
Saksnr: 2022/65105-39
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		30.05.2023
Fylkesutvalet		06.06.2023
Fylkestinget		13.06.2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høyringsfråsegn

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune ser at samferdselsbudsjetta ikkje kan auke i same grad som tidlegare, og at innrettinga på NTP må endrast slik at ein møter framtidige klimaendringar. Det må leggjast vekt på tiltak som stoggar auken i biltrafikken, og får fleire til å ta kollektiv, gå og sykle. Vestland fylkeskommune legg vekt på tiltak som bidreg til reduserte klimagassutslepp og hindrar tap av matjord og naturmangfald. Vestland fylkeskommune viser til at klimaendringane vil særleg råka Vestlandet ved meir ekstremvêr, flaum og ras. Vestland fylkeskommune meiner at liv og helse må prioriterast først, og at det må leggjast vekt på eit trygt og framkomeleg vegnett som bidreg til balansert utvikling i heile fylket.
2. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast, og er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Det er uheldig at NTP legg til grunn tradisjonell framskrivning av transportmønster, med føresetnad om at det ikkje vert innført nye tiltak eller verkemidlar for å påverke transportetterspurnaden. Slik vert prosjekt som fremjar personbiltransport vurdert som meir lønsame enn prosjekt som t.d. fremjar miljøvenleg transport, sikrar framkome, eller sikrar liv og helse. I NTP 2025-2036 må ein legge til grunn tydelege politiske mål for samferdslepolitikken, og prioritere prosjekt som har høgast måloppnåing.
3. Vestland fylkeskommune vil peike på at Vestland har langt igjen for å få eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem. Skal næringslivet i Vestland fortsette å skape store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter, må landsdelen prioriterast i NTP 2025-2036. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal Transportplan.
4. Nasjonal transportplan må i større grad ta inn over seg at fylkeskommunane er viktige samferdselsaktørar som vegeigar og som ansvarleg for størstedelen av kollektivtrafikken. Staten må setje fylkeskommunen i stand til å løyse desse oppgåvene, til dømes:
 - a) Det store etterslepet på fylkesveg har alvorlege konsekvensar for framkome, for næringslivet og ikkje minst for trafikktryggleiken. Forskjellen på vegstandarden mellom fylkesveg og riksveg er aukande. Vestland fylkeskommune meiner at den føreslegne auken i rammene til drift og vedlikehald bør delast mellom fylkesveg og riksveg.

- b) Den pågåande elektrifiseringa av transportsektoren gir store utfordringar i ein overgangsfase for fylkeskommunane, særleg knytt til hurtigbåt, ferje og buss. Staten må bidra til å understøtte denne omstillinga.
 - c) Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet. Staten må i større grad setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som er nødvendig for å møte framtidige behov.
 - d) Vestland fylkeskommune viser til rettleiaren «Veileder for helhetlig knutepunktutvikling», og peiker på at Statens vegvesen må ta eit større ansvar for utbygging, drift og finansiering av kollektivterminalar ved riksveg i tråd med rettleiaren.
 - e) Vestland fylkeskommune viser til at det er uheldig om fordeling av midlar til særskild fordeling som midlar til rassikring, tunneloppgradering og vedlikehald skal vere basert på samfunnsøkonomi, og meiner at andre forhold som samfunnstryggleik og statlege krav må vektleggjast. Fylkestinget meiner at særleg rassikring må prioriterast.
5. Vestland fylkeskommune føreset at byvekstavtalen i Bergensområdet vert vidareført etter 2029, og at den samla finansielle ramma til Miljøløftet ikkje vert redusert når fleire byar får byvekstavtale.
6. Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune. Vi kan difor ikkje akseptere transportverksemdene sin føresetnad om at Fløyfjelltunellen nord må ferdigstillast før bygging av Bybanen mot Åsane kan starte opp. Fylkeskommunen har framleis ei klar forventning om at staten hausten 2023 kjem med ein garanti om statlege midlar til BT5, slik at byggstart kan skje som planlagt i 2025. Regjeringa må følge opp sine lovnader om 70 % statleg finansiering.
7. Vestland fylkeskommune støttar at det skal utbetrast der ein kan, og byggje der ein må. Det er behov for å kritisk vurdere dagens krav til standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardvala må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane krev reduksjon av biltrafikken, særleg i og rundt dei store byane. Standarden bør vere «godt nok», samstundes som alle europa- og riksvegar må minimum ha ein standard som svarar til tofelts veg med gul midtstripe.

Vestland fylkeskommune viser samstundes til at det mange stader på Vestlandet må byggjast nytt grunna rasfare, topografi og store konflikhtar. Det er store behov for investeringar for samferdselsinfrastruktur i Vestland, og fylkestinget er sterkt uroa over framlegget til samferdselsetatane om dramatiske nedtrekk for store prosjekt. Vestland fylkeskommune meiner at følgjande statlege prosjekt må få oppstart i første periode:

- a. Vestland fylkeskommune opprettheld at E16/Vossebanen Arna-Stanghelle («K5») er det høgast prioriterte av store investeringar, og meiner det er heilt uholdbart at dette viktige prosjektet ikkje er prioritert i framlegget frå etatane. Prosjektet er viktig for liv og helse, det er planavklart og klart for realisering allereie i 2024.
 - b. Både E39 Storehaugen-Førde og E134 Seljestad-Røldal er planavklarte prosjekt, og må få oppstart i første periode. Begge prosjekta er viktige klimaprojekt som vil erstatte utfordrande strekningar og redusere utslepp og kostnader særleg frå tyngre køyretøy.
 - c. Strekinga E39 Vågsbotn-Klauvaneset er første del av Ringveg øst, og er ei trafikkfarleg strekning og stor flaskehals i Bergen. Planarbeidet må startast slik at det vert mogleg med oppstart i slutten av 1. periode. Prosjektet må ikkje innlemmast i byvekstavtalen, men vurderast som eit sjølvstendig prosjekt. Fylkestinget meiner prosjektet kan delfinansierast gjennom bompengar, og ber om at SVV startar eit arbeid med finansiering av prosjektet.
8. Vestland fylkeskommune viser til, og støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Ambisjonane i den statlege rassikringsplanen er for låge. Særleg reagerer fylkeskommunen på at det er føreslått å fjerne post 31 «Rassikring» som eigen budsjettpost, og la rassikringsprosjekt inngå som del av posten «Store prosjekt». Dette er i strid med ambisjonane for ein nasjonal gjennomføringsplan for rassikring om å sikre alle punkt i kategori høg og middels.

Vestland fylkeskommune vil særleg peike på følgjande prosjekt som må prioriterast:

- a. E16 Hylland-Slæen vil erstatte to bratte tunellar med vanskeleg kurvatur som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta, i tillegg til å sikre strekinga mot ras. Prosjektet er planavklart, og bør startast opp så snart som råd.

