, ulykkesbelastet og av dårlig standard. Byråden har klare forventninger og ambisjoner om å få til oppstart av prosjektet tidligere enn 2030, og vil fortsette å samarbeide med særlig nabokommunene og næringsliv i Nordhordland om å få til oppstart av reguleringsplanarbeid snarest.

Utredningsoppdraget

Utredningsoppdraget vurderer hvordan andre tiltak enn investeringer i ny fysisk infrastruktur kan bidra til å nå NTP-målsetningene. I dette ligger det blant annet å utvikle analysegrunnlaget slik at både faglige og politiske myndigheter er best mulig i stand til å vurdere ressursbruken til investeringer, drift og vedlikehold.

Transportetatene er klar på at kutt i klimagassutslipp blir en av de viktigste utfordringene i NTP-perioden. Det vises til at Norge de siste 30 årene har kuttet 4,7 % i klimagassutslippene, og at klimagassutslippene må kuttes 55 % sammenlignet med år 1990 i første halvdel av denne NTP-perioden for å nå klimamålet i klimaloven for 2030. Det synes derfor klart at NTP må tilrettelegge for betydelige redusert transportetterspørsel, øke tempoet i omstilling til nullutslippskjøretøyer og intensivere arbeide i å få folk over på mindre energiintensive transportformer, fortrinnsvis gange, sykkel og kollektiv. I transportetatenes svar på utredningsoppdraget forventes imidlertid transportetterspørselen å øke betydelig i NTP-perioden. Høyest vekst beregnes i turer med bil, der bilpassasjerer forventes å øke med 19 % og bilførerturer forventes å øke med nesten 15 % frem mot 2060. Sykkel beregnes å få lavest vekst med i underkant av 2 %. Dette er i direkte motstrid til klimaloven og Bergen kommunes «Grønn strategi» satsning 3 om at transportbehovet skal reduseres. Rett nok er det laget seks alternative baner for transportetterspørsel, men transportetatene slår fast at det trengs en vesentlig forsterkning av dagens virkemidler og /eller nye kraftige virkemidler for å oppnå en klimagassreduksjon på 55%. Byråden mener det er et paradoks at de gjennomførte analysene viser at det ikke er mulig å nå klimamålene med realistiske tiltak og tilhørende nødvendig virkemiddelbruk innen 2030.

Det listes opp 11 tiltak i transportetatenes svar på utredningsoppdraget som skal bidra til å nærme seg nullvekstmålet:

- Redusere bruksfordeler for nullutslippsbiler
- Ytterligere parkeringsrestriksjoner

- Øvrige prismekanismer
- Legge til rette for pilotering av tiltak og virkemidler
- Arealutvikling og fortetting i byområdene, særlig rundt kollektivknutepunktene
- Optimalisere og videreutvikle kollektivtilbudet
- Prioritere sammenhengende nett for gående og syklende gjennom infrastruktur og omdisponering av vei- og gateareal
- Drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg, også vinterstid
- Koble sammen eksisterende tilbud på en bedre måte (helhetlige reisekjeder)
- Økt samhandling med statlig arealutvikling og utbygging av statlig infrastruktur

Transportetatene vurderes at dagens rammeverk og gjeldende avtaler har et stort handlingsrom til å ta i bruk disse virkemidlene. Det er særlig de tre første kulepunktene som vil kreve ny eller justert politikkutforming.

Elbilens andel av bilparken øker, noe som svekker konkurransekraften for kollektivtransport mot elbil og inntaksgrunnlaget for byvekstpakkene. Transportetatene anbefaler å øke bompengenivået for nullutslippskjøretøy til inntil 70 % av normaltakst. Det kreves nasjonal politikkutvikling for eventuell innføring av normaltakst > 70 % for nullutslippskjøretøy i bomringen. Byråden ser at det kan være tjenlig å gjøre systemendringer i dagens bompengordning, inkludert ny vurdering/justering av takstnivåer. Det finnes imidlertid en øvre grense for hvor høy bompengebelastningen kan bli før den allmenne aksepten for virkemiddelet forsvinner, samtidig som det også er en terskel for når kostnadene blir så høye at de har så stor avvisningseffekt at inntektene ikke øker videre. Dette kan derfor argumenteres for et bompengesystem som ivaretar trafikkregulerende hensyn, generer økte inntekter og fordeler bompengene mer rettferdig enn dagens system, og dette er en pågående debatt. Det vises til at det er igangsatt arbeid i Miljøløftet med å utrede et system som balanserer behovet for økte inntekter og ønsket trafikkreduksjon og som samtidig opprettholder økonomisk belønning for nullutslippskjøretøyer.

Betalingsparkering anses som et effektivt tiltak som gjør at bilbruken går ned etter innført parkeringsavgift. Det offentlige har p.t. ikke virkemidler til å pålegge avgift på privat parkering. Transportetatene mener det bør vurderes om kommunene skal kunne pålegge betaling på privat grunn, gitt de positive effektene dette vurderes å ha for nullvekstmålet og klimagassutslipp. Bergen stiller seg bak behovet for en slik hjemmel.

Når det gjelder øvrige prismekanismer fremheves rushtidsavgift (som allerede er innført i Bergen) og veiprisning. Statens vegvesen holder på å utrede omlegging dagens veibruksavgift og muligheter for innføring av veiprisning. Byråden er positiv til at det blir gjennomført arbeid som ser på hvordan man kan prise kjøring på en bedre måte. Eventuell omlegging av veibruksavgiften bør ikke være overlappende med bompengordningen ved at begge får som formål å regulere trafikken. Det vil være mer i tråd med nytteprinsippet, og gi større lokalpolitisk legitimitet, å eventuelt korrigere for eksterne virkninger av tidstap og kø i by gjennom bompengordningen i forhold veibruksavgiften - der inntektene går direkte til staten. Dersom staten tar en større del av avgiftsgrunnlaget for veitransport i byene, får lokale myndigheter redusert handlingsrom til å finansiere nødvendige, lokale prosjekter.

Til det fjerde kulepunktet om tilrettelegging for pilotering av tiltak og virkemidler, vil byråden vise til initiativene fra Bergen og Oslo om å få teste ut nullutslippssoner. For å stimulere til raskere omlegging til nullutslippskjøretøyer også for varebiler og lastebiler, trengs det nye løsninger. Uttesting av et avgrenset område hvor det ikke er tillatt å kjøre fossilt, kunne vært en slik løsning. Byråden mener regjeringen snarest bør igangsette lovarbeidet med å gi storbyene de nødvendige hjemler for å innføre nullutslippssoner, i samsvar med Statens vegvesens anbefaling.

Når det gjelder omdisponering av vei og gateareal opplever Byråden at dagens veinormaler ofte er til hinder for gjennomføring. Departementets forslag om å gjennomgå dagens veinormaler er således positivt. Mindre rigide veinormaler vil ventelig kunne initiere flere kostnadseffektive løsninger som for eksempel å stenge veier, omprioritere veiareal, innføre kollektivfelt på innfartsårer, redusere hastighet og komprimere kryssløsninger.

Ut over de 11 punktene i tiltakslisten foreslår transportetatene å endre noe på tilskudds- og finansieringsordningene i byvekstavtalene. Det anbefales å slå sammen flere tilskuddsordninger, og mindre grad av øremerking av spesifikke tiltak og virkemidler. Dette skal gi en bedre oversikt, økt forutsigbarhet og fleksibilitet for byromdåene, som igjen gjør det enklere å styre planlegging og gjennomføring av tiltak. Dette vil kunne gi byvekstområdet større rom for reell porteføljestyling. Det synes for byråden at transportetatene med dette forslaget i stor grad har hensyntatt tilbakemeldinger fra Bergen kommune og VLFK fra tidligere innspillmøter om byvekstordningen tilknyttet utredningsoppdraget. Når staten leverer på finansiering, har Bergensområdet en god liste med tiltak klare. Forvaltningsnivåene i Bergensregionen har et godt og konstruktivt samarbeid gjennom arbeidet i Miljøløftet.

Med hilsen

Ingrid Nergaard Fjeldstad – byråd for klima, miljø og byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.



Høyring i høve NTP og rullering av regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland (RTP)

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Innspel til Vestland fylkeskommune i høve NTP og rullering av økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – RTP 2022 – 2033 blir gjort etter fylgjande punkt:

1. Bremanger kommune støtter innspel frå Fjordane interkommunalt politisk råd til Vestland fylkeskommune i høve NTP og RTP 2022 – 2033 – Investeringsprogram.
2. Bremanger kommune viser til tidlegare innspel til RTP der desse flaskehalsane og utbetningspunkta er skissert:
 - Behovet for opprusting av fylkesvegane i Bremanger, herunder FV 5711 Midtgulen-Botnane, FV 616 Davik-Rugsund og FV 616 Kalvåg-Klubben.
 - Framskunding av prosjektet FV 614 Svelgen-Indrehus (byggestege 1 av Kystvegen) til økonomi- og handlingsprogram 2024-2027, samt å leggje etappe 2 (brukryssing Tongane til Biskjelneset og utbetring av innfartsvegane) inn i handlingsprogrammet til RTP
 - Utbetring av flaskehalsar langs fylkesvegane og rassikring, herunder sikring av FV 616 Dombestein-Davik, samt Magnhildskaret og Svoren-Hunskor.
 - Utbetring av fylkesvegar med gang- og sykkelvegar, herunder FV 5706 Smedvika - Grotle og FV 5710 Sandetunellen - Mevika.
 - Mobilitet og kollektivtransport:
 - o Utviding av ferjeavgangane Stårheim-Isane og Måløy-Oldeide, båtstopp i Leirgulen på alle ruter på Kystvegekspressen, samt gatelys og venteskur ved kollektivhaldeplassar og skogrydding langs fylkesvegane.
3. Bremanger kommune ynskjer å spele inn eit samfinansieringsprosjekt då vi forstår det slik at dette skal ha prioritet inn i arbeidet med rullering av RTP handlingsprogram. Vi ynskjer i dette høvet å melde inn justering av fylkesveg 5706 Grotlevegen ved Havlys som eit samarbeidsprosjekt då dette er eit «gryteklart prosjekt» i form av at massar er tilgjengelige og planarbeid er oppstarta og vil bli vedteke innan rimelig tid. Det har vore dialog mellom tiltakshavar, Bremanger kommune og Vestland fylkeskommune om dette prosjektet tidlegare.

Bakgrunn for saka:

Fylkeskommunen jobbar med høyringsfråsegn i høve Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP), og denne skal bli sendt på høyring. Fylkestinget skal handsame høyringsfråsegn om dette i fylkestinget 14.-15. juni 2023. Fylkestinget skal i same møte også handsame framlegg til rullering av Regional transportplan – Investeringar, betre kjent som «investeringsprogrammet». Denne vil leggje grunnlaget for komande budsjett og økonomiplan, og komande prioriteringar av investeringane innan samferdsel i fylkeskommunen. For at fylkestinget skal få eit best mogleg grunnlag for å kunne handsame

desse to sakene er det lagt opp til eit regionalt møte for å orientere og drøfte sakene, dette vil bli arrangert fredag 28.april 2023 på Skei, i tillegg vil det også vere mogleg å kome med skriftleg innspel innan 02.mai 2023.

Saka blir handsama som ei referatsak der formannskapet blir orientert om kva som er tenkt av innspel frå Bremanger kommune og for å kunne komme med innspel til dette.

Vedlegg:

- Høyring RTP 2022-2033 (årleg justering)
- Høyring NTP 2025-2036
- handlingsprogram-rtp-investeringar-etter-vedtak-u-korrektur

Aktuelle lover, forskrifter avtale mm:

«Skriv her»

Saksopplysningar:

Fylkeskommunen jobbar med høyringsfråsegn i høve Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP), og denne skal bli sendt på høyring. Fylkestinget skal handsame høyringsfråsegn om dette i fylkestinget 14.-15. juni. Fylkestinget skal i same møte også handsame framlegg til rullering av Regional transportplan – Investeringar, betre kjent som «investeringsprogrammet». Denne vil leggje grunnlaget for komande budsjett og økonomiplan, og komande prioriteringar av investeringane innan samferdsel i fylkeskommunen.

For at fylkestinget skal få eit best mogleg grunnlag for å kunne handsame desse to sakene er det lagt opp til eit regionalt møte for å orientere og drøfte sakene, dette vil bli arrangert fredag 28.april 2023 på Skei, i tillegg vil det også vere mogleg å kome med skriftleg innspel innan 02.mai 2023.

Saka blir handsama som ei referatsak der formannskapet blir orientert om kva som er tenkt av innspel frå Bremanger kommune og for å kunne komme med innspel om det er andre punkt/moment som bør takast med.

Under høyringa av regional transportplan før vedtak i 2022 spelte Bremanger kommune inn fylgjande punkter:

- Behovet for opprusting av fylkesvegane i Bremanger, herunder FV 5711 Midtgulen-Botnane, FV 616 Davik-Rugsund og FV 616 Kalvåg-Klubben.
- Framskunding av prosjektet FV 614 Svelgen-Indrehus (byggestege 1 av Kystvegen) til økonomi- og handlingsprogram 2024-2027, samt å leggje etappe 2 (brukryssing Tongane til Biskjelneset og utbetring av innfartsvegane) inn i handlingsprogrammet til RTP
- Utbetring av flaskehalsar langs fylkesvegane og rassikring, herunder sikring av FV 616 Dombestein-Davik, samt Magnhildskaret og Svoren-Hunskor.
- Utbetring av fylkesvegar med gang- og sykkelvegar, herunder FV 5706 Smedvika - Grotle og FV 5710 Sandetunellen - Mevika.
- Mobilitet og kollektivtransport:

- Utviding av ferjeavgangane Stårheim-Isane og Måløy-Oldeide, båtstopp i Leirgulen på alle ruter på Kystvegekspresen, samt gatelys og venteskur ved kollektivhaldeplassar og skogrydding langs fylkesvegane.

Ein tenkjer i denne rulleringa å halde fast på tidlegare innspel og i tillegg spele inn eit tilleggspunkt i høve samfinansieringsprosjekt då vi har forstått at samfinansieringsprosjekt skal ha prioritet inn i arbeidet med rullering av RTP handlingsprogram. I dette høvet ysnkjer vi å melde inn justering av fylkesveg 5706 Grotlevegen ved Havlys som eit samarbeidsprosjekt då dette er eit «gryteklart prosjekt» i form av at massar er tilgjengelige og planarbeid er oppstarta og vil bli vedteke innan rimelig tid. Det har vore dialog mellom tiltakshavar, Bremanger kommune og Vestland fylkeskommune om dette prosjektet tidlegare.

Vurdering:

Innspel til Vestland fylkeskommune i høve NTP og rullering av økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – RTP 2022 – 2033 blir gjort etter fylgjande punkt:

1. Bremanger kommune støtter innspel frå Fjordane interkommunalt politisk råd til Vestland fylkeskommune i høve NTP og RTP 2022 – 2033 – Investeringsprogram.
2. Vi viser til tidlegare innspel til RTP.
3. Vi tar med eit punkt i høve samfinansieringsprosjekt for fylkesveg 5706 ved Havlys.

Økonomiske konsekvensar av framlegg til vedtak:

Vestland Fylkeskommune

Postboks 7900

5020 Bergen

Dato: 01.05.2023

Dokumentnummer: 23/899-4
Dykkar referanse: b0c10d98-ff2e-4cc2-9e2e-89bf5e6d947b

Saksbehandlar: Filippo Ballarin

Dialogmøte - Nasjonal transportplan 2025-2036 - Rullering av handlingsprogram regional transportplan - Investeringar (investeringsprogrammet)

Me i Etne kommune ynskjer å ta opp følgjande punkt i samband med rullering av Nasjonal Transportplan. Det er viktig for oss å understreke betydinga av å prioritere oppgradering av E134, særleg med tanke på vintersikkerheit og tunnelar under Haukeli. Me ynskjer òg at strekningane Bakka-Solheim og Røldal-Seljestad skal planleggjast og startast opp så raskt som mogleg. Vidare ynskjer me at konklusjonane frå KVV Arm frå E134 til Bergen skal integrerast i framtidige planar. Det er òg viktig at vedlikehald av fylkesveggar, tunnelar og rassikring ikkje vert nedprioritert.

