

Dato: 08.042024

Arkivsak: 2022/65105-97

Saksbehandlar: Matti Torgersen

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen Stortinget

Frå: Fylkesordførar Jon Askeland

St. meld.nr 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 – innspel frå Vestland fylkeskommune

Vi har følgjande hovudinnspele til NTP 2025-2036 ut i frå fylkestinget sine prioriteringar:

Bybanen i Bergen:

- Bybanen til Åsane vert lagt inn i NTP med oppstart i første periode. Partane i Bypakke Bergen vil arbeide vidare med omfanget av bybaneprojektet slik at eit avkorta prosjekt i første periode held seg innanfor ei ramme på 2-3 mrd. kr i statlege midlar.
- Utbygging av Bybanen til Åsane føreset rask realisering av ny Fløyfjelltunnel mellom Nygårdstangen og Eidsvåg. Dette prosjektet er lagt inn i NTP med midlar frå 2025.

Fylkesveggar og rassikring:

- For å sikre trafikktryggleik og framkomst på fylkesvegane er det behov for eit større økonomisk løft med minst ei monaleg auke av tilskotet til drift og vedlikehald.
- Staten må følgje opp nasjonal gjennomføringsstrategi for rassikring også på fylkesveg ved å auke løyvingane til rassikring på fylkesveg med ein milliard årleg.

Store statlege prosjekt:

- Fylkeskommunane og næringslivet på Vestlandet står samla bak satsinga på ferjefri E39. Strekinga E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast) må inn i planporteføljen i første periode.
- Første byggjetrinn av Ringveg øst, E39 Klauvaneset-Vågsbotn, må få oppstart i første periode.
- Vikafjellstunellen må prioriterast i planperioden.
- Kvikksløvlasteren på ubåt U864 ved Fedje må hevast.

Generelle merknader

Det er fleire positive trekk ved Nasjonal transportplan 2025-2036 sett frå Vestland. Det høgast prioriterte prosjektet i Vestland, fellesprosjektet E16/Vossabanen Arna- Stanghelle, er no prioritert i første periode. Det er svært viktig for innbyggjarar og næringsliv å få realisert prosjektet. At E39 Storehaugen-Førde er prioriterte er også gledeleg. Vidare er det både naudsynt og positivt at det er lagt opp til auke i særskild fordeling for fylkesveg.

Vi merkar oss at fleire utfordrande og rasutsette strekningar med store behov er prioriterte i andre periode, som rv. 15 Strynefjellet, rv. 5 Erdal- Naustdal, E16 Hylland-Slæn, E134 Bakka-Mo og E39 Klakegg-Byrkjelo. Prosjekta på Strynefjellet og Hylland-Slæn vil i tillegg erstatte svært dårlege tunellar. At det blir lagt opp til gjennomføring av Stad skipstunell, Kalvåg fiskerihamn og farleilstiltak langs vestlandskysten er positivt.

Vestland er den mest eksportrike regionen i Noreg, men konkurransekrafta for næringslivet i fylket er heilt avhengig av eit fungerande og føreseieleg transportsystem. Dette er og avgjerande for Noreg si nasjonale konkurransekraft.

Klimaendringane råkar Vestland særleg hardt. Dei skapar meir ekstremvær, meir flaum, stormflo og ras som øydelegg og slit ned infrastruktur og skapar utryggheit. Opne, trygge og framkommelege vegar og baner er grunnlag for trygge lokalsamfunn og næringsliv. Fylket har allereie det desidert høgaste vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg. Det er i dag store utfordringar knytt til både vegfundament og dekke, i tillegg til bruer, kaier og tunellar, som det er mange av i Vestland - mest blant fylka. Klimaendringane gjer behova her meir akutte.