- b. Rv. 5 Erdal-Naustdal er sterkt skredutsett, og det må arbeidast med å finne løysingar som NVE kan akseptere slik at prosjektet kan planavklarast.
- c. Fylkeskommunen finn det ikkje akseptabelt at rv 15 Strynefjellet vert teke ut av SVV sin portefølje. Fjellovergangen har smale tunellar, er rasutsett og ofte vinterstengd. Vidare planlegging av rv. 15 Strynefjellet må prioriterast med sikte på å realisering i neste rullering av NTP.
9. Vestland fylkeskommune opprettheld visjonen om Ferjefri E39, og ber om at E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) vert planlagt vidare. Rogfast er under bygging og Møreaksen er i planfase, dermed må ferjefri E39 ha framdrift også i Vestland. Fylkestinget legg til grunn oppstart av Hordfast etter prosjekta over, evt oppstart av bru over Langenuen i første periode. Vestland fylkeskommune støttar at SVV vurderer standard og løysingar på E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) med sikte på å redusere inngrep og miljøulempar, og å få ned kostnadene for prosjektet.
10. Fylkestinget vil elles peike på følgjande behov i Vestland:
 - a. Nedkorting av reisetida for Bergensbanen til 4 timar er viktig for at tog skal bli konkurransedyktig med fly mellom Austlandet og Vestlandet. I tillegg til utbygging av Vossabanen må Ringeriksbanen verte bygd ut i NTP-perioden.
 - b. Vestland fylkeskommune er positiv til at rv. 13 inngår i Nye veier AS sin portefølje, og ber om at rassikring bør ha særleg prioritet på denne strekninga. Fylkeskommunen viser til at rv. 13 Vikafjellet er den mest vinterstengte vegen i Sør-Noreg, og ber om at Vikafjellstunnelen vert innarbeida i Nye Veier AS sin portefølje.
 - c. E134 Bakka – Solheim har låg standard og store behov for oppgradering. Vestland fylkeskommune registrerer at det blir gjort nokre tiltak gjennom Haugalandspakken, og meiner at midlar til mindre tiltak på ytterlegare delar av strekninga bør prioriterast. For den austre delen, E134 Bakka – Mo, er fylkeskommunen positiv til at det vert vurdert delfinansiering ved bompengar. med For å sikre realisering av denne vegstrekninga ber Vestland fylkeskommune SVV om å starte opp arbeid med fagleg grunnlag for bompengefinansiering av strekninga.
 - d. Det er eit særskilt behov for å vurdere finansiering av flaumsikring av fylkeskommunal infrastrukturtiltak der NVE arbeider med tiltak.
 - e. Vestland fylkeskommune meiner at det særleg er behov for å styrkje fordelinga til rassikring for «tilskot til særskild fordeling». For tunell bør krava i tunelltryggingsforskrifta vurderast med sikte på reduksjon av kostnader for tunneloppgradering
 - f. Vestland fylkeskommune ser fram til at KVVU E134 Arm til Bergen vert sendt på høyring, og ber om rask avklaring av trasevalet.
 - g. Vestland fylkeskommune viser til framlegget om omklassifisering av fv.561 Kolltveit - Sture og fv.57 Knarvik - Mongstad grunna beredskapsomsyn. Fylkestinget vil peike på at endra vegeigarskap ikkje er nødvendig for å ivareta samfunnstryggleik og beredskap, men at det handlar om å gjere fylkeskommunane i stand til å utføre oppgåvene. Dette bør skje gjennom t.d. ei eiga tilskotsordning. Fylkeskommunen vil likevel vise til at fv. 561 Kolltveit – Sture passerer Ågotnes, der det vert ny godshamn for Bergensområdet. Fylkeskommunen vil kunne vurdere omklassifisering av denne vegstrekninga.
 - h. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna for å vere pilotområde for elektriske fly, og Vestland fylkeskommune ønskjer eit samarbeid med sentrale styresmakter om dette.
 - i. Vestland fylkeskommune viser til at det er eit stort behov for utbetring av farleier langsetter kysten, og støttar framlegga frå Kystverket. Vidare er det viktig at ubåt U864 ved Fedje vert prioritert heva.
11. Vestland fylkeskommune viser elles til høyringsfråsegn frå 2020 frå Vestland fylkeskommune til NTP 2022-2033, og til uttale til komitéhøyring for Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022- 2033.

Samandrag

Transportverksemdene leverte utgreiingsoppdrag 22. januar 2023 og prioriteringsoppdrag 31.mars 2023 etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Nærings- og for ny Nasjonal transportplan 2025.2036 (NTP). Denne er no sendt på høyring med frist 3. juli 2023.

Regjeringa legg vekt på å få ein transportplan som er oppdatert og tilpassa dei økonomiske utfordringane og omstillingsbehova vi står ovanfor for å nå dei nasjonale klimamåla. Det er lagt til grunn tre rammer; det som svarar til statsbudsjettet 2023, -10 % av statsbudsjettet (låg ramme) og +10 % av statsbudsjettet (høg ramme). Fylkesdirektøren har basert si drøfting på transportverksemdene sine prioriteringar samt vedtak i hhv fylkestinget 12. mai 2020 med fråsegn til Nasjonal transportplan 2022-2033 og fylkesutvalet sitt fråsegn til transportkomiteen på Stortinget.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør

Dina Lefdal
avdelingsdirektør
INV

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet gav hausten 2022 to hovudoppdrag, eit utgreiingsoppdrag og eit prioriteringsoppdrag, til Nasjonal transportplan 2025-2036 til dei statlege NTP-verksemdene Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen. Leveransen på utgreiingsoppdraget vart gitt felles for dei seks transportverksemdene 22.januar 2023, mens leveransen på prioriteringsoppdraget vart levert 31.mars 2023. Oppdraga er no på høyring med frist 3. juli 2023. Høyringsbrev med alle vedlegga ligg på [Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/horing-av-transportvirksomhetenes-svar-pa-ntp-oppdrag).

Det er gjort greie for bestillinga for prioriteringsoppdraget frå departementa i Hovudutval for samferdsel og mobilitet 17. januar 2023 (RS-sak 8/2023). Det vart også orientert om framlegga frå etatane til store prosjekt i same utval 27. april 2023 (RS sak 2022/2023).

Departementa skriv:

«I den grad høringsinstansene har innspill til prioriteringen av ressursbruken i planen, ber vi om at de prioriterte tiltakene eksplisitt rangeres (med nummerering), slik at det fremgår hva som anbefales gjennomført først. Hvis det foreslås enkeltprosjekter eller tiltak utover det som inngår i forslaget til virksomhetene, ber vi om at det angis hvordan dette kan finansieres, fortrinnsvis ved omprioriteringer innenfor de beregningstekniske planrammene eller annen finansiering».

Det har vore gjennomført tre regionale møte om NTP- og RTP- investeringar i april/mai på Skei, Stord og i Bergen. I tillegg er det blitt invitert til å gje skriftlege innspel til saka. Presentasjonar frå møta samt innspel gitt på møta og skriftlege innspel er lag ut på [Nasjonal transportplan, NTP - Vestland fylkeskommune](#)

Utgreiingsoppdraget

Transportverksemdene har i utgreiingsoppdraget svart på fleire spørsmål, under dette transportanalysar og samfunnsøkonomiske analysar, utfordringar i korridorar, marknad og byområda, klima og miljø, samfunnstryggleik og klimatilpassing, godstransport, eksport og industri, bypolitikk, teknologi og universell utforming. Hovudutval for Samferdsel og mobilitet vart orientert om svar på oppdraget i møte 15. februar (RS-sak 21/2023).