Me vil understreke at oppgradering av E134 er av stor betyding for næringslivet i heile regionen frå Bergen til Stavanger, samt for eit stort omland i Vestland fylke. Ifølgje prognosar vil trafikkauken på E134 gjennom Etne vera på 30 prosent når Rogfast er ferdigstilt. Det er difor viktig at vintersikring og oppgradering av dei mest prekære strekningane på vestsida av fjellet, særleg Røldal-Seljestad og Bakka-Solheim, får høg prioritet. Dette vil òg ha positive effektar på klima og trafiksikkerheit.

Me håpar at Vestland fylkeskommune vil vekta betydinga av E134 som ein viktig korridor mellom aust og vest, og at våre innspel vil verte teke omsyn til i rulleringa av Nasjonal Transportplan.

Med helsing

Filippo Ballarin
kommunedirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi til:

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Vedlegg:

NTP innspel - Etne kommune

**Saksbehandlar:** Filippo Ballarin**Kommunedirektør:** Filippo Ballarin

Saksnr.	Utval	Møtedato
022/23	Formannskap	18.04.2023
020/23	Kommunestyre	02.05.2023

Uttale til innspelsmøte Vestland fylkeskommune

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Etne kommunestyre vil spela inn følgjande til rullering av Nasjonal Transportplan:

* Etne kommune ynskjer å spele inn vintersikker E134 i høyringa til Vestland fylkeskommune. I denne samanheng må Seljestad-Røldal startast opp snarast råd, og vidare planlegging av tunellar under Haukeli må framskundast.

* Strekninga Bakka-Solheim må detaljplanleggjast og leggjast inn med oppstart i første periode av kommande NTP.

* Konklusjonane av KVVU Arm frå E134 til Bergen må arbeidast inn i framtidige planar.

* Etterslep på vedlikehald av fylkesveggar, tunnelforskrifter og rassikring må reduserast.

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 er ferdig planlagt, og må få snarast mogleg oppstart. Vidare er også kommunedelplanane for ny E134 mellom Bakka – Solheim vedtekne, og kommunane Etne og Vindafjord har fatta prinsippvedtak om eventuell bompengerekkjeving på strekninga.

Vegstandarden på desse strekningane er i dag ei stor belastning for både næringsliv og privatbilar, men også i eit miljøaspekt: Klimagevinsten ved ny og flatare trasé for E-134 Seljestad - Røldal og over Haukelifjell er store, desse vil føre til monaleg mindre forbruk av drivstoff, og ei halvering av CO₂-utsleppa, samt svært forbetra trafikktryggleik og vintersikker veg.

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.

Vestland, Rogaland, Telemark/Vestfold og Viken 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 forventna at Vestland fylke understrekar E134 som prioritert aust-vest-korridor. Samstundes må konklusjonane på KVVU for E 134 Arm til Bergen innarbeidast i framtidige rulleringar.

I lys av dagens situasjon med auka press på økonomien og dei utfordringane dette fører med seg for næringslivet, har både stat, 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.

Vedtak som innstilling frå Formannskap - 18.04.2023 - 022/23

Tilråding frå Formannskap: samrøystes

Etne kommunestyre vil spela inn følgjande til rullering av Nasjonal Transportplan:

* Etne kommune ynskjer å spele inn vintersikker E134 i høyringa til Vestland fylkeskommune. I denne samanheng må Seljestad-Røldal startast opp snarast råd, og vidare planlegging av tunellar under Haukeli må framskundast.

* Strekninga Bakka-Solheim må detaljplanleggjast og leggjast inn med oppstart i første periode av kommande NTP.

* Etterslep på vedlikehald av fylkesveg, tunnelforskrifter og rassikring må reduserast.

* Konklusjonane av KVVU Arm frå E134 til Bergen må arbeidast inn i framtidige planar.

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 er ferdig planlagt, og må få snarast mogleg oppstart. Vidare er også kommunedelplanane for ny E134 mellom Bakka – Solheim vedtekne, og kommunane Etne og Vindafjord har fatta prinsippvedtak om eventuell bompengerekkjeving på strekninga.

Vegstandarden på desse strekningane er i dag ei stor belastning for både næringsliv og privatbilar, men også i eit miljøaspekt: Klimagevinsten ved ny og flatare trasé for E-134 Seljestad - Røldal og over Haukelifjell er store, desse vil føre til monaleg mindre forbruk av drivstoff, og ei halvering av CO₂-utsleppa, samt svært forbetra trafikktryggleik og vintersikker veg.

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.

Vestland, Rogaland, Telemark/Vestfold og Viken 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 konklusjonane på KVVU for E 134 Arm til Bergen innarbeidast i framtidige rulleringar.

I lys av dagens situasjon med auka press på økonomien og dei utfordringane dette fører med seg for næringslivet, har både stat, 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.

Formannskap 18.04.2023:

Behandling:

F- 022/23 Vedtak:

Tilråding frå Formannskap: samrøystes

Etne kommunestyre vil spela inn følgjande til rullering av Nasjonal Transportplan:

* Etne kommune ynskjer å spele inn vintersikker E134 i høyringa til Vestland fylkeskommune. I denne samanheng må Seljestad-Røldal startast opp snarast råd, og vidare planlegging av tunellar under Haukeli må framskundast.

* Strekninga Bakka-Solheim må detaljplanleggjast og leggjast inn med oppstart i første periode av kommande NTP.

* Etterslep på vedlikehald av fylkesvegar, tunnelforskrifter og rassikring må reduserast.

* Konklusjonane av KVVU Arm frå E134 til Bergen må arbeidast inn i framtidige planar.

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 er ferdig planlagt, og må få snarast mogleg oppstart. Vidare er også kommunedelplanane for ny E134 mellom Bakka – Solheim vedtekne, og kommunane Etne og Vindafjord har fatta prinsippvedtak om eventuell bompengeskjening på strekninga.

Vegstandarden på desse strekningane er i dag ei stor belastning for både næringsliv og privatbilar, men også i eit miljøaspekt: Klimagevinsten ved ny og flatare trasé for E-134 Seljestad - Røldal og over Haukelifjell er store, desse vil føre til monaleg mindre forbruk av drivstoff, og ei halvering av CO₂-utsleppa, samt svært forbetra trafikktryggleik og vintersikker veg.

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.

Vestland, Rogaland, Telemark/Vestfold og Viken 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 konklusjonane på KVV for E 134 Arm til Bergen innarbeidast i framtidige rulleringar.

I lys av dagens situasjon med auka press på økonomien og dei utfordringane dette fører med seg for næringslivet, har både stat, 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

Samandrag

Transportverksemdene skal innan 31. mars levere prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan2025-2036 (NTP), og denne skal bli sendt på høyring. Fylkestinget skal handsame høyringsfråsegn om dette i fylkestinget 14.-15. juni. Fylkestinget skal i same møte også handsame framlegg til rullering av Regional transportplan –Investeringar («investeringsprogrammet»). Denne vil leggje grunnlaget for komande budsjett og økonomiplan, og komande prioriteringar av investeringane innan samferdsel i fylkeskommunen

Bakgrunn for saka

Etne kommune skal uttale seg til planen.

Kommunedirektøren sin konklusjon

Etne kommune skal uttale seg til Nasjonal transportplan2025-2036 (NTP).

Aktuelle lovar, forskrifter, avtalar m.m.

Vedlegg:

ntp-2022-2033---innspel-til-prioriteringar-fra-vestland-fylkeskommune

Dialogmøte - Nasjonal transportplan 2025-2036 - Rullering av handlingsprogram regional transportplan - Investeringar (investeringsprogrammet)



Kinn kommune

Kommunedirektør

Vestland Fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Vår ref.:
20/1053 - 27 / KRMA1

Dykkar ref.:

Dato:
02.05.2023

NTP-innspel **Innspel til høyring av NTP 2025-2036, Kinn kommune**

Samferdsleutvalet har i sak 015/23, i møte 27.04.2023 09:00 fatta følgjande vedtak: Kinn kommune viser til innspel til Nasjonal transportplan frå 2020, og har følgjande innspel til Nasjonal transportplan 2025-2036:

Sjøfart

- Generelt må andelen til sjøfartsprosjekt i NTP aukast.
- Stad skipstunnel: Det må sikrast nødvendige løyvingar og framdrift for å gjennomføre prosjektet i henhold til gjeldande plan.
- Tilskotsordninga for nærskipfart: Vidareføre og auke budsjettramme for overføring av gods/passasjer frå veg til sjø.
- Tilskot til kommunale fiskerihamner: Ordninga må vidareførast og styrkast.
- Tilskot for effektive og miljøvenlege hamner: Ordninga må vidareførast og styrkast.
- Nasjonal strategi for fiskerihamner: Kinn kommune støttar Kystverket i anbefalinga om at det blir utarbeidd ein nasjonal strategi for statlege fiskerihamner, leia av Kystverket og i nært samarbeid med lokale og regionale aktørar.

Utdjuping/farleier

Det er positivt at følgjande prosjekt blir prioriterte:

- Utdjuping av innseglinga til Florø er svært viktig å prioritere på grunn av aukande aktivitet på verftet, som motor i ei betydelig maritim leverandørklynge.
- Utdjuping/fjerning av Mortingebåen.
- Tiltaket Skatestraumen – Fåfjorden – Vågsfjorden – Måløy sør.
- Ulvesundet – Sildefjorden.
- I tillegg ønskjer Kinn kommune utdjuping/fjerning av Tekneskjerflua og Drågaskjerflua.
- Vedlikehald av fyrstasjonar: Det må prioriterast midlar til dette i tråd med Kystverket si anbefaling.

Luffart

- Florø lufthamn: Det er særskilt viktig at terminalbygget ved Florø lufthamn blir oppgradert. For å tilfredsstille krav til reisande både offshore og elles må terminalen utvidast og dimensjonert etter dagens og framtidens passasjertal.

Terminalen må ha ein god og effektiv logistikk samt miljømessige/berekraftige tilpassingar.

- Det er positivt at Avinor legg opp til å vere ein pådrivar for berekraftig luftfart gjennom prosjekt som legg til rette for klimavenlege løysingar, herunder nye teknologiske løysingar.
- Prosjektet «Fremtidens kortbanenett» må forlengast også utover 2023.

Riksvegar

- Dei to prosjekta RV 5, Markegata i Florø og RV15 Måløy Sentrum har høgast prioritet av riksvegprosjekta som vi har peika på.
- Utbetring av RV 5 Florø sentrum (Markegata) må fullførast frå Evja til Fugleskjærskaya. Oppgraderinga er nødvendig både i høve trafikktryggleik, miljø og framkomst. Prosjektet må restfinansierast i perioden.
- RV 15 Måløy sentrum: Måløy sentrum er endepunktet på RV 15. Forprosjektet på strekninga viser at det er utfordringar knytt til manglande universell utforming og trafikktryggleik. Kinn kommune har etablert eit prosjekt for Gate 1 der Statens Vegvesen er involvert, og deler av strekninga er riksveg. Kinn kommune ser svært positivt på samarbeid om dette prosjektet. Prosjektet må sikrast framdrift i komande periode.
- RV 15 frå Måløybrua til Skavøypoll skule: Det er sterkt behov for oppgradering av kryssa på strekninga: Kulakrysset, ved Kiwi, til Måløy Stormarked og til Skavøypoll skule. Strekninga er utfordrande både for trafikktrygging og trafikkavvikling. Kinn kommune er i gong med utgreiing av ulike alternativ, herunder reduksjon av tal vegkryss på strekninga, dette som del av kommuneplanen sin arealdel.
- Rassikring av RV 5 må prioriterast, og tiltaket Erdal – Naustdal må inn att i prioriteringslista.
- RV 5 Sundafjellstunnelen har behov for utbetring, mellom anna DAB-dekning, og varslingsystem for syklistar i tunnelen.
- I Eikefjord er det behov for utbetring av kryss på Nesjane på RV 5, sidan dagens løysing er til hinder for næringsutvikling i samsvar med vedtekte planar.
- RV 5 på Grov: Kinn kommune vil gjere merksam på at det blir arbeid med utviding av trafo på Grov. Dette kan i neste runde medføre behov for utvikling av kryssløysing mellom RV 5 og FV 614.
- Det er stort behov for betre parkeringskapasitet Grov og Storebru langs RV 5 for pendlarar som samkøyrer eller brukar kollektivtransport.
- RV 15 Strynefjellet: Vegen over er særst viktig for innbyggjarar og regionalt næringsliv i Nordfjord og Søre Sunnmøre. Dagens tunnelar er svært utfordrande, og ein må sørge for rassikring på heile strekninga. Planlegging må gjennomførast snarleg. Det hastar at regulering vert prioritert og at det kjem startløyving til anleggsdrift i perioden 2025-2030.
- Rv 15 Brunsvik – Almenningen: Planlagt utbetring må realiserast. Kommunen har nyleg vedtatt reguleringsplan.
- Oppgradering av E39 gjennom Vestland må prioriterast, herunder rassikring. Av nye prosjekt på E39 så vil kinn kommune prioritere tunellen gjennom

Utvikjellet som det viktigaste punktet.

- Det er svært viktig at det blir lagt til rette for ladestasjonar langs heile vegnettet, jf. regjeringa sin ladestrategi.

Fylkesvegar

- Det er viktig at staten sikrar at ferjeavløysingsordninga, også for fylkesvegar, er best mogleg rigga for å realisere ferjefrie fjordkryssingsprosjekt.
- Staten må sikre finansiering som gjer fylkeskommunane i stand til å både vedlikehalde dagens fylkesvegnett og gjere naudsynte investeringar på fylkesvegnettet.

Klage

Vedtaket kan påklagast jf. *Lov om behandlingssmåten i forvaltningssaker §28*.

Rett klageinstans er Fylkesmannen i Vestland.

Klagefristen er 3 veker etter at vedtaket er motteke jf. *Lov om behandlingssmåten i forvaltningssaker §29*.

Klagen skal grunngjevast og sendast Kinn kommune, Postboks 294, 6701 Måløy eller på e-post til post@kinn.kommune.no.

Rett til dokumentinnsyn

Søker har rett til dokumentinnsyn etter Forvaltningslova §27 jfr. §§ 18 og 19.

Helsing

Kristin Maurstad
rådgjevar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Matti Torgersen

Fra: Peder Sjo Slettebø[peder.sjo.slettebo@kvinnherad.kommune.no]
Sendt: 02.05.2023 17:45:11
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: NTP-innspel

Til Vestland fylkeskommune.

Me viser til brev frå fylkesordførar dagsett 13.02.23 med invitasjon til å koma med innspel til fylkeskommunen si fråsegn til Nasjonal transportplan, og til rullering av handlingsprogrammet (investeringsprogrammet) for Regional transportplan. Kvinnherad kommunestyre hadde saka føre i møte 27.04.23, og saksprotokollen er vedlagd.

For ordens skuld ligg kommunen sin uttale frå 2022 til handlingsprogrammet for Regional transportplan også ved.

Med helsing

Peder Sjo Slettebø | Rådgjevar - Samfunnsutvikling

Mobil: +47 907 40 595 | Tlf: 53 48 31 00

www.kvinnherad.kommune.no |



KVINNHERAD
KOMMUNE

Tenk miljø før du skriv ut!

Saksframlegg

Kvinnherad kommune

Saksmappe

2023/581-2

Saksbehandlar

Peder Sjo Slettebø

Saksgang		
Saksnr	Utval	Møtedato
2023/19	Formannskapet	20.04.2023
2023/41	Kommunestyret	27.04.2023

Innspel - Nasjonal transportplan og rullering av handlingsprogrammet til Regional transportplan

Innstilling frå kommunedirektøren:

Saksutgreiinga vert sendt som innspel frå Kvinnherad kommune.

Formannskapet si behandling i møte den 20.04.2023:

BEHANDLING:

Kommunedirektøren si innstilling vart samrøystes vedteken.

INNSTILLING TIL KOMMUNESTYRET:

Saksutgreiinga vert sendt som innspel frå Kvinnherad kommune.

