



Bergen, 28. april 2023

Til
Vestland fylkeskommune
Her

Høringsuttale - Prioriteringsdokumentet til NTP 2025-2036

Vi er glad for at Statens Vegvesen har prioritert E39 Ådland- Sveгатjørn (Hordfast) høyt i sin tilråding i prioriteringsdokumentet av 31. mars 2023, der de har prioritert etter hvilke prosjekter som har størst nytte for samfunnet og Staten.

Hordfast er Vestlandets desidert viktigste og dessuten et av Norges mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekt.

Vi forventer at Vestland fylkeskommune følger opp denne anbefalingen og støtter en snarlig realisering av prosjektet i sin høringsuttale til Regjeringens arbeid med NTP (2025-2036).

Sjømatnæringen er en stor og betydelig næring på Vestlandet. Vi har behov for raske og rasjonelle transportruter for frakt av produktene våre, men også tilgang på arbeidskraft er viktig for næringen.

Sjømatnæringen trenger økt konkurransekraft, utvidete bo- og arbeidsmarkeder gjennom økt mobilitet og regionforstørring. Dette vil en effektiv E39 gi.

Hordfast er avgjørende viktig infrastruktur for regionen, men også med tanke på at den sammen med Rogfast vil gi en moderne vei og ferjefri forbindelse til Kristiansand.

Økt mobilitet som grunnlag for nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørring vil bli avgjørende for om sjømatnæringen og leverandørindustrien skal kunne greie sin oppgave med å opprettholde og skape nye arbeidsplasser. Sysselsetting er selve grunnlaget for fortsatt velferdsutvikling på Vestlandet.

Regionen fra Stavanger til Bergen og fylkene Rogaland og Vestland er Norges fremste eksportregion. Sjømatnæringen står for store eksportverdier i vår landsdel, men er avhengig av bedre kommunikasjoner for å møte en stadig sterkere konkurranse.

Sjømatnæringen og leverandørindustrien på akse Bergen- Stavanger er avhengig av å omstille seg på flere områder, for nye oppgaver og markeder. Næringslivet er tydelig på at investeringer i infrastruktur med dokumentert samfunnsmessig lønnsomhet må gjennomføres. Infrastrukturen langs kysten må prioriteres.

Hordfast er ett av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene, om ikke det beste, som kan gjennomføres innen kort tid. Vi viser her til Staten Vegvesen sine egne beregninger, men også rapporten fra Menon Economics som underbygger prosjektets produktivetsgevinster og lønnsomhet utover vanlige samfunnsøkonomiske beregninger.

Prosjektet er kritisk viktig om Vestlandet skal makte å gjennomføre de krevende omstillingene næringslivet i regionen åpenbart står foran.

Derfor ber vi om at Vestland fylkeskommune vektlegger hvor viktig dette prosjektet er for landsdelen og at Hordfast prioriteres høyt i fylkeskommunens høringsbrev til NTP.

Lykke til med behandlingen!

Med hilsen

Gerhard Meidell Alsaker (sign)
Alsaker Fjordbruk AS

Olav Svendsen (sign)
Bremnes Seashore AS

Andreas Kvame (sign)
Grieg Seafood ASA

Henning Beltestad (sign)
Lerøy Seafood Group ASA

Ivan Vindheim (sign)
Mowi ASA



19.04.23

Vestland Fylkeskommune

Rv 15 Otta-Måløy er det viktigaste aust/vest sambandet til/frå Nordfjord og Søre Sunnmøre. Rv15 knyter kyst og innland saman med hamn i Måløy og E6 og tog på Otta. RV 15 Måløy – Otta er einaste ferjefrie korridor til E6 – Oslo – Trondheim mellom Sognefjorden i sør og Storfjorden på Søre Sunnmøre i nord.