Utfordringane for transportsystemet er langt på veg dei same som ble skildra til gjeldande NTP 2022–2033. Rammevilkåra er likevel endra ved at det økonomiske handlingsrommet har vorte trongare. Vidare skal ambisiøse klima- og miljømål innfriast i kommande planperiode, noko som skjerpar behovet for å kutte i klimagassutslepp, og avgrense inngrep og påverknad på natur. Det grønne skiftet med elektrifisering av transportsektoren vil medføre auka kraftbehov og dermed behov for auka kraftproduksjon og -distribusjonsnett.

Norske klimagassutslepp var i 2021 på 48,9 mill. tonn CO₂-ekv. Av dette var om lag ein tredel, 16,2 mill. tonn, innanfor transportsektoren, og vegtransport bidrog med litt over halvparten av dette. Noreg har eit mål om å redusere klimagassutsleppa med 50-55 pst. i 2030 i høve til 1990. I utgreiingsoppdraget vert det konkludert med at vi ikkje når klimamåla for 2030 dersom vi ikkje gjer grep.

Transportverksemdene kom fram til følgjande mål og konklusjonar i utgreiingsoppdraget:

- Ta vare på det vi har, utbetre der vi kan, bygge nytt der vi må
- Digitalt, navigerbart vegnett som legg til rette for framtidens automatiserte transport og tek ut verdien av den
- Redusere klimagassutslepp og inngrep i naturmiljø og dyrka jord
- Auka innsats for trafikkssikkerheit

- Tilgjengeleg infrastruktur som føresetnad for næringslivets behov for transport
- Sikre nasjonal beredskap på veg for å møte utfordringane knytt til klimaendringar, tilgangen på energi og den sikkerheitspolitiske situasjonen i Europa

Prioriteringsoppdraget

Dei ulike transportverksemdene har levert kvar sine svar på oppdraget, med unntak av Jernbanedirektoratet og Bane Nor som har levert samla leveranse. Regjeringa har valt å dele planperioden til NTP inn i to seksårsperioder, etter mal frå gjeldande NTP. I første seksårsperiode (2025–2030) skal konkrete store prosjekt/effektpakkar/vegstrekingar synleggjerast. For andre seksårsperiode legg departementa opp til at ein ikkje namngir konkrete tiltak. Årsaka til dette er at det gjerne er stor usikkerheit knytt til både kostnader, forutsetningar og behov langt fram i tid.

Verksemdene er bedne om å prioritere i høve til 3 ulike rammenivå, der ramme 2 svarer til rammene for statsbudsjettet for 2023, ramme 1 er 10 % lågare, mens ramme 3 er 10 % høgare. Tabellen under viser dei ulike rammenivåa

	Ramme 1	Ramme 2	Ramme 3
Vegføremål (eksl. Nye veier AS)	28 035	31 150	34 265
Nye Veier AS	5 493	6 103	6 713
Fylkesvegar	3 563	3 959	4 355
Jernbaneføremål	28 263	31 403	34 543
Kystforvalting	1 894	2 104	2 315
Byområda	5 633	6 259	6 885

Under vert dei viktigaste prioriteringane frå transportverksemdene gjengeven.

Statens vegvesen

På bakgrunn av endra rammevilkår vart transportverksemdene utfordra til å prioritere ut i frå tre ulike rammer sett i forhold til statsbudsjettet 2023. Det er langt lågare enn NTP-rammene som vart lagt til grunn for perioden 2022-2033. Statens vegvesen har lagt til grunn følgjande fordeling på dei ulike rammenivåa:

Mill. 2023-kr	Ramme 1, 10 % reduksjon frå statsbudsjett 2023	Ramme 2, Uendra frå statsbudsjett 2023	Ramme 3, 10 % auke frå statsbudsjett 2023
Vegføremål	28 035	31 150	34 265
Fylkesvegar	3 563	3 959	4 355
Byområda	5 633	6 259	6 885

Det er foreslått ein vesentleg auke i rammene til drift og vedlikehald for å kunne førebyggje sårbarheita grunna framtidig påverknad av klimaendringane. Vidare ei auka satsing på digitalisering. På sikt kan det redusere behova for drift og vedlikehald. Arbeidet med trafikktryggleik vert foreslått vidareført og intensivert. På fylkesveg foreslår SVV føreslår å vidareføre ordningane med rentekompensasjon for transporttiltak samt utbetring av fylkesveg for tømmertransport.

SVV foreslår vidare å overføre ordninga «Tilskot til fylkesvegar» til «særskild fordeling rammetilskotet til fylkeskommunane» (Tabell C). Dei foreslår at fordeling av midlar mellom områda 1) opprusting og fornying av fylkesvegnettet, 2) kompensasjon for forskrift om tunneltryggleik og 3) ras- og skredsikring, skal gjerast ut i frå samfunnsøkonomi. Det er gitt ein frist innan 3. oktober med å komme med innspel på dette. Dette er også fristen for overlevering av skredsikringsplan.

Det er foreslått å avvike tilskotet for reduserte bompengetakstar utanfor byområda både på riksveg og fylkesveg. Konsekvensen vil enten vere at taksten aukast eller innkrevjinga forlengast for strekningsvise prosjekt. For Vestland gjeld dette rv. 7/rv. 13 Hardangerbrua og E39 Svevatjørn – Rådal. For pakkar må enten taksten aukast eller porteføljen reduserast, for Vestland gjeld dette Førdepakken.

Det er gjort ein analyse av bompengebelasting i ulike delar av landet. SVV konkluderer med at den samla bompengebelastinga i ulike område ikkje har direkte påverknad på nye bompengeprojekt innanfor NTP-ramma.

Mindre investeringstiltak består av prosjekt og tiltak under 1 mrd. kr og inkluderer m.a. utbetningsstrekningar, skredtiltak, tunnelutbetring og mindre tiltak. Fordeling på mindre tiltak vil bli gjort i SVV sitt gjennomføringsprogram for 2025-2030.

Det vert vurdert at t.d. vegsamband til samfunnskritiske olje- og gassterminalar og hamner som er peikt ut til å setje i land NATO-styrker og materiell har kritiske objekt som bruer, undersjøiske tunellar eller ferjestrekningar som kan verke inn på framkome. Fleire av dei kartlagde objekta er i dårleg stand og/eller sårbare. Det er her m.a. nemnt vegsambanda til Sture Kollsnes og Mongstad som døme på dette. SVV meiner det kan bli stilt spørsmål ved om fylkeskommunane kan påleggast kostnader av sikring og utbetring ut frå nasjonale behov. Einskilde fylkesveggar bør difor vurderast omklassifisert til riksveg, og det bør avsetjast særskilde midlar til oppgradering og beredskap.

Investeringar

SVV har definert ein portefølje av prioriterte store, statlege prosjekt (over 1 mrd. kr). Dei foreslår at følgjande prosjekt inngår i porteføljen, med totale kostnader og anna finansiering (bompengar) i parentes:

- E134 Røldal-Seljestad (3 777 mill. kr, av dette anna finansiering 637 mill. kr.)
- E16 Hylland-Slæen (Nærøydalen) (2 352 mill. kr.)
- E16 Arna Stanghelle og Vossabanen (K5) (21 353 mill. kr, av dette anna finansiering 3 442 mill. kr.)
- E39 Ådland -Svevatjørn (Hordfast) (45 934 mill. kr., av dette anna finansiering 13 383 mill. kr)
- E39 Storehaugen-Førde (3 675 mill. kr., av dette anna finansiering 850 mill.kr.)
- E39 Klakegg-Byrkjelo (1 821 mill. kr.)
- E39 Ringveg øst Klauvaneset-Vågsbotn (6 471 mill. kr., av dette anna finansiering 1 439 mill. kr.)