Kommunestyret si behandling i møte den 27.04.2023:

Behandling:

Nytt framsett forslag frå Hardeland/Helvik:

Tilleggstekst til utgreiing under avsnitt på side 18

På strekkja.....

Kvinnherad Kommune ber om at vegstekkja Gjermundshamn - Holdhus vert prioritert, slik at flaskehalsene vert fjerna og den vert breidda ut, slik at vi får gul stripe heile vegen.

BEHANDLING:

Formannskapet si innstilling + nytt framsett forslag frå Hardeland/Helvik vart samrøystes vedteken.

VEDTAK:

Saksutgreiinga, med vedtak frå kommunestyret 27.04.2023, vert sendt som innspel frå Kvinnherad kommune.

Vedlegg:

Saksprotokoll -

Omprioritering av fylkeskommunale midlar til fv. 5114 Varaldsøy ferjekai og fv. 543 Fjelbergøy ferjekai

Saksprotokoll - Uttale til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram - Regional transportplan 2022-2033

Samandrag/Saka gjeld:

Vestland fylkeskommune har invitert kommunane i fylket til å koma med innspel til rullering av handlingsprogrammet til Regional transportplan og til fylkeskommunen si fråsegn til ny Nasjonal transportplan.

Saksutgreiing:

Kvinnherad kommune viser til uttale vedteke av Kvinnherad kommunestyre 24.03.22: Regional transportplan 2022 - 2033 - innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram.

Uttalen frå 2021 ligg for ordens skuld ved, då innhaldet oppsummerer Kvinnherad kommune sine synspunkt på den gjeldande planen.

Kvinnherad kommune viser vidare til planoppstart for reguleringsplan for Fv. 49 Nordrepollen–Austrepollen, og til kommunen sine merknader til planoppstarten. Me ber derfor om at fylkestinget vurderer å starta eit arbeid for å kartleggja finansieringsmoglegheiter dersom det blir valt ein tunnelalternativ som ikkje kan fullfinansierast med rassikringsmidlar.

Me vil vidare streka under at utarbeiding av eit forprosjekt for framtidig løysing for Fv. 551 Fureberggtunnelen var ein føresetnad for Kvinnherad kommune sin tilslutnad til at reguleringsplanarbeidet for ovannemde strekning tok til. Me ønskjer at fylkestinget ber fylkeskommunedirektøren starta dette arbeidet utan opphald, dersom det ikkje allereie er gjort på det tidspunktet rulleringa av handlingsprogrammet til Regional transportplan vert handsama av fylkestinget. Kommunen ber også om at fylkeskommunen utfører ei ny risikovurdering for den eksisterande tunnelen som ein del av forprosjektet.

Under 6.1: Tiltak for mjuke trafikantar, ligg strekninga Fv. 500/548 Opsanger–Reset som aktuell for oppstart i perioden 2027–2033. Tiltaket er finansiert gjennom Kvinnheradpakken.

Kvinnherad kommune ber om at reguleringsplanarbeidet vert fullført snarast. Me vil også peika på at den aktuelle strekninga er ein viktig gjennomfartsveg, særleg for sambandet Kvinnherad–Stord. Det vil derfor vera sterkt beklageleg dersom det berre blir realisert GS-veg - og ikkje vegutviding til tofelts veg - når det først skal gjerast arbeid på strekninga. Kommunen ber derfor om at fylkestinget syt for at det vert etablert ein dialog mellom fylkeskommunen og kommunen med føremål å få avklart om det til dømes kan gjennomførast eit spleiselag for også å få på plass ei vegutviding.

Me viser vidare til 6.4 i handlingsprogrammet: Strekningsvise prosjekt. Strekninga Austrepollen–Årsnes er omtalt i tabellen som inneheld prosjekt for realisering 2023-2026, og kommunen vil understreka viktigeita av at det vert arbeida kontinuerleg med å få på plass eit tilstrekkeleg plangrunnlag, slik at ein kan gjennomføra tiltak dersom det vert midlar eller moglegheiter tilgjengeleg under veks.

På Fv. 500 Ranavik–Austrepollen er det også andre strekningar med stort behov for trafikksikring, og Kvinnherad kommune ber om at fleire tiltak kjem med på lista:

- GS-veg/vegutbetring Løfallstrand
- GS-veg Lundsbyggane (Dimmelsvik)
- GS-veg Uskedal bru–Mørkevågen
- Frå før har fylkeskommunen starta reguleringsplanlegging for trafikktrygging Eid–Ranavik. Tiltaket må snarast koma til utbygging

På strekkja Fv. 49 Gjermundshamn–Tysse er det stort behov for trafikktrygging i Gjermundshamn sentrum, og dette vart meldt frå kommunen til fylkeskommunen ved førre rullering av handlingsprogram RTP som eitt av to prioriterte tiltak for mjuke trafikantar (det andre tiltaket var GS-veg Lundsbyggane). Me kan ikkje sjå at dette viser att i handlingsprogrammet slik det ligg føre no. Om desse tiltaka skal høyra til avsnitt 6.4 eller 6.1 (mjuke trafikantar) vert overlate til fylkeskommunen å vurdere.

Under 6.6 ligg det inne tre tiltak i Kvinnherad kommune: Fjelbergøy ferjekai (2023-2026), Varaldsøy ferjekai og snøggåtkai Ranavik (2027-2033). For sistnemde er reguleringsplanarbeidet starta.

Kvinnherad kommune vil her visa til kommunestyrevedtak sendt fylkestingsrepresentantane 08.11.22 om omdisponering av avsette midlar til ferjekaiutbetring på Fjelbergøy og Varaldsøy (saksprotokollen er vedlagd). Me vil peika på at kommunen sitt vedtak er i tråd med fylkestinget sitt eige vedtak den 21.06.22, pkt. 8:

«Fylkestinget vil peika på at midlar til oppgradering av ferjekaiar bør ikkje setjast i arbeid før ein har avklara og vurdert tidsperspektiv for t.d. ferjeavløysingsprosjekt eller flytting av ferjeleie på den aktuelle ferjekaien.»

Kommunen ber derfor om at fylkestinget tek kommunen sitt vedtak til følge i rulleringa av handlingsprogrammet gjennom konkret vedtakstekst under 6.6.

Me vil presisera at ei slik vurdering også bør gjerast for tiltak på Ranavik ferjekai, då framtida for denne ikkje er avklart.

Kvinnherad kommune vil nok ein gong minna fylkeskommunen på ansvaret den har for å realisera eit nytt og meir effektivt samband mellom Kvinnherad og Stord. Sidan arbeidet med interkommunal kommunedelplan for sambandet vart avslutta uferdig i 2018, har kommunane Stord, Kvinnherad og Tysnes blitt samde om at eit framtidig samband kan gå frå fastlands-Kvinnherad via Huglo og Tysnes, med påkopling til framtidig E39 ved Hodnaneset. Dette vart også omtala som framtidig konsept K5 i silingsrapport frå Sivilingeniør Helge Hopen AS (2018).

Kommunane ønskjer fortrinnsvis brusamband, men det er uansett fylkeskommunen sitt ansvar å bringa saka vidare til ei endeleg avklaring. Kvinnherad kommune ber derfor om at fylkeskommunen utan opphald tek initiativ til å ta opp igjen arbeidet med interkommunal kommunedelplan for ferjesambandet Kvinnherad–Stord, og ønskjer at fylkestinget syt for dette gjennom konkret vedtakstekst.

Me viser dessutan til at fylkeskommunen nyleg har fått utarbeidd eit forprosjekt for nytt samband Austevoll–ny E39, og ser det som sjølvsgatt at tilknytning for Kvinnherad må få same prioritet i fylkeskommunen.

Kvinnherad kommune ber også om at fylkeskommunen prioriterer deltakinga i arbeidet med reguleringsplan for Fjelbergsambandet.

Innspel til fylkeskommunen si fråsegn til ny Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036:

På generelt grunnlag meiner Kvinnherad kommune at behovet for investeringar i infrastruktur her til lands er monaleg. Kommunen er kritisk til årlege reduksjonar i samferdslebudsjettet, og meiner det er avgjerande for konkurranskrafta til norsk næringsliv at staten framover prioriterer heilskapleg vegutbygging framfor stegvis utbetring av einskildstrekningar.

Kvinnherad kommune ber om at Vestland fylkesting i høyringsfråsegna tydeleg prioriterer fysisk oppstart av E39 Stord–Os så snart som råd i den komande NTP-perioden. Det pågår for tida arbeid med reguleringsplan for strekninga, og på bakgrunn av den store samfunnsnytta for prosjektet, som vil gjera området mellom Bergen og Stavanger til ein samanhengande bu- og arbeidsmarknad, er det ingen grunn til at prosjektet ikkje skal få oppstartsløyving i komande NTP.

Kvinnherad kommune vil vidare peika på at full utbygging av vintersikker E134 over Haukelifjell bør prioriterast høgt i fylkeskommunen si fråsegn. Det er beklageleg at ny Røldalstunnel vart utsett i inneverande statsbudsjett, og det er viktig at det i ny NTP vert lagt fram ein forpliktande plan for ei full satsing på E134 som hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet.

Av same grunn er det viktig at utbetring av E134 Bakka–Solheim i Etne kommune vert realisert så snart som mogleg.

Kommunen vil vidare streka under at fylkeskommunane må få auka overføringar øyremerkte til fylkesvegnettet dersom forvaltningsnivået framleis skal kunna ha ansvar for fylkesvegar og kollektivtrafikk. Kvinnherad kommune ber også om at fylkestinget spelar inn forslag til naudsynte endringar i ferjeavløysingsordninga, for å setja fylkeskommunane i faktisk stand til å realisera ferjeavløysingsprosjekt. Her vil me særleg peika på utfordringa med at fylkeskommunen sine rentekostnader etter dagens ordning ikkje kan dekkast av bompengar. Me ser ikkje at det er sakleg grunn til ein slik regel.

Det er også etter Kvinnherad kommune si vurdering urimeleg at ferjeavløysingsmidlar ikkje kan nyttast til innkorting av ferjesamband. Viss ei ferjestrekning til dømes vert halvvert fordi ferjekai(ane) vert flytta, vil det bli monaleg innsparte kostnader, særleg i dei tilfella ein kan redusera tal ferjer på det aktuelle sambandet. At dei innsparte kostnadane ikkje kan nyttast til investeringar i nye ferjekaiar i dag, er såleis både urimeleg og ulogisk. Kvinnherad kommune ber om at fylkestinget sett tydeleg fokus på dette i fråsegna si.

Økonomisk berekraft:

Framlegget til uttale omhandlar ei rekkje ulike tiltak, med ulike kostnader og samfunnsnytta. Dersom uttalen vert teken til følgje, kan det ha verknader for kommunen sin økonomi til dømes dersom det vert aktuelt med eit spleiselag for ytterlegare utbygging av strekninga Opsanger–Porsvik og Fjelbergsambandet. Det er likevel for tidleg å talfesta dette her. Framlegget omhandlar også at fylkeskommunen bør vurdere omdisponering av midlar som er prioriterte til anlegg som er ønskt erstatta av nye. Det er elles ikkje naturleg å drøfta økonomisk berekraft i statlege prosjekt her. Kommunedirektøren viser til tidlegare nyttevurderingar av nytt ferjesamband Kvinnherad–Stord, som synte monalege samfunnsøkonomiske vinstar i å erstatta dagens ferjesamband mellom Skjersholmane og Ranavik.

Miljø og klima berekraft:

Utbygging av nye vegar, som er hovudbodskapen i uttalen, har oftast negative konsekvensar for natur- og kulturmiljø. Alle tiltaka som er omtalte i framlegget vil i større eller mindre grad ha negative verknadar for klima og miljø. Desse må vegast opp mot føremoner, som til dømes betra sosial berekraft, redusert energiforbruk og tryggleik for vegfarande, og dei negative verknadane for klima og miljø må avgrensast mest mogleg i kvart einskild tilfelle.

Sosial berekraft:

Alle tiltak som medfører tryggare ferdsle i trafikken vil styrkja sosial berekraft. På same måte vil redusert reisetid internt i Kvinnherad og til/frå Kvinnherad ha positive verknader for sosial berekraft. Særleg gjeld dette utviding av bu- og arbeidsmarknaden i Sunnhordland.

Berekraftsmål nr 17 – om samarbeid

Kvinnherad kommune er på linje med Sunnhordlandsrådet kva gjeld prioriteringar i dette framlegget til uttale, og søker breitt samarbeid med fylkeskommunen i det vidare. Bygdelag i Kvinnherad har medverka til kommunen sine prioriteringar gjennom engasjement for utbetring av særleg tilhøva for mjuke trafikantar.

Konklusjon

Kvinnherad kommune prioriterer nytt samband til Stord/påkopling til ny E39, tofelts veg Opsanger–Reset, trafikkisikring Gjermundshamn og GS-vegar Løfallstrand, Dimmelsvik, Uskedalen og Eid–Ranavik, samt Fjelbergsambandet, som dei viktigaste prosjekta for Kvinnherad i rulleringa av handlingsprogrammet til Regional transportplan. Kommunen gjentek elles oppmodinga om omprioritering av midlar avsette til ferjekaiane på Varaldsøy og Fjelbergøy. For Nasjonal transportplan prioriterer Kvinnherad E39 Hordfast, E134 og endringar i ferjeavløysingsordninga.



Vestland Fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Dykkar ref.	Vår ref./Sakshandsamar	Arkivkode:	Dato:
	16/287-12/23/17754/Harald Halvorsen Løland	K2-N00	10.05.2023

Innspel til Nasjonal transportplan

Viser til høyringsprosess Nasjonal transportplan. Sauda kommune har deltatt i innspelsmøte i Rogaland og sendt sitt innspel til Rogaland fylkeskommune. Innspelet ligg i si heilhet vedlagt.

3 av 4 prioriterte tiltak frå Sauda kommune ligg heilt eller delvis i Vestland fylke:

- E134 Seljestad – Røldal
- E134 Bakka – Solheim
- Oppretthalde tilskotsordning til fylkesvegar herunder nye vegtrasear, konkret nytta til delfinansiering av ny fylkesveg frå Fv 520 i Sauda til E134 i Etne

Bakgrunn for at me sender innspelet til Vestland er grunna i vedtak i Samferdselsutvalet i Rogaland i [sak 21/023](#) - Bompenggevurdering og vidare prosess for tunnel mellom Sauda og Etne:

Saken tas til foreløpig orientering. Samferdselsutvalget ber fylkesordføreren invitere Vestland fylke og de berørte kommuner til dialog for å avklare vidare prosess. Herunder regulering og finansiering.

Det vart gjort likelydande vedtak i Sauda og Etne vedrørande bompengeutgreiing. Bompenger vil med stor sannsynlighet utgjere ein vesentleg del av finansieringa. Ordninga med tilskot til fylkesvegar som ligg i dagens NTP vil treffe prosjektet bra, og etter vårt syn kunne vere ein katalysator for realisering. Difor har Sauda følgjande konkrete innspel til høyringa:

Det må gjennom NTP sikrast midlar til fornying av fylkesvegnettet som kan inngå som **delfinansiering av nye fylkesvegar.**

Prioriteringskriteria i dagens ordning vidareførast:

- a) vegar som utvidar bu- og arbeidsmarknad
- b) er viktige for næringslivet

Ber og om at Vestland tar med ny fylkesveg Sauda – E134 i Etne i sitt innspel til SVV si behovskartlegging for fylkesvegar som skal leverast i oktober.

Ser fram til å samarbeide for å finne gode løysingar som kan realisere ny forbindelse frå Sauda til Etne og Vestland.

Med helsing
Sauda kommune

Harald Halvorsen Løland
Mulighetsutviklar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev ikkje signatur.

Kopi til:

Etne Kommune

Sjoarvegen 2 5590 Etne

Vedlegg:

Innspelsmøte Nasjonal transportplan - uttale frå Sauda kommune
NTP 2704 2023 - presentasjon Sauda

Fra: Gunn Åmdal Mongstad <Gunn.Amdal.Mongstad@solund.kommune.no>

Sendt: tirsdag 2. mai 2023 16:05

Til: postmottak@vlfk.no

Kopi: Matti Torgersen <Matti.Torgersen@vlfk.no>

Emne: NTP innspel

Til Vestland fylke.