Utdjupande kommentarar, og framlegg til Transport- og kommunikasjonskomitéen si handsaming:

For Vestland sin del står det mykje att. Følgjande forhold er særleg viktige å få på plass i Nasjonal transportplan:

Bybanen og riksvegnettet frå Bergen sentrum til Åsane:

Vidareføring av utbygging av Bybanen i Bergen og naudsynt utbetring på riksvegnettet mellom Bergen sentrum og Åsane er avgjerande for å sikre Bergen eit høgverdig, føreseieleg og kapasitetssterkt kollektivsystem, for å sikre at nullvekstmålet nås og at det overordna transportsystemet i byen ikkje kollapsar. Dette er særleg aktuelt i samband med ferdigstilling av nytt Sotrasamband og planlagt Nordhordlandstunell. Bybanen til Åsane er klar for tidleg realisering ved at det har godkjente reguleringsplanar, ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført og Vestland fylkeskommune har ein organisasjon som står klare til å starte detaljprosjektering, faseplanlegging og utbygging. Lokal finansiering er sikra i gjeldande bompakke Bypakke Bergen, og lokale parter har signalisert vilje til å nytte bompengar i oppstarten av prosjektet for å sikre kontinuerleg utbygging.

Vestland fylkeskommune ber om at Transport- og kommunikasjonskomiteen legg inn og erstattar følgjande i NTP kap 17.4.3 – avsnitt 2 og 4:

Bybanen til Åsane vert lagt inn i NTP med oppstart i første periode. Dette føreset at partane Bypakke Bergen arbeider vidare med omfanget av bybaneprojektet slik at eit avkorta prosjekt i første periode held seg innanfor ei ramme på 2-3 mrd. kr i statlege midlar. Rammene for finansiering vert lagt i gjeldande byvekstavtale i form av ein tilleggsavtale som vert utarbeidd hausten 2024 for å sikre kontinuerleg utbygging. Tilleggsavtalen må innehalde føresetnader om at statleg finansiering er avhengig av at det ikkje kjem lokale vedtak knytt til trasé og planstatus gjennom Bergen sentrum som gir meir kostbare løysingar eller endrar regulert løysing frå Sandviken og nordover. Prosjektet blir utsett dersom det framleis er usikkerheit rundt desse spørsmåla ved utgangen av 2025.

Utbygging av Bybanen til Åsane føreset rask realisering av ny Fløyfjelltunnel mellom Nygårdstangen og Eidsvåg. Dette prosjektet er lagt inn i NTP med midlar frå 2025. Føresetnadene i tilleggsavtalen skal sikre samanheng mellom utbygginga av Fløyfjelltunnelen og Bybanen.

Fylkesveggar og rassikring

Styrkinga av midlar til vedlikehald av fylkesveggar som er varsla i NTP 2025-2036 er positivt, men på langt nær tilstrekkeleg til å stoppe og heller ikkje redusere det store vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Dersom Nasjonal transportplan skal vere nasjonal, må den omfatte den samla transportinfrastrukturen, og då må fylkesvegane tydelegare med. Fylkesvegnettet er sentral for busetnad og for utvikling av næringslivet i heile landet, og er ein viktig del av den samla transportinfrastrukturen i Noreg. Fylkesvegnettet er fire gangar lenger enn riksvegnettet. For å ivareta trafikktrygging og framkomst for folk og næringsliv, må det koma eit større løft. Om fylkeskommunane ikkje blir sett i stand til å ta vare på eige vegnett, vil vi få eit stadig aukande gap mellom riksveggar og fylkesveggar. Vestland fylkeskommune har eit etterslep på om lag 20 mrd. kr, og det må kome ei monaleg auke av den føreslegne løyvinga til fylkeskommunane for å unngå at etterslepet aukar ytterlegare.

Særleg er det store behov for ei styrking av ras- og flaumsikring av fylkesvegnettet. I høyringsinnspillet til NTP i 2021, bad Vestland om ei 3-dobling av løyvingane til rassikring av fylkesvegar for at fylkeskommunen skal kunna sikra dei 6 mest kritiske rassikringsprosjekta i ein 10-årsperiode. Staten må derfor følgje opp arbeidet med nasjonal gjennomføringsplan for rassikring ved å auke løyvingane til rassikring på fylkesveg med ein milliard årleg utover den fylkesvegsatsinga som er innstilt frå departementet.