Når det gjeld E39 Ådland -Svevatjørn (Hordfast) er SVV bedt om å vurdere redusert standard og fartsgrense, samt å kutte kostnader og inngrep.

Det er gitt ei skildring av tiltak og kostnader for nokre av desse prosjekta», sjå [statens-vegvesen-vedlegg-rettetversjon190423.pdf \(regjeringen.no\)](#)

Prosjekta er vurdert etter to alternative prioriteringsmåtar. Det første er eit porteføljeprioriteringssystem etter følgjande kriterium:

- Modenheit
- Samfunnsøkonomisk lønsemd
- Endring i netto nytte frå NTP 2022-2033
- Samfunnstryggleik
- Robustheit ovanfor usikkerheit om etterspurnad og teknologi
- Tunneltryggleiksforskrifta

Den andre prioriteringsmåten er samfunnsøkonomisk nytte. Med grunnlag i dei to prioriteringsmåtene foreslår SVV at følgjande prosjekt i Vestland får oppstart i første 6-årsperiode (2025-2030), avhengig av rammenivå:

	Ramme 1: 10 % reduksjon frå statsbudsjett 2023	Ramme 2: Uendra frå statsbudsjett 2023	Ramme 3: 10 % auke frå statsbudsjett 2023
Prioritering etter porteføljeprioriterings-system	Ikkje oppstart eller planlegging av nye prosjekt i planperioden i heile landet	Oppstart E134 Røldal-Seljestad	Oppstart E134 Røldal-Seljestad og E16 Hylland-Slæen (Nærøydalen)
Prioritering etter samfunnsøkonomisk nytte		Oppstart E39 Svegatjørn -Rådal (Hordfast)	Oppstart E39 Svegatjørn -Rådal (Hordfast) E39 Vågsbotn-Klauvaneset

Vidare vert tre prosjekt i Vestland føreslått tekne ut av portefølja. Dette er:

- Rv. 5 Erdal – Naustdal, grunna at NVE har motsegn mot alle alternativa i utkast til kommunedelplan.
- Rv. 15 Strynefjellet, grunna at prosjektet har hatt ein stor kostnadsauke frå referansekostnaden i grunnlaget til NTP 2022-2033.
- E134 Bakka – Solheim. Det er lagt til grunn at prosjektet bør delfinansierast med bompengar, men dette er foreløpig ikkje tilstrekkeleg forankra og vurdert.

SVV har heller ikkje funne rom innanfor rammene til å prioritere oppstart av E16 Arna – Stanghelle i første seksårsperiode. Prosjektet er vurdert å ha relativt låg samfunnsøkonomisk lønsemd. Ettersom det ikkje er rom for oppstart i første seksårsperiode meiner SVV at prosjektet er blant dei som bør vurderast på nytt ved neste revisjon av NTP. Prosjektet er foreløpig aktuelt for mogeleg oppstart siste seks år både hos Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen basert på kriteria for porteføljeprioritering. Dersom prosjektet ikkje vert prioritert vil SVV utgreie andre moglegheiter for å innfri tunneltryggleiksforskrifta og vurdere moglegheiter for skredsikringstiltak for eksisterande veglinje.

Nye Veier AS

Nye veier AS har fått overført ansvar for rv. 13 Skare-Sogndal som einaste strekning i Vestland. Dei er lagt til grunn ei ramme på 3,6 mrd. kr. for rv. 13. Førebelse analysar av strekningen viser eit langt større investeringsbehov for å kunne oppnå ønska standard, og føreslått ramme vil berre dekkje utbetring av dei verste punkta. Dette inkluderer ikkje Vikafjellstunnelen.

Nye veier AS meiner det bør følgje med nye og øyremerkte midlar om Vikafjellstunnelen skal byggast. Førebels kostnadsanslag for tunnelen er på 3,845 mrd. 2023-kr. Prosjektet omfattar oppgradering av dagens veg frå Tryti til Vik skisenter (2,3 km) pluss tunnel Hola-Bødalen 14,9 kilometer, til saman 17,2 kilometer.

Av andre strekningar som er av særleg interesse for Vestland er Ringeriksporteføljen som omfattar Ringeriksbanen og E16 mellom Sandvika og Hønefoss. Ringeriksporteføljen er ikkje finansiert gjennom dei årlege statlege løyvingane til Nye Veier AS. Nye Veier skriv at dei gjennom å auke verdi og redusere omfang og påverknad på klima og miljø har redusert arbeidsomfanget med over 7 mrd. kr. utan at nytta for transportbrukarane vert redusert.

Jernbane

Jernbanedirektoratet og Bane NOR føreslår å prioritere innsatsen mot størst mogeleg bidrag til å nå klima- og miljømål, på bakgrunn av dei transportpolitiske måla og føringane gitt i oppdraget. Basert på dette har dei mål om å ta vare på det dei har, ha rasjonell framdrift i realisering av pågåande tilbudsutvikling, og betre utnytting og kvalitet på togtilbodet.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet gjer framlegg om ei betydeleg auke i vedlikehald og fornying for å auke driftsstabiliteten på jernbanen og å utnytte eksisterande infrastruktur betre gjennom å fornye

togmateriell. Det vert særleg lagt vekt på å leggje til rette for at jernbanen vert utvikla der det er størst bidrag til å nå klima- og miljømåla, som er gods på dei lange strekningane og persontransport inn og ut av byane.

For Bergensbanen er det lagt opp til følgjande:

- I første periode (2025-2030) er det lagt inn fleire tog på Vossabanen samt betre kapasitet for kombigods. Ved låg ramme er det føreslått å ikkje prioritere betre kapasitet for kombigods. Jernbanedirektoratet har ikkje funne plass til utvikling av Vossebanen på strekninga Stanghelle -Arna i første periode.
- For andre periode er det for Bergensbanen mogleg å finne rom til eit stort investeringsprosjekt, enten Ringeriksbanen eller utvikling av Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle. Jernbanesektoren meiner at Ringeriksbanen bør prioriterast på mellomlang sikt dersom jernbanen skal ta en større del av transportarbeidet mellom Oslo og Bergen og mellom Oslo og Ringerike.

Kystverket

Kystverket har føreslått ein rekkje tiltak langsetter farleia i Vestland:

Mortingbåen	Farledstiltak	105
Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør	Farledstiltak	185
Innsegling Vågen	Mindre farledstiltak	28
Innsegling Florø	Farledstiltak	114
Ulvesundet-Sildefjorden	Mindre farvannstiltak	38

Sistnemnte tiltak, Ulvesundet-Sildefjorden, krev ramme 2, dei andre kan prioriterast i ramme 1

Kystverket tilrår at det vert utarbeida ein nasjonal strategi for utviklinga av statlege fiskerihamner, med utgangspunkt i gjeldande fiskeripolitikk.

Byområda

I rapporten «Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor Byområdene» kjem verksemdene med samla prioriteringar innafor byområda.