Solund kommune takk for invitasjon til å kome med innspel til arbeidet med NTP.

Solund kommune stiller seg bak fråsegna frå region Fjordane, men ynskjer i tillegg å peike på nokre punkt som gjeld Kystverket sitt ansvarsområde.

- Trygging og utbetring av farleier.

Solund er ein rein øykommune og har fleire hovudleier gjennom kommunen. Med mykje skipstrafikk gjennom kommunen, er vi opptekne av god merking og trygge farleier. Vestland fylke har vedteke at det kan bli aktuelt å flytte hurtigbåtstopp frå Krakhella i Krakhellesundet til kommunesenteret Hardbakke, gjennom Indre Steinsund. Med nytt brusamband over Ytre Steinsund, vil det å ha kommunesenteret som kommunikasjonssentrum vere framtidsretta og viktig. Solund kommune ber om at det i NTP vert sett av midlar til tiltak for utbetring av leia Indre Steinsund, slik at ein kan legge til rette for denne endringa så snart som råd.

- Fiskerihamner.

Solund har lange tradisjonar som fiskerikommune, og dei lokale rederia er svært viktige for verdiskaping og busetnad i området. Fleire nye fartøy er for tida under bygging, og behovet for nye og større felles kaianlegg er stort. Ny fiskerikai på Nåra er under planlegging, og ein ser også på moglegheit for etterbruk av kaianlegg i samband med bygging av bru over Ytre Steinsund. Gode finansieringsordningar for slike tiltak er svært viktige for øysamfunn langs kysten.

- Solund kommune vil også peike på finansieringsordninga «Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner». I kommunar der sjøvegen er hovudferdselsåre er det viktig at det finst ordningar som kan bidra til at kommunane lettare kan gjennomføre større investeringar i framtidsretta hamner.

For Solund kommune

Gunn Åmdal Mongstad

ordfører



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Vår ref:

Sak: 23/856 JpID: 23/16452 Sbh: ELE

Dykkar ref.

2022/65105-18

Dato:

28.04.2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - uttale frå Stad kommune

Viser til oppmodinga om å gje innspel til fylkeskommunen si høyring til NTP, med høyringsfrist 02. mai 2023. Stad kommunestyre skal handsame denne saka i møte 04. mai 2023. Vi sender difor formannskapet si innstilling til uttale, som vart handsama i møte 27. april 2023. Kommunestyret sitt vedtak av uttale vil verte ettersendt.

F-sak 23/055: NTP 2025-2036 – innspel frå Stad kommune:

1. Stad kommune støttar opp om Fjordane interkommunalt politisk råd sitt innspel til NTP 2025-2036, med følgjande presiseringar:
 - Stad kommune ser det som svært viktig at det kjem på plass ferjeavløysingsordning for riksveggar og støttar opp om ferjefri kryssing av Lote-Anda som eit ferjeavløysingsprosjekt.
 - Stad kommune støttar at det vert starta opp planarbeid med nytt tunell-løp for Lotetunnelen.
 - I samband med bygging at Stad Skipstunell mellom Moldefjorden og Kjødepollen er etablering av anleggsveg gjennom fjellet aktuelt som eit kostnadseffektiviserande tiltak. Stad kommune meiner det må leggast vekt på at dette vert gjort på ein slik måte at denne tunnelen etter bygging kan omgjeras til bilveg i eit samarbeid med Vestland fylkeskommune. Dette kan gi vesentleg auka samfunnsnytte utan auka kostnad av skipstunellen
2. Gang og sykkelveggar

I samband med all opprusting av riksvegnettet må det leggast til rette for trafikklysingar som sikrar mjuke trafikantar. Dagens Nasjonal Transportplan frå 2022 – 2033 har eit langsiktig mål om at sykkelandelen i byområda skal vere 20 prosent og 8 prosent på landsbasis. Vi ser det derfor som særskilt viktig at ein vidarefører dette målet.

Stad kommune understrekar betydinga av at det ligg inne auka midlar i NTP til gang- og sykkelveggar i distrikts-Noreg, med trygg skuleveg for alle born som kan gå/sykle til skulen som fyrsteprioritet. Stad kommune meiner at prioritering av gang- og sykkelveggar i tettbygde strøk er viktig, men det er like viktig at skular utanfor tettbygde strøk langs riksvegane får høg prioritet.

I Stad kommune har gang-/sykkelveg langs Rv15 på Stårheim høgste prioritet. Det er stor trafikk på strekinga, med 80-sone og høgt innslag av tungraffikk, samtidig som vegen manglar

vegskulder og har mange uoversiktlege punkt og avkøyringar. Planlegging og gjennomføring er eit statleg ansvar.

Ved alle opprustingar av riks- og europaveg bør det tilretteleggast for gåande og syklende der det er formålstenleg. Samordning mellom forvaltningsnivå for sikring av mjuke trafikantar og heilskapleg trygging av skuleveggar bør også vere eit grunnleggande prinsipp i NTP.

RV 15

Rv 15 er hovudåra austover både for næringstransport og kollektivtransport. Rasfaren i Skredestranda, kø-køyring gjennom dei gamle Strynefjellstunnelane året rundt og stadig stenging av Strynefjellet grunna rasfare på haust og vinter, gjev store problem. Trygg veg over Strynefjellet må ha høg prioritet.

Hamneutvikling

Stad skipstunnel opnar for ny utvikling for skipstrafikken langs kysten. Dette må følgjast opp med satsing på eigna hamner for gods, passasjertrafikk og fiskeri, og tilrettelegging for elektrifisering og reduserte klimautslepp.

Endra ansvar for fiskerihamnene har ført til eit stort etterslep, som må følgjast opp. Stad kommune oppmodar sterkt om at løyvingane til kommunale fiskerihamner (post 60) vert auka.

Med venleg helsing

Elin Leikanger
rådgjevar strategi og samordning

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Ver venleg å oppgje referansenummer 23/16452 dersom du tek kontakt med oss.

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900

5020 BERGEN

Vår dato: 02.05.2023

Vår ref: 2023/1064

Dykkar ref:

Innspel til Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP)

Generelt til grunnlaget for NTP 2025-2036 meiner Stord kommune at Vestland fylkeskommune skal krevje at uavhengig av ramme, så må dei prioriterte prosjekta knytt til E39 og E134 inkluderast i ramme, slik at ein får framdrift i dei prosjekta som allereie er godt modne, er klare for igangsetting og er naudsynte for vidare bygging av vestlandet som landets fremste industri- og eksportregion. Det betyr at Vestland må få ein større del av den totale ramma.

Sunnhordland er saman med Haugalandet eit industrielt tyngdepunkt mellom Stavanger og Bergen. Regionen har ein sentral posisjon når det gjeld verdiskaping i landet – spesielt innafor leverandørindustrien til olje- og gassektoren, maritime næringar og innan sjømatproduksjon. Desse er alle viktige eksportnæringar. Regionen frå Stavanger til Bergen og fylka Rogaland og Vestland er Norges fremste eksportregion. Verdiskaping og eksport er basert på de naturgitte fordelar som vestlandet har og som berre kan gjerast her. Industrien her er tydeleg på at infrastruktur må bli radikalt betre om dei skal greie omstillingane dei nå står framfor på en god måte og tiltrekke seg den arbeidskrafta som trengst. Noreg må erstatta bortfall av eksportinntekter frå olje og gass. Dette vil ikkje landet makta utan eit effektivt, attraktivt og hav-nært vestland. Stord kommune er tydeleg på at tiltak knytt til E39 og E134 må prioriterast.

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 innovativt næringsliv naudsynt konkurransekraft i omstillinga framover. 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. Rask realisering av Hordfast vil bidra til naudsynt effektivisering av 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 (etter rekkefylgje):

Plansjef
Borggata 2
5402 post@stord.kommune.no
Org. nr 939 866 914

Telefon:

1. *E39 Hordfast (og Rogfast)*

Prosjektet er vedteke og må prioriterast i første del av NTP

2. *E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita*

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

3. *E39 Bokn - Stord*

Planfase for prosjektet må prioriterast i første del av NTP

4. *E134 Seljestad - Røldal - Vågsli*

Prosjektet må prioriterast i NTP; strekningen Seljestad - Røldal må prioriterast i første del av NTP.

5. *E134 Bakka - Solheim*

Prosjektet må prioriterast i første del av NTP

6. *KVU arm til Bergen*

Planfase for prosjektet, der Hordfast ligg som ein føresetnad, må prioriterast i NTP

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.

Vidare meiner Stord kommune at det er ukløkt å vurdere viktige og samfunnsøkonomisk lønsame 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

Det vert no lagt ned eit stort arbeid med å utvikle nye spennande og innovative industrielle løysningar, også innanfor bruteknologi. Ved å ta med seg offshoreteknologien og utviklinga som har vore her dei siste tiåra, har både Aker Slutions, Leirvik AS og Hydro hatt aktive roller inn i studiar med bruk av nye materialar som aluminium, og nye metodar for bygging og installasjon av brubane og brutårn. Industrien posisjonerer seg nå for å ta marknadsdelar i infrastrukturprosjekta som kjem. Dette er ei utvikling som Stord kommune forventar at NTP legg til rette for.

Stord kommune ber om at våre innspel vert innarbeida i Vestland fylkeskommune sin uttale til NTP. Innspela er drøfta og forankra i formannskapet i Stord kommune, sak RS 18/23.

Med helsing

Gaute Epland
Ordførar

Mariann J. Hilt
konst. rådmann

Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga underskrift

Kopi:
Matti Torgersen, Vlfk



Saksframlegg

Saknr.	Utval	Møtedato
136/23	Formannskapet	11.05.2023

Høyring - NTP 2025 - 2036 og RTP 2022 - 2033 rullering investeringsprogram

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Formannskapet sluttar seg til uttale frå Sunnfjord kommune til ny Nasjonal transportplan for 2025 - 2036 og rullering av investeringsprogram for Regional transportplan 2022 - 2033.

Bakgrunn for saka

Arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) er framskunda eitt år ettersom regjeringa meiner at gjeldande NTP 2022–2033 ikkje lenger er realistisk, gitt dei utfordringane Norge står framfor i dag. Vestland fylkeskommune vil levere sitt innspel til prioriteringane i ny NTP 2025 - 2036 etter vedtak i fylkestinget 15. juni 2023. Dei ber om innspel som grunnlag for fylkeskommunen sin uttale.

Vestland fylkeskommune vil òg rullere investeringsprogram for Regional Transportplan (RTP) og ber om tilsvarende uttale til dette. Investeringsprogram ikkje er ei hovudrullering av RTP. Den vil bli gjort i 2024.

Det er elles sendt felles uttale frå Fjordane interkommunalt politisk råd til både NTP 20225 - 2036 og investeringsprogram for RTP 2022 - 2033.

Saksutgreiing

Forslag til Sunnfjord kommune si uttale både til NTP 2025 - 2036 og Regional Transportplan sitt investeringsprogram for 2023 er lagt ved saka.

Førde, den 17.04.2023

Terje Heggheim
kommunedirektør

Trond Ueland
einingsleiar næring og samfunn

Nasjonal transportplan 2025-2036. Innspel frå Sunnfjord kommune

Sunnfjord kommune har følgjande innspel til Nasjonal Transportplan:

Løyvingane til samferdsle må stå i forhold til transportbehovet. Over 90% av transporten går på vegnettet, og derfor må fordelinga av den samla potten til samferdsle i større grad spegle eit slikt trafikkbilete. Dersom det syner seg vanskeleg, meiner Sunnfjord kommune at den totale ramma til samferdsle må aukast kraftig.

Det er vidare viktig at dei prosjekta som ligg inne i gjeldande NTP vert gjennomført som planlagt. For Sunnfjord kommune gjeld det E39 Storehaugen-Bruland og rassikring på RV5 Erdalen-Naustdal.

Vegprosjekt

E39 er hovudvegen Nord-Sør på Vestlandet. Denne viktige transportkorridoren har mange stader dårleg standard og manglar gul midtstripe.

Sunnfjord kommune ber om at den høgt trafikkerte parsellen E39 Storehaugen–Førde beheld posisjonen sin i første periode i NTP med oppstart i 2024. Reguleringsplanen er godkjent og prosjektet ligg inne i Statens Vegvesen sin tilrådde portefølje over prosjekt som er klare for oppstart. Det er avgjerande at det i 2023 vert gjennomført KS2, og bompengeproposisjonen som no ligg i Vegdirektoratet kjem til behandling i kommune og fylkeskommune i vår. Då er alt klart til å kunne løyve midlar til oppstart av E39 Storehaugen–Førde i statsbudsjettet for 2024.

Sunnfjord kommune har fleire trasear på E39 som må få omtale i ny NTP. Det gjeld parsellen Bruland – Moskog – Vassenden. Vi peikar vidare på behovet for gang og sykkelveg frå Kusslia til Moskog som er under planlegging. Det må vidar vurderast om strekninga Moskog - Jølstraholmen eignar seg for breiddeutviding som eit strakstiltak. Der kan vere synergjar i samband med tiltak som må gjennomførast på E39/FV613 i samband med utvikling av næringsområdet på Moskog.

Rassikring

Rv 5 Erdal – Naustdal er ei svært skredutsett strekning. Tiltaket ligg inne i dagens NTP med oppstart i første periode. Denne rasfarlege parsellen må behalde plassen sin i neste NTP som skredsikringsprosjekt, slik at utbygging kan starte i 2026 som planlagt. Vi stiller oss undrande til at Statens vegvesen med grunnlag i motsegner har tatt ut tiltaket i forslag til NTP 2025 – 2036. Sunnfjord kommune og Statsforvaltaren arbeider å løyse desse motsegnene, og trur på ei rask løysing.

I Sunnfjord kommune er det fleire rasfarlege punkt på E39 er Skjærsura, Våtedalen og Skredestranda. Vi ber om at desse traseane må sikrast omtale og plass i ny NTP.

Sunnfjord kommune viser elles til felles innspel frå Region Fjordane til NTP 2025 - 2036

NTP Innspel

Me viser til skriv frå Vestland fylkeskommune dagsett 13. februar 2023, i skrivet ber de om at innspel til fylkeskommunen sin uttale til NTP vert sendt innan 2. mai. Tysnes kommune har lagt saka opp til politisk handsaming i formannskapet 4. mai. Med atterhald om vedtak vert det gjeve slik uttale.

«Tysnes kommune har valgt å gje innspel til Vestland fylkeskommune der me i samsvar med fagetatane sine utgreiingsoppdrag skil mellom investeringar i porteføljen og mindre investeringar. Me har også gjeve innspel opp mot prioriteringar av fylkesvegnettet.

Investeringar i porteføljen

Tysnes kommune vil be om at Vestland fylkeskommune sluttar seg til framlegget til fagetatane om at E39 Ådland-Svegatjørn vert prioritert i første seks års periode av NTP.

Etablering av Hordfast vil vera naudsynt for å etablere eit ferjefritt samband mellom Bergen og Stavanger. Prosjektet vil gje utvida bu og arbeidsmarknader og vil ikkje minst vera viktig for næringsklyngene på Sunnhordland og Haugalandet. Prosjektet vil medverka til å oppfylle Vestland fylkeskommune sin visjon om ferjefri E39!

E39 er skildra som den mest sentrale transportkorridoren for heile Vestlandet og må såleis prioriterast for å binde landsdelen saman, og for å styrka sambandet med Europa. For at det skal lukkast er det viktig både å prioritera vegen opp mot større investeringsprosjekt og opp mot midlar til mindre investeringstiltak samt mot drift og vedlikehald.

Tysnes kommune vil få store deler av vegenlegget knytt til E39 Ådland-Svegatjørn gjennom vår kommune og er viljuge til stilla desse areala til rådvelde for å byggja Vestlandet tettare saman.