Eldre, smale og låge tunnelar på Rv15 Strynefjellet i kombinasjon med rasfare og stigning opp til 12 % gjer Rv15 til ein flaskehals særleg for næringstransporten. Ekstra reiselengd gjennom å måtte velje alternative ruter gir dårleg miljøavtrykk. I tillegg går det også ut over dei lovbestemte køyre- og kvilestidsreglane. Rv15 Strynefjellet er mellom 3 fjelloverganger med størst tap for næringslivet. Dei 2 andre ligg i Nord-Norge (E10 over Bjørnfjell og E6 over Saltfjellet).

Daglege ekspressbussar over Strynefjellet er avhengige av påliteleg veg for at kollektiv skal verte nytta.

Etter mange år med utgreiing vart konsept B1 med arm til Geiranger valt som ei framtidsretta og ras-sikker løysing mellom Stryn og Skjåk i 2018. Løysinga eliminerer 13 skredpunkt langs RV 15, redusere stigninga ned til 4,5 % og opnar opp trekkruiter til viktige kalveområde for den sårbare villreinen.

Næringslivet er heilt avhengig av tilnærma 100 % regularitet over Strynefjellet. Ny Strynefjellstunnel fjernar ein flaskehals som i dag er ei barriere i transportsystemet. Arma til Geiranger har beredskapsfunksjon og opnar for meir heilårsturisme i heile regionen, med opning for landstraum til verdsarvområdet.

For vidare næringsutvikling i ein stor og ferjefri region er ei rask realisering av vedteke konsept avgjerande. Det vil gi god framkomst og redusere reisetida særleg for godstransporten.

No haster det at reguleringsarbeidet vert prioritert og at det kjem startløyving til anleggsdrift i perioden 2025-2030.

Stryn AP

Stad AP

Anita-Linda Pettersen Almskår

Siri Sandvik

Bremanger AP

Kinn AP

Nils Jørgen Sagebø

Doris Christensen

Vestland Fylkeskommune

post@vlfk.no

Bergen

Høyringsinnspel til NTP (2025 – 2036)

Generelt til NTP 2025 – 2036 meiner me at Vestland fylkeskommune skal krevje at uavhengig av ramme, så må dei prioriterte prosjekta knytt til E39 korridoren og E134 korridoren med i ramme. Slik får ein framdrift i dei prosjekta som allereie er godt modne, er klar for igangsetting og er naudsynte for vidare bygging av vestlandet som industri og eksport region nr. 1 i Noreg. Det betyr at Vestlandet må få einstørre del av totale ramma.

Tog har i NTP fått ei heilt spesiell særstilling. Tog representerer om lag 5% av gods og persontrafikken, men blir tildelt 50% av midlane. Argumentet har vært berekraft og miljø. Nå elektrifiserast også ferdsel på veg. Veg gir fiskale skatte- og avgift- inntekter, i motsetning til tog. Resultatet er at viktige og meir samfunnsøkonomiske veg prosjekt skyvast langt ut i tid.

Det betyr nedbygging av distrikta og viktige næringar, saman med ei demografisk med tilhøyrande demokratisk forvitring.

Oppsummert prioriteringsliste

- E39 Ådland - Sveгатjørn (Hordfast) start første periode 2025-2030
- E39 Bokn – Stord må inn i NTP
- E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita må inn i NTP
- E134 Haukelivegen –Seljestad-Røldal start første periode 2025-2030
- E134 Bakka – Solheim må inn i NTP

Ein ber om at fylket, gjennom statlege overføringar prioriterer å sikre midlar til

- naudsynt rassikring av fylkesvegnettet, spesielt i indre Kvinnherad.
- tverrsambandet frå E39 til Austevoll
- tverrsambandet frå E39 til Kvinnherad.

Det må arbeidast vidare for å sikre at ferjeavløysnings midlar kan nyttast ved innkorting av ferjer.

E39 Bergen - Stavanger

Industriregionen Sunnhordland er særst glad for at Statens Vegvesen (SVV) no innstiller på å fullfinansiere E39 Ådland - Sveгатjørn (Hordfast) i neste NTP, mellom anna med basis i Samfunnsøkonomisk nytte.