Bergensområdet er eit av fire område i landet som har byvekstavtale, som er statens viktigaste grep for å nå nullvekstmålet. Måloppnåing forutset ei sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, og ein arealpolitikk som bygg opp under investeringane. Det jobbast med å etablere fleire byvekstavtalar, og det er starta forhandlingar om byvekstavtale for Tromsø. Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.

Byvekstavtalane gjeld for perioden 2019-2029. Transportverksemdene konkluderer med at det som vil bidra mest til mål om nullvekst vil vere å vidareføre byvekstavtalane og inngå byvekstavtalar for dei øvrige fem byane. Dei føreslår i denne planperioden å prioritere statlege midlar til å fullføre dei store kollektivprosjekta som ligg i inneverande avtalar, bygge opp under desse investeringane med å drifte og vidareutvikle eit godt kollektivtilbod og til mindre tiltak for gåing, sykling og kollektivtransport.

Bybanen til Åsane

Bybanen sitt byggetrinn 5 til Åsane er omtala som eit aktuelt prosjekt i gjeldande byvekstavtale, i gjeldande bompengeproposisjon (11S 2017/2018) og i gjeldande NTP (2022- 2033). I sistnemnde står følgjande om økonomi: «Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlingar med lokale myndigheter». NTP presiserer og at prosjektet inngår i 50/50-ordninga med statleg finansiering og bompengar, og at forlenging av Fløyfjellstunnelen er eit riksvegprosjekt som ikkje er del av 50/50- ordninga, men får egne midlar.

I foreløpig kostnadsvurdering for BT5 legg transportverksemdene til grunn bygging av bybane til Åsane, Fløyfjellstunnelen Nord og hovudsykkelrute til Eidsvåg, ettersom det av anleggstekniske

omsyn er nødvendig å bygge ut sykkelstrekninga Sandviken – Eidsvåg samstundes som Bybanen. Frå Eidsvåg og nordover skil sykkel- og banetraseen lag, og her kan prosjekta gjennomførast uavhengig av kvarandre. Dei skriv:

«For å realisere Bybanen, Fløyfjelltunnelen nord samt den delstrekningen av sykkelstamveien som må bygges ut parallelt med Bybanen, vil det med de forutsetningene vi har beskrevet over krever et statlig bidrag på om lag 10,8 mrd. 2023-kr. Det kan etter vår vurdering være aktuelt å vurdere å gjennomføre utbyggingen av Bybanen i delfaser. Strekningen mellom Bergen sentrum og Åsane vil da være første fase. Da vil behovet for statlige midler til Bybanens første fase være om lag 4,4 mrd. 2023-kr. (en reduksjon på om lag 1 mrd.)»

Transportverksemdene vurderer det som hensiktsmessig å gjennomføre bygging av Fløyfjelltunnelen sør og Fløyfjelltunnelen nord som eit prosjekt i regi av Statens vegvesen, i hovudsak av omsyn til anleggsgjennomføring og handtering av grensesnitt mellom prosjekta. Fløyfjelltunnelen sør vurderast innanfor ramma til vegføremål, medan Fløyfjelltunnelen Nord er føreslått prioritert innanfor rammene til byveksttalen ettersom dette er ein del av BT5-prosjektet og eit premiss for bybaneutbygging frå Sandviken til Åsane. Vidare skriv transportverksemda at «For å frigjøre traséen for dagens E39 til Bybanen, er det en forutsetning at Fløyfjellstunnelen nord bygges ut før anleggsarbeidene for Bybanen kan starte opp».

Med bakgrunn i premissa nemnd over, har transportverksemdene funne rom for oppstart av Bybanen til Åsane (inkl. Fløyfjelltunnelen nord) innanfor 50/50-ordninga, innanfor ramme 2 og 3, noko som betyr byggestart i høvesvis 2032 og 2030. Ramme 3 inneber 70 % statleg finansiering.

Avinor

Avinor har eit årleg ressursbruk på ca. 11 mrd. kr., kor 7,5 mrd. kr. er drift og 4 mrd. kr. er investeringar. Investeringane til Avinor har som føremål å sikre sikker og stabil drift (reinvesteringar), bygge opp under framtidige behov, gjennomføre myndigheitspålegg og -krav og bidra til å realisere konsernets overordna strategi. Den gjeldande porteføljen av pågåande sjølvfinansierte prosjekt utgjør ca. 16 mrd. kr. Nokre få, større prosjekt står for ein betydeleg del av denne summen, hovudsakeleg på Oslo Lufthamn. Avinor tek mål av seg å vere ein aktiv pådrivar og tilretteleggjar for berekraft i luftfarten som heilheit, og selskapet investerer difor både i prosjekt som fremjar eigen fossilfri drift og som bidreg til å tilretteleggjar for å redusere utslepp frå andre aktørar. Vidare har Avinor mykje fokus på m.a. framtidens teknologi, derunder ulike pilotar, smarte lufthamner og framtidens luftromskontroll.

Vedtakskompetanse

Overordna planlegging og regional utvikling er i delegeringsreglementet pkt. 2.1. lagt til fylkestinget.

Medverknad

Saka blir lagt fram for medverknadsorgana i møter tidleg i juni.

Det har vore gjennomført regionale innspelsmøte, og det har vore invitert til å gje innspel i saka.

Fylkesdirektørens vurderingar

Generelle innspel

Fylkestinget i Vestland vedtok 12. mai 2020 i PS-sak 29/202 høringsfråsegn for NTP 2022-2033. Protokoll frå handsaminga av denne saka ligg på [ShowDmbHandlingDocument \(vlfk.no\)](#). Vidare gav fylkesutvalet ein uttale til Transport- og kommunikasjonskomiteen 7. april 2023. Protokollen frå dette møtet ligg på [ShowDmbHandlingDocument \(vlfk.no\)](#). Fylkesdirektøren sine vurderingar byggjer på desse vedtaka i tillegg til svaret frå transportverksemdene til utgreiings- og prioriteringsoppdraget.

Nasjonal transportplan er eit omfattande dokument som omfattar heile breidda av nasjonal transportpolitikk. Sjølv om det er størst fokus på dei store investeringsprosjekta, inneheld NTP også mange andre viktige samferdselspolitiske tema.

Det er lagt til grunn at det vil vere lågare rammer til samferdsel i åra frametter. Fylkesdirektøren er einig med Samferdselsdepartementet i at NTP langt på veg har blitt ein ønskeliste, og ikkje har vore

eit reelt styringsdokument. Vi må forvente at vi ikkje lenger kan vidareføre den veksten som har vore i samferdselsbudsjetta dei seinare åra. Fylkesdirektøren er einig med konklusjonane frå samferdselsverksemdene i NTP 2025-2036 at det må føre til at vi må ta vare på det vi har, utbetre der vi kan og bygge nytt der vi må. Innrettinga til NTP må endrast slik at ein møter framtidige klimaendringar. Det må leggjast vekt på tiltak som stoggar auken i biltrafikken, og får fleire til å ta kollektiv, gå og sykle, i tillegg til at vi må legge vekt på tiltak som bidreg til reduserte klimagassutslepp og hindrar tap av matjord og naturmangfald. Det må arbeidast med å byggje smartare, og redusere standarden og krava som stillast til transportnett. Fylkesdirektøren er også einig i at det må leggjast stor vekt på omstilling og bruk av ny teknologi, som på sikt forhåpentlegvis kan både gje sikrere og billigare transportsystem, og ikkje minst reduserte klimagassutslepp.