E39 Ådland-Svegatjørn vert ofte framstilt som ei økonomisk eksepsjonelt vegprosjekt, men det er viktig at Vestland fylkeskommune tar inn over seg at prosjektet belastar ramma med om lag kr. 10 mrd. Ein del midlar vil vera knytt direkte til prosjektet og vil ikkje kunne frigjerast til andre prosjekt, dette gjeld m.a. bompengar, mva og innsparingar knytt til ferjedrift.

Mindre investeringar

Tysnes kommune er positive til at det innanfor mindre investeringar vert lagt vekt på tunnelutbetringar, rassikring og fornyingstiltak for bru og veg samt strekningsvise utbetringar. Det er særleg viktig at det vert lagt vekt på å sikra trygge vegar med omsyn til rassikring og etterleving av tunnelforskrifta. Dette bør prioriterast også for strekningar som ligg inne med aktuelle porteføljainvesteringar, om stortinget ynskjer å skyve disse litt lenger ut i tid.

I samband med strekningsvise utbetringar bør det leggjast vekt på å få akseptabel vegstandard for å sikra trygg transport for norske eksportnæringar.

Fylkesveg

Det må sikrast tilstrekkelege midlar til ei forsvarleg utvikling og vedlikehald av fylkesvegnettet. Vestland fylke har mange båt og ferjesamband, det er viktig at fylker med slike kommunikasjonar vert sikra midlar til drift gjennom inntektssystemet. Tilsvarande er det viktig at fylker som har mange vegstrekningar i tunell og strekningar med høg rasfare får dette kompensert gjennom inntektssystemet.

Fylkesvegnettet er avgjerande viktig for den samla infrastrukturen og det er viktig at det vert gjeve midlar til framtidretta utvikling. I samband med dette bør fylkeskommunen også arbeida for at ferjeavløysingsordninga blir betre. Ferjeavløysings og ferjeinnkortingsprosjekt vil frigjera årlege driftsmidlar som er naudsynte for drifta av det samla fylkesvegnettet. Prosjekt for avløyning og innkorting av ferjesamband vil gje vesentleg meir effektive transportsystem med betre tilgjenge og beredskap. «

Dersom det skulle bli endringar i samband med den politiske handsaminga av saken vil me ettersenda desse 4. mai.

Med helsing

Steinar Dalland
rådmann

Brevet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

Fra: Rikke Haagensen <rikke.haagensen@vaksdal.kommune.no>

Sendt: fredag 28. april 2023 12:54

Til: Matti Torgersen <Matti.Torgersen@vlfk.no>

Emne: Høyringsinnspel til Vestland fylke sin NTP-prosess.

Hei,

Vedlagt er Vaksdal kommune sitt høyringsinnspel til Vestland fylke sin NTP-prosess vedteke på møte i Formannskapet tysdag 25.april.

Venleg helsing **Rikke Haagensen**

Politisk sekretariat

Mobil: 93 28 67 60

E-post: rikke.haagensen@vaksdal.kommune.no



VAKSDAL KOMMUNE

INNSPEL TIL VESTLAND FYLKE SIN NTP-PROSESS

Liv og helse først!

Vaksdal kommune vil spela inn til Vestland fylke sin NTP-prosess at ein må stå ved å prioritere liv og helse først, og halde ny veg og bane Arna-Stanghelle høgast på prioriteringslista.

Ny E16 og Vossebane Arna-Stanghelle er allereie starta opp i Vaksdal kommune. Bilistar står i kø og køyrer kolonne grunna vegarbeid der BKK nett legg anleggsstraum i eksisterande E16 til fossilfrie anleggsplassar for K5-prosjektet. Vidare er tre firedelar av husa som skal innløysast i prosjektet overtatt, mange av desse i dei to bygdene Vaksdal og Stanghelle. Fleire hus er allereie fråflytta og står tomme. Investeringane i prosjektet så langt er nær 1 mrd NOK.

K5 er eit rassikringsprosjekt. Oppdraget er å sikre at det skal vera trygt og føreseieleg å reisa i regionen vår og mellom landets to største byar, anten ein reiser på veg eller Bergensbane. Eksisterande trase kan ikkje sikrast, og vegen har vore kåra til «Norges verste». Einaste måten å ferdast trygt er å ferdast inne i fjellet, og difor er veg og bane planlagt i tunnel. Reguleringsplanen vart godkjend i fjor, arbeidet med innløysing av hus og eigedom går sin gang, og prosjektleiinga for fellesprosjektet er klare til å sette spaden i jorda i 2024. Samarbeidet mellom Bane Nor og Statens vegvesen går på skinner. Det er store synergjar ved fellesprosjekt mellom veg og bane – 4,5 mrd i innsparing så langt.

Vaksdal kommune har blitt underlagt ein statleg plan for å få fortgang i prosjektet, difor er rådet frå fagetatane om å utsetje prosjektet til etter 2036 svært fortvilande. Denne innstillinga utfordrar heile regionen aust for Bergen. E16 er hovudvegen som bind saman Bergen og Oslo. Å korte ned reisetida og gjere reisa meir føreseieleg på Bergensbanen er svært viktig for å løfte bana som eit klimavenleg alternativ til fly, samt å få meir gods over på bane.

Vert innstillinga frå fagetatane ståande går det på tilliten laus. Tilliten til demokratiske prosessar og til vedtak som er fatta. Tilliten til system og framdrift og til kva ein kan vente av staten. Veg og bane er rasfarleg, og fornying må til. Byggeperioden er på ti år, ved byggestart i 2036 kan me sjå fram til ei ferdigstilling i 2046 – det er ein uhaldbar situasjon for Vaksdal kommune, for regionen og landet.

Tryggleiken til innbyggjarane, næringslivet og trafikkantane står alltid høgt på dagsorden. Dei siste 4 åra har E16 mellom Bergen og Voss vore stengt om lag 100 døgn i året pga vedlikehald og uønska hendingar. Open veg og bane er viktig for tryggleik og føreseielegheit. Dei siste åra har me opplevd store klimaendringar, det kjem meir nedbør. Nedbøren kjem meir intenst, og det kjem meir intens nedbør i eit avgrensa område. Dette har ført til ras, flaum og stengde vegar. Skal me som samfunn førebu oss, må me investera i trygg, framkomeleg og klimavenleg transport. Dette veit me står høgt på dagsorden hjå Vestland fylkeskommune.

Me kan ikkje venta med oppstart til 2036, og me reknar med at Vestland fylkesting heller ikkje kan akseptere ei slik utsetjing.

Kvardagsvegane må prioriterast

Fylkesvegane er lokalvegane og kvardagsvegane til mange av innbyggjarane i Vaksdal. Desse vegane bind saman kommunen og slusar lokaltrafikken inn til E16. Det er stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegane også i Vaksdal kommune, og me ber difor fylket om å prioritere midlar til vedlikehald, vidareutvikling og rassikring av fylkesvegar høgt i sitt innspel til NTP.

Vestland fylkeskommune

Dykkar ref.

Vår ref.
23/151 - 25Dato
02.05.2023

NTP uttale Voss herad

Gje E16 og Vossebanen fyrsteprioritet!

E16 mellom Voss og Arna og Vossabanen er i vurderingane frå fagetatane denne gongen eigentleg lagt inn som uprioritert langt fram i tid. Frå eit prosjekt med oppstart neste år, til eit prosjekt som kan få oppstart om 10-15 år. Fagetatane har over tid gått frå å prioritera dette prosjektet som eit bunde prosjekt som me ikkje kunne komma utanom, til å skyve det ut i uvissa. Paradoksalt nok skjer dette på same tid som anleggsarbeida er i full gang med å føra fram straum, folk har flytta frå hus som skal rivast og prosjektet ventar såleis berre på investeringsvedtak.

Dette illustrerer nok ein gong 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. Det er etter vår meining på tide å vurdera kva verdi slike vurderingar eigentleg har. Me vil heller ha ein politisk styrt samferdslesektor som maktar å prioritera det som er det viktigaste uavhengig av modellar og heller i tråd med politiske mål og folkeviljen.

Difor er vår klare oppmoding at parallell utbygging veg og bane Voss-Arna vert prioritert i fyrste del av ny NTP og som det viktigaste prosjektet frå Vestland fylkeskommune si side. Oppstart i 2024 må stå fast.

Nok ein gong repeterer me våre argument for denne vegen og banen: 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 både med og utan rasa. 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 kjem heller ikkje utanom at E16 er kåra til Noregs verste veg, og me støttar folkekravet om å prioritera E16 og Vossabanen snarast råd.

Me vil òg minna om at E16 og Vossabanen er eit nasjonalt prosjekt. Begge sambanda er ein del av ryggrada i norsk samferdsle for veg og jernbane. E16 er den einaste ferjefrie vegen mellom Bergen og Austlandet, og ein kan velja mellom 5 fjellovargar. Bergensbanen er i tillegg eit viktig klimatiltak då den ferdig modernisert med også Ringeriksbanen, vil vera eit reelt alternativ til fly.

Fyrste parsell Voss-Arna, dvs Arna-Stanghelle, må inn i fyrste del av ny NTP. For andre parsell, Stanghelle-Voss, må planlegginga starta i fyrste periode og fullfinansierast i planperioden.

Vidare er E16 mellom Skulestadmo og den tidlegare fylkesgrensa til Sogn- og fjordane, svært dårleg, med manglande gul stripe, krevjande kurvatur og stor rasfare. Rassikringsprosjektet i Nærøydalen er

ferdig planlagt og klar til realisering og må no inn att som prioritert prosjekt. Ein fullgod E16 mellom Bergen og Oslo er avhengig av at denne strekninga vert prioritert.

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 same klare oppmoding som sist 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 fyrste parsell i fyrste del av planperioden og heile strekninga innan planperioden.

Nok ein gong kan de visa at de tek situasjonen for alle dei reisande på alvor!

Med venleg helsing

Hans-Erik Ringkjøb
Ordførar
Tlf: 97138720

Dokumentet er elektronisk godkjent og treng ikkje signatur

Fra: Råmund Skjold <raamund.skjold@oygarden.kommune.no>

Sendt: onsdag 10. mai 2023 13:22

Til: Matti Torgersen <Matti.Torgersen@vlfk.no>

Emne: Innspel fylket si sak til NTP 2025-2036

Hei,

Eg er klar over at Vestland fylke tidlegare har registrert Øygarden kommune sitt ønske om å få strekninga Kolltveit – Ågotnes omklassifisert til riksveg.

Melder likevel, litt over fristen, vedtak som vart gjort av Kommunestyret ved sist runde NTP. Har limt inn vedtaket under, og kommunen meiner det same i dag.

Ber om at dette vert tatt omsyn til ved Vestland fylke sin uttale til NTP 2025 – 2036.

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.

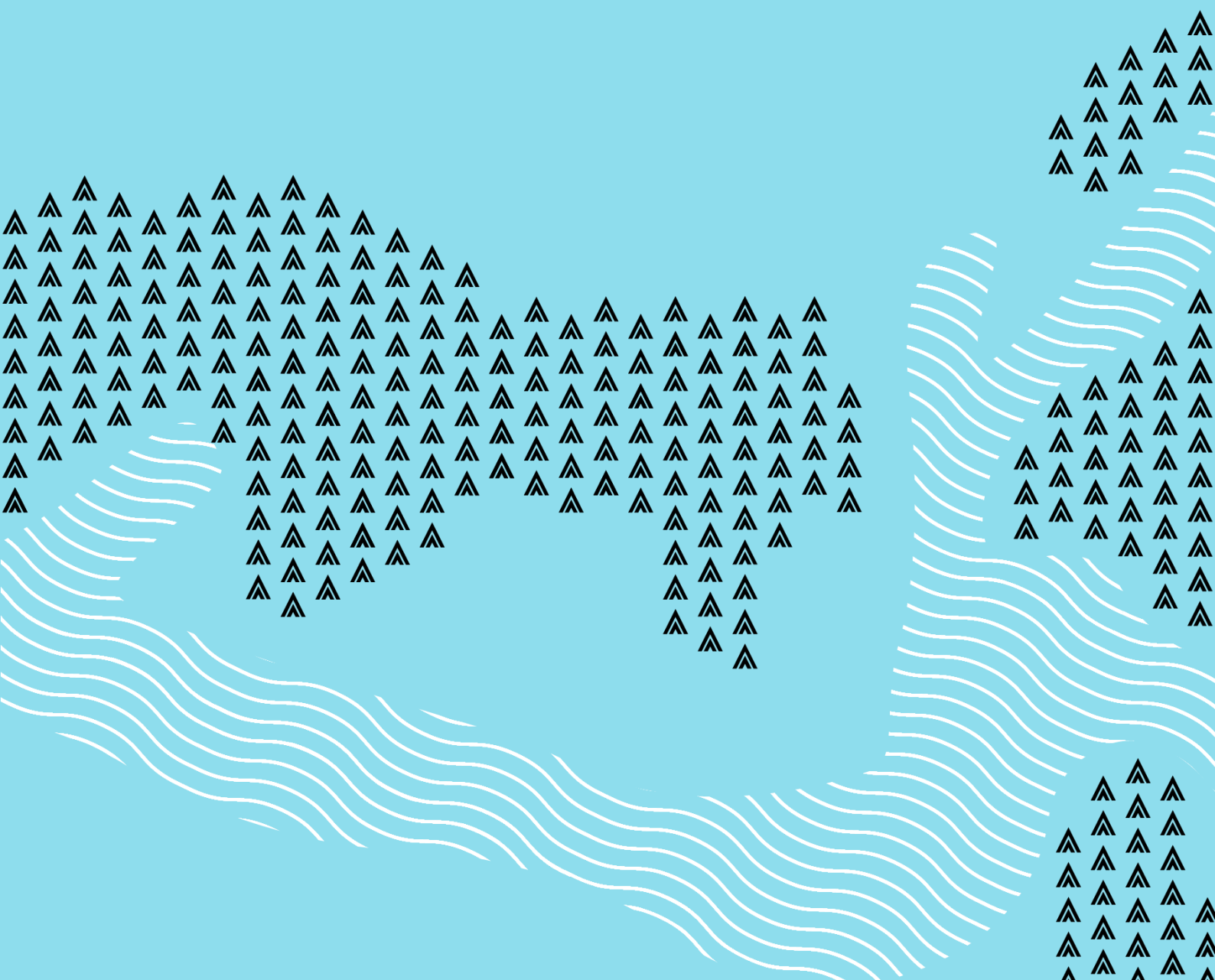
Med venleg helsing

Råmund Skjold

Spesialrådgjevar Eigedomsutvikling og gjennomføring

+47 413 69 187

www.oygarden.kommune.no



Vedlegg

Innspel frå kommunane

#1: Kvinnherad kommune:

Saksprotokoll uttale til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – Regional transportplan 2022-2033.pdf

#2 og 3: Sauda kommune:

Innspelsmøte Nasjonal transportplan - uttale frå Sauda kommune.pdf

NTP 2704 2023 - presentasjon Sauda.pdf

Saksframlegg

Kvinnherad kommune

Saksmappe

2022/1855-5

Saksbehandlar

Anbjørn Høivik

Saksgang		
Saksnr	Utval	Møtedato
2022/21	Kommunestyret	24.03.2022

Uttale til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram - Regional transportplan 2022-2033

Innstilling frå kommunedirektøren:

Framlegget til uttale i saksutgreiinga vert gjeldande som Kvinnherad kommune sine merknadar til høyringsutkast for økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033.

Kommunestyret si behandling i møte den 24.03.2022:

Framsett forslag frå Vegard Bjørnevik, H:

Nytt kulepunkt:

Spleiselag: Prosjekt som er eigna for spleiselag i planperioden.

- punktutbedring Høylandsbygdvegen fv 5048

Ettersendt frå ordførar:

Fjordmetro, nytt punkt i uttale RTP:

Kvinnherad kommune oppmodar difor Vestland fylkeskommune om å ta utgangspunkt i konseptet "Fjordmetro" når nytt ruteopplegg for buss og snøggått i og til Kvinnherad verd utforma. Konkret gjeld dette bussruter internt i Kvinnherad, ekspressbuss Os-Bergen og nye snøggåttkontraktar som td. Hardangerfjordekspressen 2023. Fjordmetroen er også tidlegare spelt inn til RTP.