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

- Bortfall av 8000 flyreiser årleg
- Bortfall av inntil 10 ferjer årleg
- Stor reduksjon i forbruk av energi
- ..med tilhøyrande reduksjon i utslepp av klimagassar

Statens netto bidrag til Hordfast er 10 mrd. av ein brutto investeringskostnad på 40 mrd. (2022 kr). Det er da trekt frå mva. 8 mrd., bompengar 14 mrd., og dagens ferjekostnader ned diskontert med realrente på 4 % som blir 7.5 mrd. I denne berekninga er det lagt til over 150 mill. i årleg ekstra vedlikehald av bruene!

E134 Haukelivegen – eksportvegen og vår veg til og frå austlandet.

Eksportfylka Vestland og Rogaland må ha god tilgang til marknadene austover og til Gardermoen via E134. Dei prioriterte etappane i fylket på E134 vil gje stor reduksjon i forbruk av energi og legge til rette for sikker ferdsel i området. Målet må være å få ein 100% vintersikker veg som gir nødvendig forutsigbar ferdsel over fjellet.

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 Noregs 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 de skal greie omstillingane de nå står framfor på ein 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.

Det leggjast nå ned et betydeleg arbeid for å være med å utvikle nye spennande og innovative industrielle løysningar, også innanfor bru teknologi. Med å ta med seg offshore teknologien og utviklinga som har vert her dei siste tiåra, har både Aker Solutions, Leirvik og Hydro hatt aktive roller inn i studiar med bruk av nye materialar som aluminium, og nye metodar for bygging og installasjon av bru bane og bru tårn. Industrien posisjonerer seg nå for å ta marknadsdelar i infrastruktur-prosjekta som kommer.

Atheno.

Atheno er industriklynga i Sunnhordland, som omfattar alle dei store og ein stor av dei mindre industrielle aktørane rundt Sunnhordlands bassenget. Atheno og våre medlemsbedrifter har lenge sett nødvendigheita av å knytte vestlandet saman til ein sterk industriell- og næringsregion gjennom ein effektiv infrastruktur frå Stavanger via Haugalandet og Sunnhordland til Bergen, og med eit effektivt og sikkert tverrsamband til austlandet.

Med helsing

Lars Solberg, styreleiar, Atheno

Rune Rafdal, leiar Fellesforbundet avd. 118 Hardanger - Sunnhordland

Arve Kleppe, verftsdirektør Aker Solutions Stord

Jon Ola Ystgaard, fabrikkssjef Hydro Husnes

Helge Gjøsæter, adm. direktør Leirvik

Pablo Barrera, konsernsjef Haugaland Kraft

Hans-Petter Nesse, adm. direktør Wärtsilä Norway

Olav Svendsen, adm. direktør Bremnes Seashore

John Martin Mjånes, adm. direktør SKL

Øystein Matre, adm. direktør Westcon Yards

Jakob Særsten, konsernsjef LOS Gruppen

Lars Magne Eidesvik, dagleg leiar Eidesvik Havfiske

Kolbjørn Mehl, IWOCs COE leader Baker Hughes

Sveinung Vestbø, dagleg leiar Bømlo Skipsservice

Svein Hatlevik, styreleiar GB Stord

Birte Nilsen, dagleg leiar Opero

Signe Lund Jansen, dagleg leiar Eidesvik Invest

Lars Hovda, dagleg leiar Sunnhordland Mek. Verkstad

Børge Pedersen, dagleg leiar Vågen

Frode Gravdal-Olsen, manager ABB Energy Industries



Skriftlig innspill til Vestland fylkeskommunes NTP-høring.

Viser til samferdselseteatene/direktoratenes anbefalinger innenfor rammene av
Samferdselsdepartementets bestilling og invitasjon til høringsinnspill til Vestland Fylkeskommune.