Klimamåla set store krav til innretting av verkemiddelbruken innan samferdsel. Det vil også setje store krav til fylkeskommunen som samferdselsaktør. Fylkesdirektøren registrerer at krava til elektrifisering både innan samferdsel og elles i samfunnet, vil krevje både produksjon av ny energi og overføringsliner for straumnett. Krava til reduksjon av klimagassutslepp og å ta vare på natur og matjord, tilseier også at vi må i større grad å utbetre dagens vegnett framfor å byggje nytt.

Fylkesdirektøren meiner vidare at det må leggjast hovudvekt på liv og helse og på å sikre framkome i prioriteringane. Modellane for samfunnsøkonomisk lønsemd legg til grunn ein vidareføring av transportmønster, noko som fører til at nye samband med stor tidsvinst og auka transporttetterspurnad i særleg grad blir prioritert. Det må i staden leggjast større vekt på at nye tiltak og verkemidlar som sikrar framkome, miljøvenleg transport og som sikrar liv og helse vert prioritert framfor tiltak som først og fremst gjer at personbiltransport i NTP 2025-2036 må ein legge til grunn tydelege politiske mål for samferdslepolitikken, og prioritere prosjekt som har høgast måloppnåing.

Vestland har store utfordringar på samferdselsområdet, og ligg langt tilbake samanlikna med andre landsdelar i standard for veg- og banenettet. Det er store utfordringar knytt til trafikktryggleik og å sikre framkome. I Vestland er det mange stader ikkje mogleg å utbetre dagens veg grunna vanskeleg topografi, store konfliktar og høg rasfare. Vestland vil også venteleg bli hardare råka enn resten av landet med omsyn til klimaendringane med meir flaum og ras. Fylkesdirektøren meiner difor at høyringsuttalen må gjenspegle at Vestland har store behov og manglande grunnleggjande infrastruktur. Sjølv om vi ikkje lenger kan forvente vekst i rammene, tilseier dei store behova at det framleis må vere høge rammer og ikkje store reduksjonar i samferdselsbudsjetta. Det er også store prosjekt som må kome til realisering om transportnett i Vestland skal bli trygt, effektivt og framkommeleg.

Fylkeskommunane som fylkesvegeigar og ansvarleg for kollektiv

Fylkesdirektøren vil peike på at NTP fyrst og fremst omfattar statlege ansvarsområde, og ikkje i særleg grad tek inn over seg at fylkeskommunane er viktige aktørar innan samferdsel som vegeigar og ansvarleg for kollektivtrafikk. NTP bør etter kvart i større grad bli ein plan for heile samferdselsområdet der også fylkeskommunane sine oppgåver vert vektlagde. Det er grunn til å peike på at fylkeskommunen i lita grad er sett i stand til å ta igjen det store etterslepet på fylkesvegane. Fylkesdirektøren meiner at den veksten Statens vegvesen legg opp til for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet, også må kome fylkesvegnettet til gode. Ein måte kan vere at auken blir delt mellom fylkesvegnettet og riksvegnettet.

Det er forventa at klimaendringane særleg vil råka Vestlandet med meir ekstremvær, flaum og ras. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane vil styrkje drift og vedlikehald på riksveg for å møte dette.

Fylkesdirektøren viser til at plan for rassikring vil først kome i oktober 2023. Det er ikkje lagt inn auke i midlane til rassikring, slik at det ikkje er grunn til å tru at det vert lagt opp til ei opptrapping innanfor rassikring. Vidare legg fylkesdirektøren merke til at tilskotsordninga for rassikring på riksveg er føreslått fjerna, og lagt inn i Store prosjekt, noko som også truleg inneberer ei nedprioritering av rassikring.

Det er store utfordringar med flaumsikring av fylkesvegnettet, som fører til at fylkeskommunen må bruke meir midlar til sikring av vegnettet. Det har også vore utfordringar med flaumsikring av

fylkeskommunale infrastrukturtiltak der NVE arbeider med tiltak, og det er behov for å finne ordningar for korleis dette kan løysast, t.d. ved eiga tilskotsordning for dette.

Fylkesdirektøren har ikkje innvendingar til å overføre «Tilskot til fylkesvegar» til rammetilskotet. Det er likevel uheldig å basere dette på samfunnsøkonomi åleine. Krav til liv og helse og samfunnstryggleik, samt fare for brot i veglenkjer bør prioriterast, samt statlege krav. Fylkesdirektøren meiner difor at særleg rassikring bør prioriterast. Fylkestinget meiner at særleg rassikring må prioriterast. For tunell bør krava i tunelltryggleiksforskrifta vurderast med sikte på reduksjon av kostnader. Vestland fylkeskommune vil heller ikkje kunne nå tidsfristen i forskrifta med den store mengda tunellar som fylket har.

Forslaget frå Statens vegvesen om å ta over ansvaret for fylkesvegar som går til terminalar og hamner med nasjonale samfunnskritiske funksjoner, harmonerer etter fylkesdirektøren si meining lite med prinsippa i samfunnstryggleiksforskrifta. Fylkeskommunane er, som kommunane og staten, i full stand til å ivareta sitt ansvar for kritisk infrastruktur. Det er likevel bra at Statens vegvesen synleggjer betydninga av at infrastruktur har tilstrekkeleg kapasitet til denne type installasjonar/anlegg, og fylkesdirektøren er einig i at det bør setjast av mildar til slike strekningar, som er sterkt knytt til samfunnstryggleik og beredskap. Det at både kommunane, fylkeskommunane og staten fortsett å forvalte sine ansvar, vil vere med å styrkje totalforsvaret.

Staten kan sikre dette på ulike måtar:

1. Auka overføringar til fylkeskommunane
2. Øyremerka statlege midlar for å ivareta veger til samfunnskritisk infrastruktur
3. Statleg overtaking (omklassifisering)

Fylkesdirektøren er likevel ikkje einig i Statens vegvesen sitt framlegg som går rett på alternativ 3. Ut i frå prinsippa for arbeide med samfunnstryggleik og beredskap, og tanken om å styrke det norske totalforsvaret at vi bør gå for alternativ 1 eller 2. Det er heller ikkje naudsynt å påleggje fylkeskommunane arbeid med dei oppgåvene som her er skildra, men at dette heller handlar om å gjere fylkeskommunane i stand til å utføre oppgåvene. Dette kan skje gjennom tilskotsordningar.

På den andre sida går desse vegane til næringsområde av nasjonal betydning, og det kan i seg sjølve vere grunn til å omklassifisere desse vegane. Dette gjeld spesielt ved flytting av godshamn i Bergen til Ågotnes, som kan tilseie at fv 561 kan vere aktuell for omklassifisering til riksveg. Fylkesdirektøren har difor ikkje innvendingar til omklassifisering av denne vegstrekninga.

Kollektiv

Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet. Dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om ytterlegare auka ruteproduksjon og passasjervekst er ein avhengig av auka statlege midlar, anten gjennom belønningmidlar eller andre tilskotsordningar. Fylkesdirektøren meiner at staten i større grad må setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som er nødvendig for å møte framtidige behov. Vidare gir den pågåande elektrifiseringa av transportsektoren store utfordringar i ein overgangsfase for fylkeskommunane, særleg knytt til hurtigbåt, ferje og buss. Fylkesdirektøren meiner at staten må bidra gjennom Enova til å understøtte denne omstillinga.