Røysting/vedtak:

Kommunedirektøren og framsette tilleggspunkt vart samrøystes vedteken.

Kommunedirektøren får i oppgåve å innarbeide nye framsette punkt i planen.

Framlegget til uttale i saksutgreiinga vert gjeldande som Kvinnherad kommune sine merknadar til høyringsutkast for økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033.

Vedlegg:

- Brev frå Vestland fylkeskommune med invitasjon til å koma med innspel
- Utkast til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-2033

Samandrag/saka gjeld:

Vestland fylkeskommune har utarbeidd forslag til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til den nye regionale transportplan og sendt dette på høyring. Kvinnherad kommune har tidlegare gitt innspel både til start av planarbeidet og til planforslaget som var til høyring i 2021. I denne saka vert det gitt forslag til uttale om handlingsprogrammet som no ligg føre.

Saksutgreiing:

Vestland fylkeskommune har utarbeidd forslag til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til den nye regionale transportplanen og sendt dette på høyring til kommunane med frist for uttale 1. april 2022. Handlingsprogrammet skal leggjast fram til vedtak i fylkestinget i juni 2022.

Planprogram vart vedteke av fylkesutvalet 17. september 2020 og i februar 2021 vart det halde fleire innspelsmøte kringom i fylket. Hovuddokumenta i Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 var til høyring i fjor haust og planen vart vedteke av fylkestinget 16. desember 2021. Kvinnherad kommune har gitt uttale både til planprogram/planstart og til planforslaget i 2021.

Fylkeskommunen ber denne gangen særleg om innspel på dette:

- Kva føremål er viktigast å prioritere i investeringsprogrammet, er det rammeløyvingar til trafikktryggleik og mindre utbetringar, gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak, oppgradering av kai, bru og tunnel eller midlar til store vegprosjekt
- Det er føreslått å avsetje 200 mill. kr. årleg til strekningsvise utbetringar av regionale hovudvegar (vegar i funksjonsklasse B), samt å setje i gang minst to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøloftet årleg. Det er også føreslått eigne løyvingar til rekkverk, vegljøs og til ei ordning med spleiselag for mindre prosjekt. Vi vil be om synspunkt på dette.
- Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.
- Vi ber om synspunkt på om det er dei rette tiltak og prosjekt som er lagt inn i investeringsprogrammet, og kva som er viktigast å prioritere.

Økonomisk berekraft:

Infrastruktur, teknologi og ordningar for person- og varetransport er særst viktige faktorar i samfunnsutviklinga. For ein distriktskommune som Kvinnherad utgjer dette forskjellen mellom livskraftige lokalsamfunn på den eine sida og forgubbing og avfolking på den andre. Vellukka samferdslestrategiar vil såleis gi stor samfunnsøkonomisk vinst.

Tiltak som følgje av regionale transportsatsingar vil i ein del tilfelle ha direkte innverknad på kommuneøkonomien gjennom partnerskap for utbygging, og for brukarane gjennom bompengar, slik Kvinnheradpakken er konkret døme på.

Viss Kvinnherad kommune går inn i spleiselag med fylkeskommunen for å auke tal og omfang av samferdseltiltak langs fylkesvegnettet kan det binde opp delar av kommunen sin økonomiske kapital. Avhengig av storleiken på spleiselaga kan det redusere kommunen sin handlingsfridom på andre område.

Miljø og klima berekraft:

God transportplanlegging legg vesentleg vekt på korleis tiltaka påverkar miljø og klima - i vid forstand. Regional transportplan har desse omsyna med i hovudmålsettinga, og med tanke på det grønne skiftet har kommunedirektøren tidlegare vurdert at planen balanserer ideal og realisme på ein god måte.

Kvinnherad har stort behov for omfattande utbyggingstiltak innan samferdsle. Dette vil krevje areal og føre til naturinngrep, og såleis ha innverknad på naturmangfald og landbruksareal.

Sosial berekraft:

Gode moglegheiter for reiser, frå dei heilt korte i eigen kommune til lengre reiser på tvers av region- og landegrensar, er avgjerande viktig for utjamning av sosiale skilnader. Forskjellar i alder, økonomi og livssituasjon verkar inn på kva transportalternativ som er tilgjengeleg for den einskilde. For Kvinnherad med relativt få innbyggjarar, låg sentralitet og mykje spreidd busetnad er det ekstra krevjande å få gode løysingar for alle innbyggjarar.

Berekraftsmål nr 17 – om samarbeid

Vestland fylkeskommune føl eit godt program for medverknad med kommunar og andre i regionen i denne saka. Det blir gitt gode moglegheiter for uttalar undervegs, og fylkeskommunen har arrangert innspelskonferansar som ga høve til direkte dialog mellom forvaltningsnivåa. For denne siste høyringa er likevel fristen for knapp til at det er mogleg med grundige vurderingar og brei politisk behandling.

Konklusjon

Regional transportplan føl opp berekraftsmåla på ein god måte og planen har god samanheng mellom mål og strategiar. Økonomisk handlingsprogram/investeringsprogram viser likevel at det er enorm avstand mellom det faktiske behovet for utbygging, vedlikehald og drift av samferdsleløyisingar og tilgjengeleg finansiering.

Lenkjer

Vestland fylkeskommune si nettside om regional transportplan:
<https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/regional-transportplan/>

Vestland fylkeskommune si kartløyising for regional transportplan:
<https://www.fylkesatlas.no/rtp>

--- o 0 o ---

Framlegg til uttale:

Innspel frå Kvinnherad kommune til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022-2033

Kvinnherad kommune takkar for invitasjonen til å koma med innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram.

I Kvinnherad er det 232 km fylkesveg, av dette er vel 90 km regionale hovudvegar (funksjonsklasse B). Det finst ikkje lenger nasjonale hovudvegar i Kvinnherad (klasse A). Til saman utgjer fylkesvegnettet i Kvinnherad 4,2 % av fylkesvegane i Vestland og i vårt fylke er det berre tre kommunar som har meir fylkesveg enn Kvinnherad. Det er 9 ferjekaier og det er, noko avhengig av teljemåten, 11 ferjesamband til/frå og internt i Kvinnherad. Kvinnherad har særst tungvinn tilknytning til resten av Sunnhordlandregionen og til fylkessenteret Bergen.

Det er stor trong for rassikring og fylkesvegnettet har preg av eit stort og aukande vedlikehaldsetterslep. Langs det regionale hovudvegnettet har ikkje Fv500 på strekkjene Folgefonntunnelen – Rosendal og Husnes – Ranavik samanhengande tofelts veg. Det same gjeld Fv49 Austrepollen – Nordrepollen. Det er også strekkjer med tofelts veg som har bruer med berre eitt felt (Rosendal, Dimmelsvik og Uskedalen).

Mange barn i Kvinnherad har utrygg skuleveg. Fleire bygder langs dei mest trafikkerte fylkesvegstrekkjene manglar tilfredsstillande gang- og sykkelvegar.

Ungdom har få moglegheiter til å ta seg fram med buss til fritidsaktivitetar. Med stivare ruter vil buss- og snøggbåttilbod tene innbyggjarar og næringsliv betre. Kollektivtilbodet både på sjø og land treng såleis auka tal på avgangane, betre korrespondanse og meir effektive ruter.

I kommunen sine tidlegare uttaler til transportplanen er desse hovudpunkta trekt fram:

1. Kopling mellom Kvinnherad og E39
2. Prioritering av ferjeavløysingsprosjekt
3. Oppgradering, vedlikehald og rassikring av fylkesveg
4. Få på plass eit samordna kollektivsystem med snøggbåt og buss
5. Fortsatt samarbeid om «Kvinnheradpakken»

Kommunestyret har merka seg dei ulike tiltaka i Kvinnherad som er med i investeringsprogrammet, og ønskjer at dei vert ført vidare. I tillegg vil Kvinnherad kommune at momenta under vert innarbeidd i det økonomiske handlingsprogrammet/ investeringsprogrammet.

Kvinnheradpakken

Kvinnheradpakken ser ut til å få stortingsbehandling i vår. Når den blir vedteken må den innarbeidast i handlingsprogrammet til liks med dei andre bompengepakane i planen.

Strekningvise utbetringar

Kvinnherad er utan nasjonale hovudvegar (funksjonsklasse A), og strekkjene med regionale hovudvegar (funksjonsklasse B) er såleis ekstra viktige. Kvinnherad kommune stør difor forslaget om særskilte løyvingar til strekningvise utbetringar.

To viktige strekkjer i Kvinnherad som må prioriterast i planperioden er:

- Tofelts veg Fv500 Folgefonntunnelen – Årsnes. Dette var føresetnad både for gjennomføring av Folgefonntunnelen, Jondalstunnelen og oppstart reguleringsplan tunnel Austrepodlen – Nordrepodlen.
- Tofelts veg Fv500 og Fv548 på strekkja Opsanger – Reset – Porsvik. Her er allereie sett av midlar i Kvinnheradpakken til bygging av gang-/sykkelveg, noko som vil gi god økonomi om tiltaka vert planlagt og bygd i ein heilskap. Strekkja er viktig tilførselsveg til snøggbåtkai Sunde, Halsnøysambandet og regionsenteret Husnes.

Mjuke trafikantar

Kvinnherad kommune ønskjer at desse større tiltaka får oppstart i planperioden:

- Tiltak for mjuke trafikantar på Fv48 Hatlestrandsvegen/Tongavegen gjennom Gjermundshamn sentrum fram til Gjermundshamn ferjekai (tidlegare meldt som prioritert tiltak til RTP). Har reguleringsplan, truleg trong for mindre revidering av den.
- Tiltak for mjuke trafikantar på Fv500 Omvikdalsvegen frå Lundsvika til Holmen (tidlegare meldt som prioritert tiltak til RTP). G(S-veg og bru. Reguleringsplan under arbeid.
- Tiltak for mjuke trafikantar på Fv500 Uskedal sentrum – Mørkevågen. G/S-veg. Trong for reguleringsplan.
- Trafikktrygging og vegopprusting Fv500 gjennom tettstaden Sundal. Reguleringsplan for Bondhusdalen-Sundal er under arbeid, trafikktrygging kan bli del av dette.
- Trafikktrygging og vegopprusting Fv500 gjennom Løfallstrand. Delvis regulert, trong for revidering og supplering av planen.

Om dei aktuelle strekningsvise utbetringane eller G/S-tiltaka ikkje vert prioritert må desse bruene få trygge løysingar for mjuke trafikantar i planperioden:

- Fitje bru, Fv500 i Dimmelsvik
- Ænes bru, Fv500 på Ænes
- Bru over Eikelva, Fv500 Uskedalen

I tillegg til trafikkfarlege punkt og flaskehalsar som går inn i strekningsvise utbetringar ønskjer Kvinnherad kommune at det vert bygd bruløysingar som gjer det trygt for mjuke trafikantar på desse stadane i planperioden:

- Husa bru, Fv575 i Ølve
- Helland bru, Fv5028 på Husnes

Ferjekai

Ny ferjekai på Skjelnesodden, Varaldsøy, med forlenging av FV5114 frå Bygdavågen som tilkomstveg. Det er utarbeidd kommunedelplan og forprosjekt for tiltaket. Utbetring av eksisterande ferjekai er med i investeringsprogrammet, men det er viktig at dette vert endra til ny ferjekai på Skjelnesodden. Det vil gi ei framtidssikker løysing i motsetnad til kva ein kan få ut av mindre utbetringar på eksisterande kai.

Når det gjeld utbetring av ferjekaien på Fjelbergøy må dette sjåast i samanheng med utbygging av Fjelbergsambandet.

Ferjeavløysing: Fjelbergsambandet

Kvinnherad kommune set pris på at ferjeavløysingprosjekt har blitt eige satsingsområde i RTP 2022-2033. Vi viser til tidlegare innspel og dialog om vidare planarbeid for ferjeavløysingsprosjekta Fjelbergsambandet og Sunnfast. I handlingsprogrammet («Tiltak 4.2. Ferjeavløysing») er det vedteke at «Vestland fylkeskommune skal saman med aktuelle kommunar kartleggje moglege finansieringsløysing av potensielle ferjeavløysingsprosjekt i fylket».

Så langt er dette i liten grad følgd opp, og det er naudsynt at fylkeskommunen prioriterer deltaking i vidare utgreiing, planlegging og utbygging.

Fjelbergsambandet er eit stort vegprosjekt med to bruer fleire kilometer veg i dagen. Prosjektet er under reguleringsplanlegging og kan få særst gunstig finansiering, truleg fullfinansiering, gjennom ferjeavløysingsordninga. Sjølv om prosjektet ikkje gir store kostnadar for fylkeskommunen er det viktig at det kjem med i investeringsprogrammet og at det får tilstrekkeleg prioritet til at planarbeid og anbod ikkje vert seinka.

Ferjeavløysing: Sunnfast

Kommunen viser til at kommunestyra i Stord, Tysnes og Kvinnherad i samband med budsjettvedtak for 2022 ber fylkeskommunen om å leggja til rette for oppstart av interkommunal kommunedelplan med konsekvensutgreiing for Sunnfast i 2022. Kvinnherad kommune har vedteke at kommunen er villig til å forskuttere inntil NOK 1 million til oppstart av planarbeidet i 2022, men det er naudsynt at fylkeskommunen og dei berørte kommunane deltek med både medfinansiering og interne ressursar til den interkommunale kommunedelplanprosessen.

Det er gjennom kommunedelplanprosess at ein tek endeleg stilling til traséval, og vil såleis vera eit naudsynt grunnlag for å kunna utgreia endeleg finansieringsløyising.

Kvinnherad kommune vil peika på at prosessen med innkorting av ferjesambandet Kvinnherad – Stord har pågått i mange år, og at kommunane har vedteke at Sunnfast er den føretrekte løysinga for framtidig samband mellom Kvinnherad og Stord, og Kvinnherad si tilknytning til ny E39. Tilknytingsveggar for ny E39 er då også eit prioritert utviklingstiltak i fylkeskommunen, og det er naturleg at dette no vert følgd opp med deltaking med planmidlar og interne ressursar. Det er samstundes viktig å peika på at kommunane ikkje berre er samde om det konkrete ferjeavløysingsprosjektet Sunnfast. Kommunane er òg samde om at «korridoren» som er utgreidd i moglegheitsstudien Sunnfast skal vera den framtidige korridoren for sambandet Kvinnherad–Stord. I så måte vil ein interkommunal kommunedelplan for den aktuelle korridoren også gje grunnlag for eit mogleg innkorta ferjesamband.

Kvinnherad kommune vil streka klart under at Sunnfast er det føretrekte alternativet, men det er uansett viktig at fylkeskommunen følger opp kommunane sine vedtak gjennom å delta i ein kommunedelplanprosess som mogleggjer både framtidig brusamband og ferjesamband på den aktuelle strekninga.

Kvinnherad kommune viser dessutan til pågåande arbeid med ny tilknytning Austevoll – E39, og vil peika på at det er naudsynt at tilknytning Kvinnherad – E39 får same prioritet i fylkeskommunen. Kvinnherad kommune meiner vidare at tiltaket utan tvil kjem inn under tiltaket «*Viktige vegar for næringslivet*». Finansiering av deltaking i vidare planarbeid bør derfor kunna få inndekning frå denne potten.

For å følga opp vedtaket i handlingsprogrammet vil Kvinnherad kommune føreslå at omtale av Sunnfast under «5.7.4 Ferjeavløysingsprosjekt» i investeringsprogrammet, får slik ordlyd:

Vestland fylkeskommune skal i samarbeid med kommunane Stord, Tysnes og Kvinnherad starta arbeidet med interkommunal kommunedelplan for Sunnfast/framtidig korridor Kvinnherad–Stord/E39 hausten 2022. Fylkeskommunen deltek med inntil ein tredjedel av kostnadane til interkommunal kommunedelplan. Parallelt med interkommunal kommunedelplanprosess skal fylkeskommunen i samarbeid med kommunane kartleggje finansieringsløyisingar, slik at dette er avklart innan interkommunal kommunedelplan kjem til endeleg handsaming.