Vestland fylkeskommune ber om at Transport- og kommunikasjonskomiteen legg inn følgjande i NTP kap 13.10:

Komiteen meiner det er viktig å sikre trafikktryggleik og framkomst på fylkesvegane. Det samla vedlikehaldsetterslepet er rekna til 85-95 mrd. kr i 2022, og det er behov for eit større økonomisk løft til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet for å stogge forfallet. Komiteen ber Regjeringa arbeide vidare med ein heilskapleg og forpliktande plan for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunane. For at fylkeskommunane skal bli sett betre i stand til å ta vare på fylkesvegnettet, legg komiteen til grunn at det vert sett av ytterlegare 12 mrd. kr til opprusting og fornying av fylkesvegnettet.

Komiteen meiner at det må arbeidast vidare med nasjonal gjennomføringsplan for rassikring, og legg til grunn at det vert sett av ytterlegare 12 mrd. kr til rassikring på fylkesveg i særskild fordeling til fylkesvegar.

Store statlege prosjekt

Ferjefri E39 - Hordfast: Vestlandsfylka står for ambisjonen om ein ferjefri E39 som bind Vestlandet saman. Ferjefri E39 var grunnlaget for at Vestlandsrådet vart etablert, og har sidan oppstarten vore tydeleg på fullføring av prosjektet i alle NTP-innspel. I 2013 prioriterte Vestlandsrådet at Rogfast vart starta først, medan det vart arbeidd vidare med planlegging av dei andre prosjekta. Fullføring av E39 Rogfast gir lita meining utan at også E39 Hordfast vert bygd. Ferjefri E39 er ikkje berre eit regionalt samband på Vestlandet. Det er eit samband som er heilt sentralt for store delar av det eksportretta næringslivet i landet og for landet si konkurransekraft. Det er ikkje akseptabelt at prosjektet blir plassert i ein «utviklingsportefølje», og må prioriterast for oppstart i første del av NTP.

Vestland fylkeskommune ber om at Transport- og kommunikasjonskomiteen legg inn følgjande i NTP kap. 13.8.1:

Utbygging av ferjefri E39 er heilt sentralt for utvikling av næringslivet og konkurransekrafta i Noreg. Stortinget vidarefører ambisjonane om ferjefri E39 som bind Vestlandet saman. Strekninga E39 Ådland - Sveгатjørn (Hordfast) blir lagt inn i planporteføljen for komande periode.

E39 - Nordhordlandstunellen: Det er heilt uholdbart at strekninga E39 Klauvaneset- Vågsbotn i Bergen ikkje er prioritert i 1. periode. Dette er første byggjetrinn for ringveg øst, og heilt sentralt for transportsystemet i Bergensområdet. Strekninga er kritisk overbelasta, med ein ÅDT på 18-25.000 og har svært låg standard. Prosjektet tåler ikkje fleire utsetjingar no. Me ber Stortinget sikra at Statens Vegvesen set inn nok ressursar til prosjektet, slik at reguleringsplanen vert raskt ferdigstilt for oppstart i første periode.

RV 13 - Vikafjellstunellen: Rv. 13 Vikafjellet er det hyppigast stengte vegsambandet i Sør-Noreg grunna skred og vanskelege køyreforhold vinterstid, og må inn i planporteføljen. Både Statens Vegvesen og Nye Veier as viser til at økonomiske løyvingar for bygging av Vikafjellstunellen er ei rein politisk prioritering. Vestland fylkeskommune understrekar at i tillegg til verdien av å sikra Vik kommune vinteropen veg, så må det beredskapsmessige leggjast større vekt enn det hittil har gjort.

Heving av ubåt U864: Vi viser til fylkestinget sine tilrådingar om heving av den kvikksølvholdige lasten til ubåt U864 ved Fedje. Det hastar å fjerne kvikksølvet, og vi meiner at dette må følgjast opp gjennom Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2025-2036. .