Rettleiaren *Veileder for helhetlig knutepunktutvikling* seier at fylkeskommunen som ansvarleg for det regionale kollektivsystemet skal peike ut dei viktigaste knutepunkta i fylket. Det formelle ansvaret for planlegging, utbygging og drift føl infrastruktureigarskapet, altså vegeigar. Tradisjonelt har fylkeskommunen direkte eller indirekte gjennom rutekjøpsavtalar finansiert dei fleste kollektivknutepunkt. Mange av dei største kollektivknutepunkta i stamrutenettet ligg nær ein riksveg. Fylkesdirektøren forventar at staten tek større eigarskap til utbygging, drift og finansiering av knutepunkt langs riksveg, i tråd med rettleiaren. Der knutepunkta tener både statleg og fylkeskommunal veg, vil det vere naturleg å invitere til spleiselag.

Jernbane

Fylkesdirektøren er nøgd med at jernbanesektoren planlegg for å betre togtilbodet der det bur mange og toget har konkurransefortrinn. For Vestland inneber dette å auke tal togavgangar på Vossebana. Det er også planar om å betre noko av infrastrukturen på Bergensbanen, t.d. fornying av kontaktleining mellom Trolldalen og Haugastøl tidleg i planperioden. Utover dette er det underbygningstiltak på strekninga Trolldalen –Ål, samt snøoverbygg mellom høvesvis Haugastøl og Reimegrend.

I dag er Bergensbanen prega av mange rashendingar og låg fart som gjer at banen ikkje i tilstrekkeleg grad er konkurransedyktig i høve til andre transportformer. Fylkesdirektøren opprettheld at E16/Vossebanen Arna-Stanghelle («K5») er det høgast prioriterte av store investeringar, og meiner det er heilt uhaldbart at dette viktige prosjektet ikkje er prioritert i framlegget frå samferdsleetatane. Prosjektet er viktig for liv og helse, det er planavklart og klart for realisering allereie i 2024.

For å nå klimamåla våre må tog bli konkurransedyktig med fly mellom Austlandet og Vestlandet. Nedkorting av reisetida for Bergensbanen til 4 timar er eit viktig mål for Vestland, og må prioriterast. Utbygging av Ringeriksbanane korte ned reisetida mellom Bergen og Oslo med ein time, og må starte opp i løpet av NTP-perioden. Prosjektet har ein høg investeringskostnad, og inneber beslaglegging av verdifulle naturområde. I vidare planlegging er det viktig med godt samarbeid på tvers av transportformar for å redusere kostnad og naturinngrep.

Byområda - byvekstavtale og Bybanen til Åsane

Fylkesdirektøren vurderer at det er svært viktig å vidareføre byvekstavtalen dersom vi skal nå felles mål om nullvekst. Det er positivt at det jobbast for å få etablert byvekstavtalar i fleire byområde, men fylkesdirektøren forutset at ei eventuell auke i tal byvekstavtalar ikkje vil føre til reduksjon i den finansielle ramma til Miljøløftet.

Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune, og i *Fråsegn til forslag til reguleringsplan for Bybanen BT5 til Åsane*, vedteke av fylkestinget 14.12.22, vedtok fylkestinget: «Partane i Miljøløftet har eit felles mål om å sikre kontinuerleg bybaneutbygging. Det må i prosjekterings- og byggefasen arbeidast for at Bybanen til Åsane kan opne så tidleg som mogeleg». Fylkesdirektøren meiner det hastar å bygge Bybane til Åsane. Bybanen er allereie ein suksess og gir Bergen eit høgverdig, føreseieleg og kapasitetssterkt kollektivsystem. Vidare utbygging av bybane gjennom sentrum og nordover vil utløyse meir kapasitet og utnytte eksisterande infrastruktur endå betre. Transportsystemet mellom sentrum og Åsane er svært sårbart, og eit kollektivsystem i eigen trase vil auke framkomsten i korridoren betydeleg. Bybanen til Åsane, inkludert forslag til hovudsykkelrute i same korridor, er eit sentralt grep for å nå nullvekstmålet og samtidig sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem i Bergen.

Fylkesdirektøren er ikkje einig i premissen transportverksemdene legg til grunn om at Fløyfjellstunnelen Nord må byggast før anleggsarbeida til BT5 kan starte opp, og at byggestart bybanen til Åsane kan skje tidlegast i 2030. Det er fullt mogleg å realisere strekninga Sentrum-Sandviken og Eidsvåg-Åsane utan at Fløyfjellstunnelen Nord er ferdigstilt. Dette er i tråd med *Fråsegn til forslag til reguleringsplan for Bybanen BT5 til Åsane*, som sa at «ved forseinka ferdigstilling av Fløyfjellstunnelen vil fylkeskommunen sjå nærare på om det er mogleg å gjennomføre ein etappevis utbygging av Bybanen mot Åsane.»

Fylkeskommunen har gjennom styringsgruppa for Miljøløftet spelt inn behovet for ei snarleg reforhandling av byvekstavtalen, slik at finansieringa av byggetrinn 5 kan sikrast. Tilbakemeldingane frå vegdirektøren har vore positive, med signal om reforhandling, eller eventuelt ein tilleggsavtale, så snart reguleringsplanen er vedteken. I møte i den politiske styringsgruppa for Miljøløftet den 27.10.2022 var statssekretæren tydeleg på at det ikkje kjem midlar til prosjektet i 2023, medan samferdsleministeren i møte med Bergen kommune den 31.10.2022 presiserte at Bybanen er eit viktig prosjekt som det skal finnast rom for i komande NTP. Det er planlagt møte mellom samferdsleministeren, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune 2.juni i år om finansiering. Fylkeskommunen meiner at reforhandling hausten 2023 er viktig og vil saman med dei andre partane i Miljøløftet arbeide for finansiering i statsbudsjettet hausten 2024. Vestland fylkeskommune legg difor framleis til grunn at Stortinget har vedteke endeleg finansiering i 2024.

Fylkesdirektøren har ei klår forventning om at staten hausten 2023 kjem med ein garanti om statlege midlar til BT5. Regjeringa må vidare følge opp sine lovnader i Hurdalsplattforma om 70 % statleg finansiering.