Funksjonsklassar

Fv548 frå kryss Porsvikreset til Utåker ferjekai, og vidare frå Skånevik ferjekai (Etne) til kryss mot E134 på Håland er viktig for trafikk til og frå Kvinnherad og bør løftast frå lokal hovudveg (klasse C) til regional hovudveg (klasse B).

Spleiselag

Kvinnherad kommune meiner at utbygging og drift av fylkesvegane med tilhøyrande strukturar for mjuke trafikantar og kollektivsystem er eit fylkeskommunalt ansvar som bør kostast av fylket sjølv. Vi ser likevel at fylkeskommunen sitt økonomiske handlingsrom er så avgrensa at det vesentleg går

ut over kvaliteten på infrastrukturen i kommunane. For å få god samfunnsutvikling er difor Kvinnherad kommune positiv til spleiselag også utanfor bompengoordningane.

Prosjekt som er eigna for spleiselag i planperioden er:

- Tiltak for mjuke trafikantar på Fv48 Hatlestrandsvegen/Tongavegen gjennom Gjermundshamn sentrum fram til Gjermundshamn ferjekai (tidlegare meldt som prioritert tiltak til RTP)
- Tiltak for mjuke trafikantar på Fv500 Omvikdalsvegen frå Lundsvika til Holmen (tidlegare meldt som prioritert tiltak til RTP)
- Tiltak for mjuke trafikantar på Fv500 Uskedal sentrum – Mørkevågen
- Ny ferjekai på Skjelnesodden, Varaldsøy, med forlenging av FV5114 frå Bygdavågen som tilkomstveg. Det er utarbeidd kommunedelplan og forprosjekt for tiltaket.
- Trafikktrygging og vegopprusting Fv500 gjennom tettstaden Sundal
- Trafikktrygging og vegopprusting Fv500 gjennom Løfallstrand

--- o O o ---

Rogaland Fylkeskommune
Postboks 130 Sentrum
4001 Stavanger

Dykkar ref.	Vår ref./Sakshandsamar	Arkivkode:	Dato:
	16/287-11/23/15438/Harald Halvorsen Løland	K2-N00	02.05.2023

Innspelsmøte Nasjonal transportplan - uttale frå Sauda kommune

Viser til innlegg på høyringskonferansen 27. april. Presentasjonen ligg vedlagt.

Hovedpunktta i Sauda sin uttale er følgjande:

- Det må i NTP sikrast **midlar til fornying av fylkesvegnettet** som kan inngå som **delfinansiering i nye fylkesvegar**.
- Prioriteringskriteria i dagens ordning må vidareførast:
 - a) vegar som utvidar bu- og arbeidsmarknad (utvidar = ny fylkesveg)
 - b) er viktige for næringslivet (i dag 19 % tungbilandel Sauda - Ropeid)
- Viktig at Rogaland følger opp samferdselsstrategien sine tydelege føringar om tilskot til fylkesvegar gjennom NTP i høyringa.
- Rogaland må ta med ny fylkesveg Sauda – E134 i Etne i sitt innspel til SVV si behovskartlegging i oktober.

- Rødsliane – snarleg byggestart, fullfinansiering i første planperiode
- Seljestad-Røldal – fullfinansiering i første planperiode
- Bakka-Solheim – strekninga inn som prosjekt i NTP

Nedanfor tillegg og konkretisering om kvifor me meiner tilskot til fylkesvegar er viktig for både dei indre delane av fylket samt Sunnhordland og Hardanger.

Av vegnett som blir omfatta av NTP har Sauda kun fylkesvegnett i kommunen. Som de kjenner til vert det jobba aktivt for å finne ein finansieringsmodell for å realisere Sauda-E134 i Etne. Me meiner at den ordninga som blir skildra i pkt 7.4 i Statens vegvesen sitt innspel må kommenterast i Rogaland fylkeskommune sin uttale. Statlege midlar kan vera ein katalysator for utvikling av fylkesvegnettet. Viser elles til dei konkrete føringane som er lagt i Samferdselsstrategien (side 4 i presentasjonen).

I utgangspunktet meiner Sauda det ville vore gunstig å behalde ei eiga tilskotsordning for fylkevegar gjennom NTP. Dersom ein vel å gå for modellen vegvesenet skisserer er det viktig at dei då «særskilte midlane» i rammetilskota vert skjerma og nytta til fylkesvegføremål i samsvar med kriteria for dagens tilskotsordning. Vegprosjektet Sauda – E134 Etne treff dei kriteria som i dagens NTP er gjeldande som vilkår for tilskot;

a) Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner

b) Viktige næringsveier

Anmodar om at desse vilkåra vert vidareført for den «særskilte ordninga» til fylkesvegar. Påpeikar også at dersom pkt a) om forstørring av bu- og arbeidsmarknad skal vera førande må dette gjelde nye fylkesvegar.

Det er avgjerande at Rogaland fylkeskommune får synleggjort behovet som er i fylket, slik at reelt behov blir lagt til grunn ved utrekning av C-faktor. Dette må også omfatta behov for nye fylkesvegar (jfr tekst side 83 i SVV sitt prioriteringsbrev; fornyng av fylkesveinettet). Me forventar at det vert lagt inn finansiering av ny fylkesvei Sauda-E134 i svaret frå Rogaland til behovskartlegginga som skal leverast i oktober 2023. Innspelet skal vera basert på samfunnsøkonomi. Påpeikar at analysen (Asplan Viak 2021) som ligg føre for Sauda-E134 gir positiv samfunnsnytte med heile 0,45 NNB.

Påpeikar også det faktum at Sauda er i ei særstilling beredskapsmessig som eit samfunn med 4.500 personar med berre ein veg ut store delar av året. I notatet om Samfunnssikkerhet som er vedlegg til NTP-prosessen står følgande på side 10; «*Veieierne skal ivareta et høyt nivå i transportsikkerhet, fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene. Samtidig skal vegeierne bidra til en robust sivil transportberedskap. Konsekvensvurdering for samfunnssikkerhet skal inngå i beslutningsgrunnlaget ved planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av transportsystemet i neste NTP-periode.*»

Med helsing
Sauda kommune

Vegard Thise
Kommunedirektør

Asbjørn Birkeland
Ordfører

Harald Halvorsen Løland
Mulighetsutviklar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev ikkje signatur.

Kopi til:
Tina Tednes Jacobsen

Vedlegg:
NTP 2704 2023 - presentasjon Sauda



*Harald Halvorsen Løland
Konst. dagleg leiar
For Sauda KF*

Fylkesvegane i høyringsutkastet

Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og **bygge nytt der vi må**

Det må også skje ei **utvikling av fylkesvegnettet** – me kan ikkje berre bygge ny infrastruktur på riks- og Europaveg.

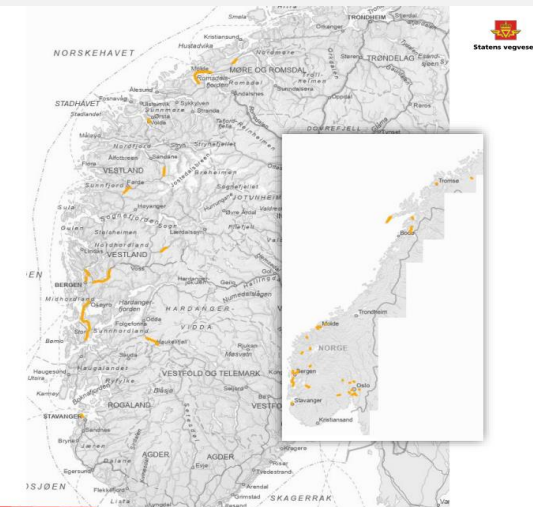
Tilskotsordning foreslått lagt ned og lagt inn som «særskilte midler» i rammetilskot – **må sikrast**

Innan oktober:

*Vi er bedt om å innhente fylkeskommunenes vurdering av fordeling av midlene mellom områdene 1) opprusting og **fornyning av fylkesveinettet**, 2) kompensasjon for forskrift om tunnelsikkerhet og 3) ras- og skredsikring, **ut fra samfunnsøkonomi.***

Nytt forslag til portefølje

Prosjekt	Modenhets	NNB
E134 Oslojordforbindelsen, byggetrinn 2	●	-1,1
E134 Røldal - Seljestad	●	-0,4
E6 Megården-Mørvikbotn	●	-0,7
E16 Hylland-Slæen	●	-0,8
Rv. 291 Holmenbrua	●	-1,1
E134 Saggrenda - Elgsjø	●	-0,3
E39 Vik-Molde	●	-0,6
E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen	●	-0,9
E45 Kløfta	●	-0,9
Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik	●	-2,7
E6 Ulvsvågskaret	●	-0,6
E39 Ådland-Svevatjønn (Hordfast)	●	0,1
E134 Dagslett -E18, Vikar	●	-0,4
E39 Storehaugen-Førde	●	-0,6
E39 Bjerkesei-Astad	●	-0,6
E39 Klakegg-Byrkjelo	●	-0,8
E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	●	-0,4
E39 Smiene - Harestad	●	0,2
Rv. 22 Glommakryssing	●	-0,3
E10 Nappstraumen-Å	●	-0,7
E39 Volda - Furene	●	-0,9
E18 Retvet - Vinterbro	●	-1,2
E16 Nymoen-Eggemoen	●	-0,4
E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	●	-1,0
E18 Ramstadletta	●	-2,9
Rv. 4 Grua - Roa	●	-1,1



Negative tal tyder auka kostnader og positive tal tyder auka nytte i høve referansealternativet.

Samanlikningsår 2022	
Opningsår 2026	Nytte i forhold til referanse 1a (utan tunnel)
Analyseperiode 40 år	Millionar 2021-kroner, diskontert
Levetid 75 år	
Trafikantnytte	1 869,4
Investeringar	-1 681,5
Netto nytte (NN)	-64,1
Netto nytte pr. budsjett-krone (NNB)	-0,03

Tabell 3-3 Alternativ 2b -resultat frå nytte-kostnadsanalysen, diskontert noverdi i mill. 2021-kroner
Negative tal tyder auka kostnader og positive tal tyder auka nytte i høve referansealternativet.

Samanlikningsår 2022	
Opningsår 2040	Nytte i forhold til referanse 2a (utan tunnel)
Analyseperiode 40 år	Millionar 2021-kroner, diskontert
Levetid 75 år	
Trafikantnytte	1 604,4
Investeringar	-971,0
Netto nytte (NN)	590,6
Netto nytte pr. budsjett-krone (NNB)	0,45

Tilskotsordning for fylkesvegnettet i Nasjonal Transportplan 2022-2033 (NTP)

«Tilskudd fylkesvei» (kap 10.6) der forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunenes prioriteringer.

Betydelege midlar avsett til ordninga, med total ramme 15 mrd. i perioden og 4,7 mrd. i første periode.

Kriterie for fordeling:

- a) vegar som utvidar bu- og arbeidsmarknad
- b) er viktige for næringslivet

Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



Samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033

6.7.2 – Investeringer på fylkesvegnettet

I NTP er det lagt opp til en øremerket tilskuddsordning til fylkeskommunene. Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunenes prioriteringer. Statens vegvesen skal samordne en ny nasjonal kartlegging som gir grunnlag for fordeling av midlene. Fylkeskommunen vil spille inn aktuelle prosjekt i henhold til handlingsplanen.

8.1 – Strategi for drift, vedlikehold og investering på fylkesvegnettet

-Investeringer og prosjekt skal bygge opp under økt attraktivitet for både små og store tettsteder.
-Fylkeskommunens arbeid på fylkesvegnettet skal bidra til styrket regional utvikling, økt konkurransekraft for næringslivet og framkommelighet for gange, sykkel og kollektivtransport

8.2 – Strategi for finansiering

-Muligheter for tredjepartsfinansiering skal undersøkes der det er aktuelt. **Fylkeskommunen skal særlig være oppmerksom på muligheter ny øremerket tilskuddsordning (NTP) for fylkesveier gir.**

8.5 – Strategi for næringstransport

-Fylkeskommunen skal være proaktiv i forhold til ny øremerket tilskuddsordning (NTP) for fylkesveier viktige for næringslivet. **Prosjekter i distriktene som skaper større bo- og arbeidsmarkeder prioriteres.**

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022–2033



Sauda – E134 i Etne

Del av Ryfylkepakken vedtatt på Stortinget i 2001. Det einaste av 6 delprosjekt som ikkje har fått oppstart

Snautt 12 km tunnel og 3 km oppgradering av veg

Bompengeutgreiing RFK vår 2023 (frå 113 til 1392 kr)

Samferdselsutvalget ber fylkesordføreren invitere Vestland fylke og de berørte kommuner til dialog for å avklare videre prosess. Herunder regulering og finansiering.

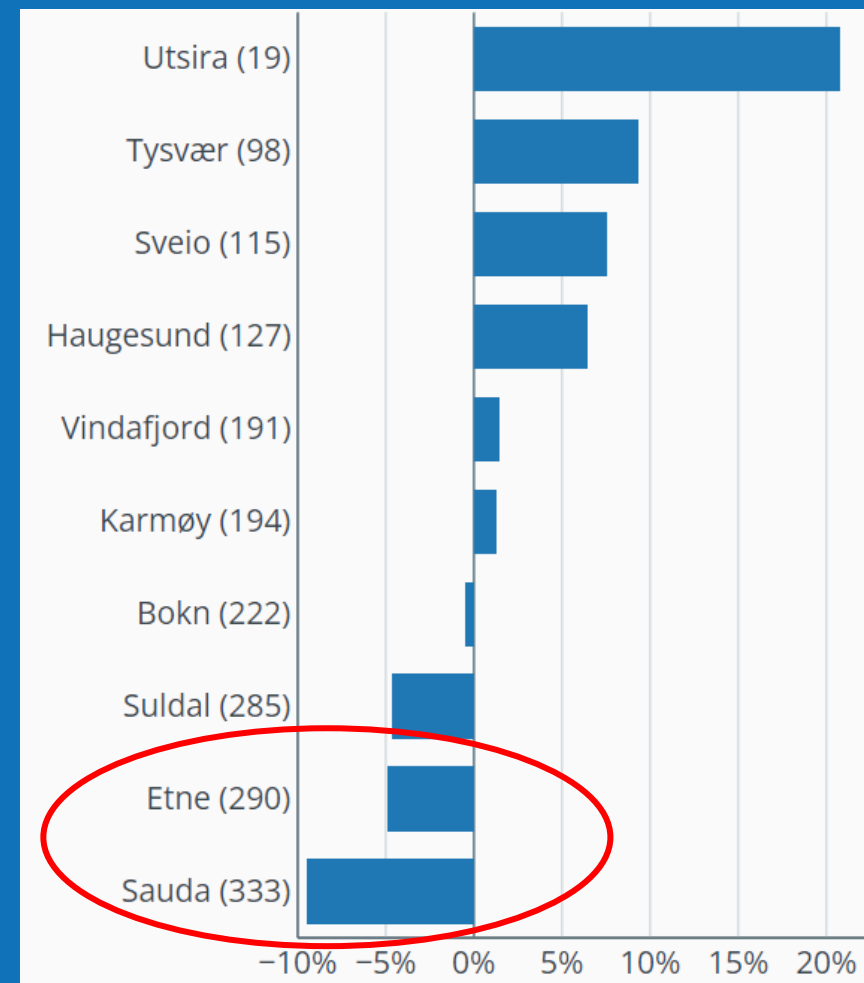
Eit statleg bidrag vil kunne vere katalysatoren for å få realisert prosjektet





Regional utvikling

- Skaper ein ny bu- og arbeidsmarknadsregion - knyter Sauda til Etne og Ølen
- Bind saman industristadar
- Kommunesamarbeid
- 20 minutt innkorta reisetid Haugesund-Sauda

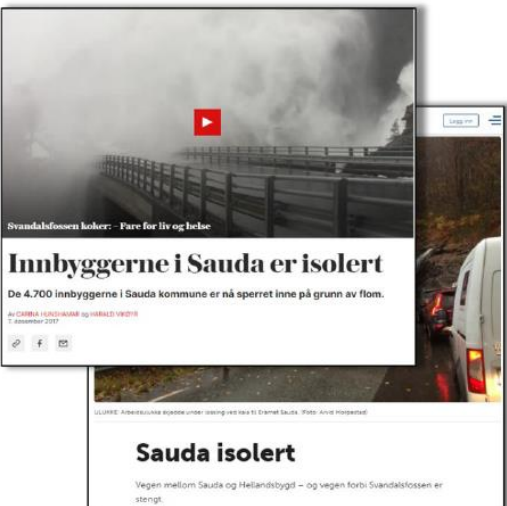
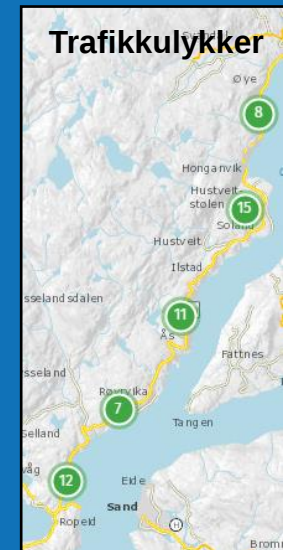


SSB folketalsframskriving til 2040

Sikrar beredskap og tilgjenge

Ingen andre tettstader eller byar med over 1000 innb. i Sør-Noreg har ein tilsvarende situasjon der det berre er ein vinteropen veg

AsplanViak



Figur 4-6: Utsnitt frå nettartikkel i VG, 07.12.17 (øvt) og Ryfylke 28.10.14 (nedst).

Moglege samanfallande hendingar	Konsekvens for beredskapen i Sauda
<ul style="list-style-type: none"> Stengd veg over Hellandsbygd-Røldal 	Sårbar: Sauda har berre <i>ein</i> open veg.
<ul style="list-style-type: none"> Stengd veg over Hellandsbygd-Røldal Stengd veg langs Saudafjorden 	Kritisk: Ingen opne vegar. Avhengig av båt- eller helikopter for å kome til og frå Sauda.
<ul style="list-style-type: none"> Stengd veg over Hellandsbygd-Røldal Stengd veg langs Saudafjorden Is på Saudafjord 	Svært kritisk: Avhengig av helikopter for å kome til og frå Sauda.
<ul style="list-style-type: none"> Stengd veg over Hellandsbygd-Røldal Stengd veg langs Saudafjorden Ikkje flyvêr 	Svært kritisk: Avhengig av båt for å kome til og frå Sauda.
<ul style="list-style-type: none"> Stengd veg over Hellandsbygd-Røldal Stengd veg langs Saudafjorden Is på Saudafjorden Ikkje flyvêr 	Fatal: Ingen transportmoglegheit til og frå Sauda.

Islagt fjord:

- 2018-2019: ca 4 mnd (i perioden november til mars)
- 2019-2020: ca 1 mnd (spora disk)
- 2020-2021: ca 3 mnd (i perioden desember til mars)

Ikkje helikopterforhold:

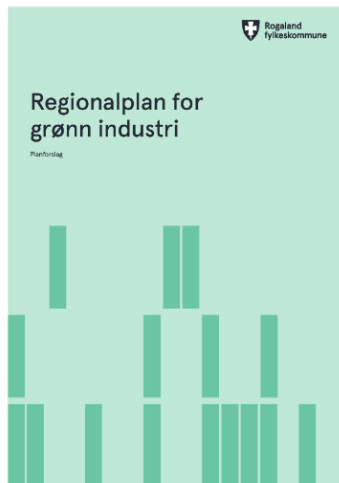
Ca 60 døgn i året

Fødsel i ambulanse:

10-15 % av fødslane skjer langs veg (4-5 i året)



«Det blir vanskeleg å driva store verksemdar i 2050 om me skal ha vegar anno 1980»

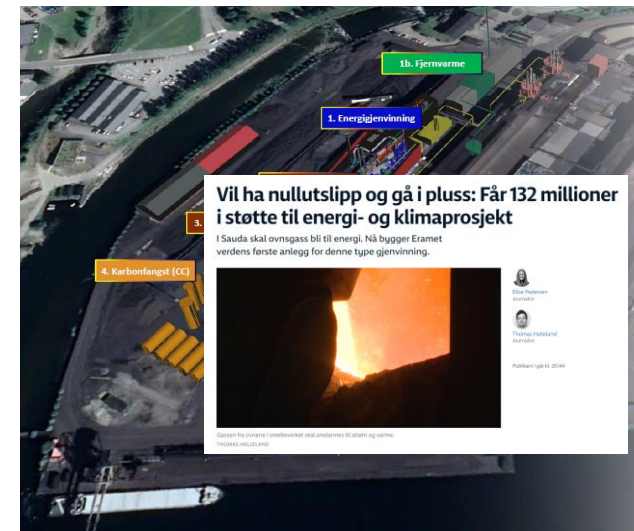


«Det er tett sammenheng mellom næringsutvikling og transportbehov. Industrivirksomhet har behov for effektive transportløsninger og lokalisering påvirker både person- og godstransportstrømmene.»

Iverson eFuels – Grønn Amoniakk



Eramet – CCS, energigjenvinning



«Målt i verdiskaping per innbygger er Ryfylke en industriell motor i Rogaland. Det er et svik mot regionen å kutte rutetilbud og utsette nødvendig veibygging.»



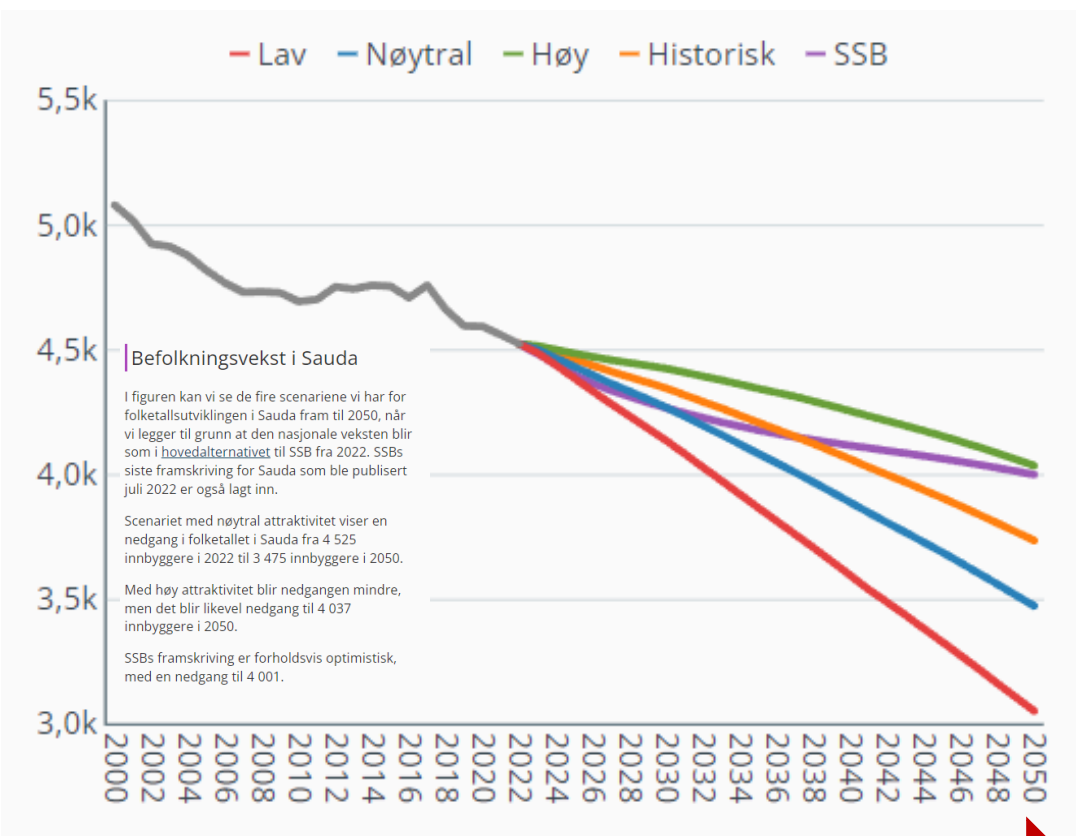
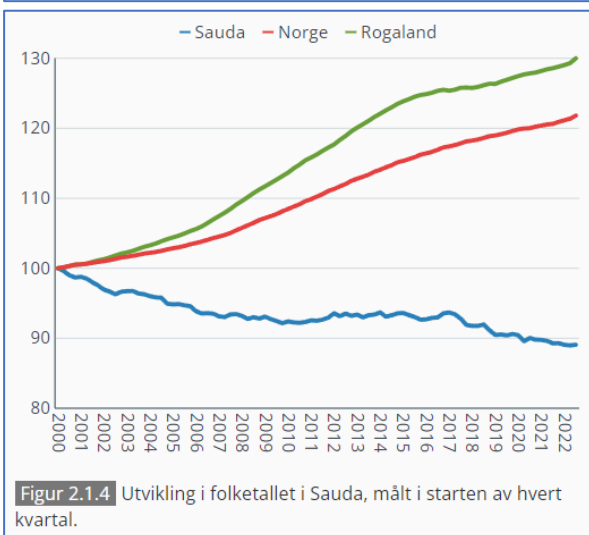
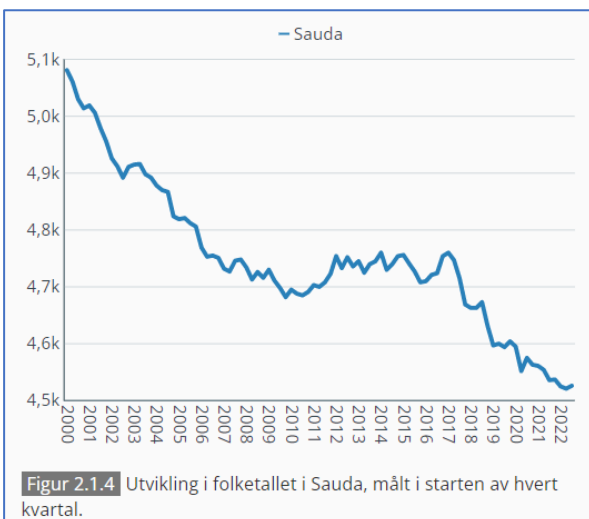
Sauda Aqua – Landbasert post-smolt



Statnett – Linje- og trafoanlegg



Atypisk Rogalandskommune – Typisk norsk distriktskommune



	2022	2030	2050
1103 Stavanger	144699	5247	13304
1108 Sandnes	81305	4851	13131
1124 Sola	27568	2042	5537
1121 Time	19353	1808	4646
1120 Klepp	20163	1775	4209
1106 Haugesund	37444	1235	2857
1119 Hå	19296	780	2395
1122 Gjesdal	12131	864	2390
1127 Randaberg	11454	740	1958
1130 Strand	13268	559	1496
1146 Tysvær	11283	486	1306
1149 Karmøy	42541	182	568
1160 Vindafjord	8775	73	114
1144 Kvitsøy	523	37	108
1114 Bjerkreim	2789	-1	73
1112 Lund	3178	9	59
1151 Utsira	188	15	50
1145 Bokn	855	-28	5
1133 Hjelmeland	2534	-11	-10
1134 Suldal	3784	-109	-215
1111 Sokndal	3281	-99	-343
1101 Eigersund	14860	-199	-414
1135 Sauda	4525	-257	-524



SSB: Hovedalternativet (MMMM) oppdatert september 2022

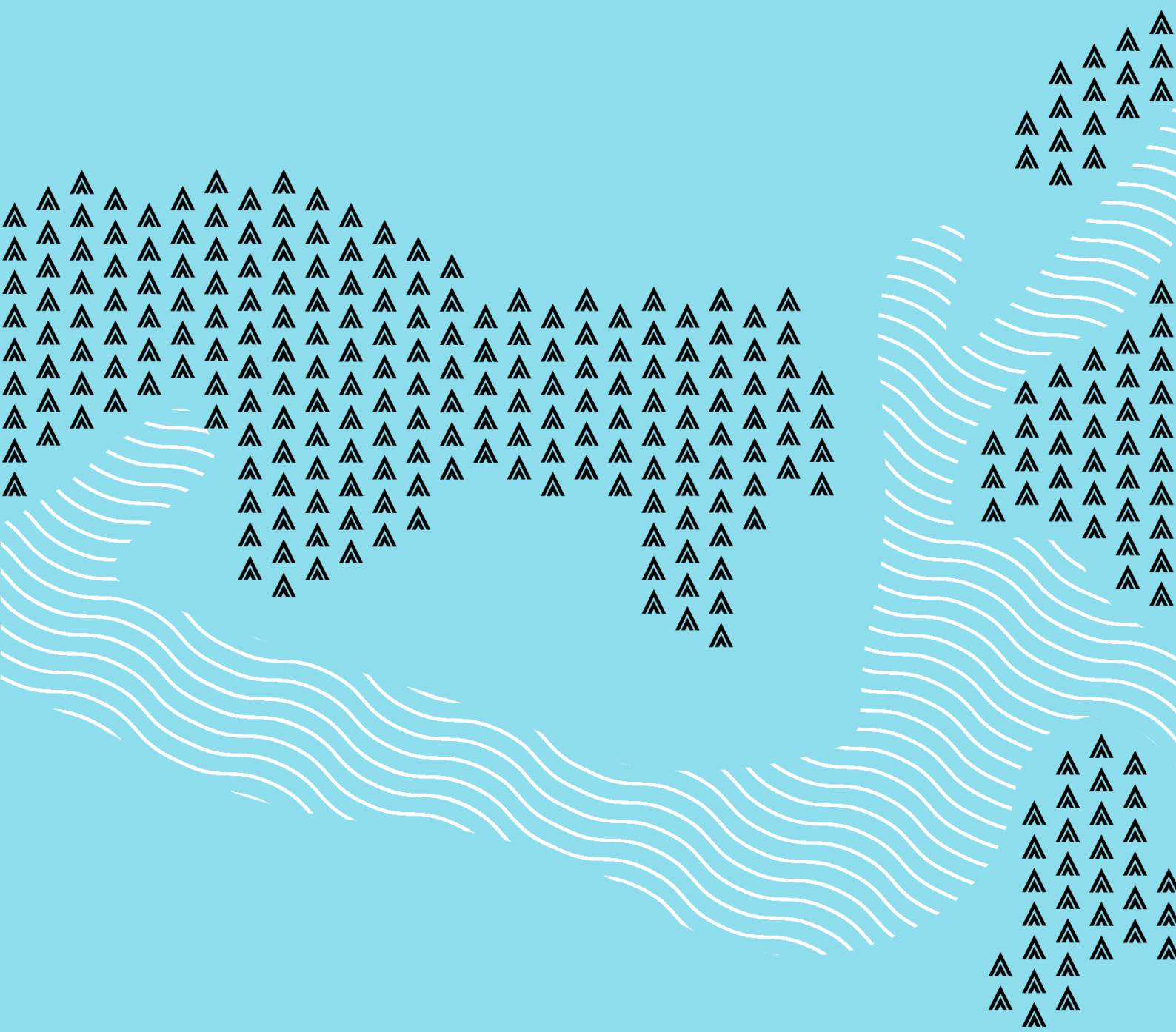
Innspel Sauda

- Det må i NTP sikrast **midlar til fornying av fylkesvegnettet** som kan inngå som **delfinansiering i nye fylkesvegar**.
- Prioriteringskriteria i dagens ordning må vidareførast:
 - a) vegar som utvidar bu- og arbeidsmarknad
 - b) er viktige for næringslivet
- Viktig å følge opp samferdselsstrategien sine tydelege føringar i høyringa

- **Rødsliane** - både lang og kort tunnel i KS2, snarleg byggestart, fullfinansiering i første planperiode
- **Seljestad-Røldal** – gryteklar - fullfinansiering i første planperiode
- **Bakka-Solheim** - strekninga inn igjen i NTP

E134 og RV13 er viktig for næringslivet i Sauda heile året og særleg i vinterhalvåret

Alle utbetringar på E134 og E39 Stavanger-Bergen styrker samfunnsnytta i Sauda –E134 Etne



vestlandfylke.no