Store statlege prosjekt

Dei ulike store statlege prosjekta er i ulik grad modne. Det er særleg følgjande 6 prosjekt som etter fylkesdirektøren si meining må vurderast som aktuelle for realisering i perioden

- Fellesprosjektet Vossebana og E16 («K5»). Prosjektet er planavklart, bompengesak er godkjent, og KS2 pågår. Fylkestinget peikte i førre runde på dette prosjektet som det viktigaste i Vestland, og fylkesdirektøren legg dette til grunn. Strekninga har høg rasfare og er ein ulukkesbelasta strekning.
- E134 Seljestad-Røldal er planavklart og har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2). Strekninga har særst utfordrande kurvatur, store høgdeskilnader og tronge tunellar. Det er vanskeleg framkome vinterstid, og prosjektet vil medføre betydeleg reduksjon i klimagassutslepp frå tungtrafikken.
- Reguleringsplanen for E39 Førde – Storehaugen er nyleg vedteke, og prosjektet er klar for ekstern kvalitetssikring. Prosjektet er viktig for å unngå vanskelege køyreforhold særleg for tungtrafikken i ved Halbrendslia, og for å få gjennomgangstrafikken ut av Førde sentrum.
- E39 Klauvaneset – Vågsbotn har vedteke kommunedelplan, og etter det fylkesdirektøren kjenner til, vert arbeid med reguleringsplan starta opp i løpet av 2023. Det vil vere mogleg å starte opp bygging i løpet av NTP-perioden om arbeidet med reguleringsplanen vert starta opp no. Prosjektet vil erstatte ei ulukkesbelasta strekning med store framkomeproblem, og betre forholda for nærmiljøet.
- E16 Hyland-Slæen (Nærøydalen) er planavklart. Strekninga er rasutsett, og har vanskeleg kurvatur og stiging i to tunellar som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta.
- E39 Åndland- Svegatjørn (Hordfast) er under regulering, og vert truleg sendt på høyring i løpet av 2023. Prosjektet vil gje langt kortare reisetid mellom Stord og Bergensområdet, og vil erstatte ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg og to dei to fylkesvegsambanda Halhjem-Våge og Jektevik-Hodnanes.

Med trongare rammer nasjonalt, er det lite truleg at det vil vere mogleg både å starte opp bygging av E16/Vossebana («K5») Arna-Stanghelle og E39 Hordfast i første periode. Fylkesdirektøren legg til grunn fylkestinget sine tidlegare prioriteringar, og rår til at K5 vert prioritert for oppstart i 1. periode. Det inneberer at Hordfast må vente til neste rullering av Nasjonal transportplan.

Samstundes er det fleire andre store prosjekt, men som vil vere langt mindre kostnadskrevjande for staten enn dei to nemnde prosjekta. Både E134 Seljestad-Røldal og E39 Storehaugen-Førde er prosjekt som er planavklarte og som vil fjerne svært utfordrande flaskehalsar. Fylkesdirektøren meiner det er grunnlag for å prioritere desse for realisering i 1. periode. Det same gjeld E39 Klauvaneset- Vågsbotn, som er ein svært ulukkesbelasta og utfordrande strekning i Bergen. Det er forventa oppstart av regulering av tiltaket i inneverande år, slik at det vil ta noko tid før den er planavklart. Det er likevel realistisk med oppstart i perioden.

Fylkesdirektøren meiner vidare at det er uheldig om post 31 Rassikring vert slått saman med post 30 Store prosjekt. Dette vil i praksis innebere at ambisjonane om å rassikre skredpunkt i riksvegnettet i kategori høg og middels vil bli redusert. Fylkesdirektøren viser til at E16 Hylland – Slæen er eit prosjekt som er klart for realisering, og som er eit viktig rassikringsprosjekt. Prosjektet vil også erstatte to tunellar med vanskeleg kurvatur og som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta.

Nye veier as føreslått å avsetje ei ramme på 3,6 mrd. kr. til utbetring av dei verste punkta langsetter rv 13. Dette er etter fylkesdirektøren si meining positivt, og vil kunne gje oss erfaringar i korleis Nye vegar as løyser denne type av oppgåver. Tiltaket inkluderer ikkje Vikafjellet. Etter fylkesdirektøren si meining bør Nye vegar as starte opp planlegging av rv. 13 Vikafjellstunnelen for med dette kunne vurdere om prosjektet let seg realisere på ein meir kostnadseffektiv måte. Vikafjellet er den mest vinterstengde fjellovergangen i Sør-Noreg.

Fylkesdirektøren er vidare uroa over at andre viktige prosjekt vert føreslått å ta ut av portefølja, og med dette vil bli ytterlegare utsett. Dette gjeld:

- Rv. 15. Strynefjellet: Strekninga er prega av ein særst vanskeleg framkomst med smale tunellar, og er rasutsett og ofte vinterstengd. Dette prosjektet bør prioriterast.
- Rv. 5 Erdal-Naustdal: Føreslått fjerna grunna at NVE har motsegn til alle traseane for kommunedelplanen. Det bør jobbast med finne å løysingar som er akseptable for NVE, og fylkesdirektøren ser ikkje motsegna som noko grunnlag for å ta ut prosjektet ut av SVV si portefølje.

- E134 Bakka – Solheim: Det er peikt på at prosjektet bør delfinansierast med bompengar, men at dette ikkje er tilstrekkeleg forankra og vurdert. Fylkesdirektøren meiner difor at vurdering av bompengar på strekninga bør vurderast. Samstundes registrerer fylkesdirektøren at delar av strekninga no blir utbetra gjennom Haugalandspakken, og det kan vere aktuelt med ytterlegare utbetringar om det vert godkjent utviding av innkrevjingsperioden for Haugalandspakken. Fylkesdirektøren ser det som aktuelt å kunne utbetre nokre punkt gjennom posten for mindre tiltak. Samstundes vil neppe alle delar kunne løysast på denne måten grunna vanskeleg topografi og rasfare, særleg strekninga Bakka-Mo Etne sentrum. Fylkesdirektøren rår til at det vert starta opp arbeid for bompengefinansiering av denne delstrekninga.

Fylkesdirektøren viser til fylkestinget si høyringsfråsegn for NTP 2022-2033, og at det vart peikt på fleire andre viktige prosjekt her. Sjølv om det er store behov for kvar av desse prosjekta, vurderer fylkesdirektøren det som lite realistisk å få inn fleire prosjekt i portefølja til SVV. Fylkesdirektøren har difor ikkje teke dei inn i sin innstilling.

KVU E134-Bergen (Arm til Bergen) vert venteleg sendt på høyring rundt sommaren 2023, og vil kunne avklare framtidig trase for eit nytt samband mellom E134 og Bergensområdet. Eit slikt samband vil vere aktuell å vurdere i framtidige rulleringar av NTP.

Kortbanenettet i Vestland er godt eigna for å vere pilotområde for elektriske fly, og fylkesdirektøren ønskjer eit samarbeid med sentrale styresmakter om dette.

Fylkesdirektøren er elles positiv til prioriteringane til Kystverket for farleistiltak langsetter Vestlandskysten.

Økonomi:

Nasjonal transportplan omhandlar i første rekkje statlege ansvarsområde, men også dels også inntekter etter særskild fordeling til fylkeskommunane. NTP vil også leggje rammer for samferdselspolitikken, og på den måten indirekte få konsekvensar økonomien til fylkeskommunen.

Klima:

Korleis ein skal innfri klimamåla er eit viktig tema i Nasjonal transportplan. Tiltak i Nasjonal transportplan kan både ha positive og negative konsekvensar for klimagassutslepp. Det er særleg lagt vekt på byvekstvtalar, teknologisk utvikling og elektrifisering for å kunne nå klimamåla.

Folkehelse:

Utbygging av statleg infrastruktur kan få stor betydning for folkehelse gjennom auke/reduksjon i utslepp, støy og forureining. Trafikktryggleik er også eit viktig tema i Nasjonal transportplan

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Nasjonal transportplan vil vere ein viktig premis for regional utvikling i fylket gjennom utbygging av statleg infrastruktur.

Konklusjon

Nasjonal transportplan er eit omfattande dokument, og det vert rådd til å gje høyringsfråsegn i tråd med innstillinga.