Vi har følgende hovedinnspill til prioriteringene:

- Vestlandets transportkostnader er høyere enn våre konkurrenter i inn og utland. Denne urettferdigheten må jevnnes ut for å sikre verdiskaping, utvikling og jobber.
- NTP er statens prioritering, Vestland fylkes oppgave er etter vår mening å få frem de behovene vi har.
- Det er avgjørende å stå løpet ut; vi vil legge vekt på at prosjekter som allerede er inne i gjeldende NTP må realiseres. Fylkets merknader må være samlende, og ikke direkte eller indirekte skrive ut prosjekter som allerede er prioritert i gjeldende NTP.
- Med de rammene som skisseres, må det legges stor vekt på å beholde de prosjektene som er inne i gjeldende NTP.
- Det er ikke akseptabelt å havne på noe lavere enn ramme 3+++
- Bergen næringsråd vil spesielt fremholde følgende prosjekt: Bybane med forlenget Fløyfjellstunnel (E16/39), K5 Arna-Voss (E16/Vossabanen), Hordfast (E39), opprusting av E134, Ringveg øst (E16/39) med Klauvaneset-Vågsbotn.
- Vedlikeholdsetterslepet er fortsatt stort, og må reduseres i perioden både på fylkes- og riksvei og jernbane.
- Planen må ha som ambisjon å redusere utslipp fra transportsektoren

En plan for større verdiskaping, velferd og jobbskaping

Vestlandet har i dag store mangler i samferdselsystemet. Mangel på en fast, fergefri sambandakse nord-sør mellom Stavanger og Bergen, et helt nødvendig velfungerende transportsystem i Norges nest største by, og en trygg, effektiv og rassikker transportakse øst vest, gir store utfordringer. På grunn av dette er transporten mer utrygg, den er dyrere, mindre effektiv og store ressurser går til spille. Det medfører større kostnader, flere ulykker, mindre verdiskaping og mindre velferd på grunn av manglende og dårlig

vedlikeholdt infrastruktur. NTP bør være en plan for å redusere transportkostnader i form av ulykker, ventetid, reisetid og utslipp, og legge grunnlag for vekst.

Det er viktig å gjennomføre prosjekter som er i prosess

Vi vil advare sterkt mot å ta ut prosjekter som er inne i gjeldende NTP. Samferdselsprosjekt er prosjekter med lang planleggingstid gjennom kompliserte planprosesser og kvalitetssikringsprosjekter. Gjennom disse prosessene formes prosjektene, og prosessene skaper rettmessige forventninger, og der legges store ressurser ned i gjennomføringen. Resultatet er kompromisser med stor lokal og regional deltakelse, og avklaringer som gjør prosjektene bedre og klare for bygging. Bergen Næringsråd vil legge vekt på at stadige omkamper og plutselige reverseringer vil skape store utfordringer, ikke minst i forhold til legitimitet i prosessene.

Derfor er det viktig at prosjekter som allerede er prioritert i gjeldende NTP blir beholdt og fulgt opp i neste NTP. Slik rammene antydes for kommende NTP, og slik anbefalingen fra etatene/direktoratene er, ser det ut som om der kan være fare for at noen slike prosjekter faller ut.

Det argumenteres i noen sammenhenger som om det å skyve ut ett prosjekt i et fylke, automatisk vil gjøre de midlene tilgjengelig for andre prosjekter i samme fylke. Det er ikke tilfelle. Vi vil understreke at de prosjektene som ligger i gjeldende NTP er det staten som har prioritert på bakgrunn av regional og lokal tilslutning, og det er staten selv som har satt i gang plan- og kvalitetssikringsarbeid. Dermed bør staten også ha et ansvar for å gjennomføre de enorme prosessene de har satt i gang.

Innspillet til NTP er et regionalt kompromiss, og av hensyn til regionalt samhold bør der være stor regional solidaritet når det gjelder prosjekter i de enkelte deler av fylket.

Rammen er for lav

Rammen som er skissert i departementets bestilling er åpenbart for lav til å løse Vestlandets helt prekære og grunnleggende transportutfordringer. Rammen må økes tilstrekkelig til at de viktigste prosjektene, og i det minste de prosjektene som allerede er i gjeldende NTP kan realiseres. Det innebærer blant annet at K5 Bergen-Voss og en forlengelse av Fløyfjellstunnelen må tas med. Der er i tillegg en rekke prosjekter som ikke er en del av gjeldende NTP som må prioriteres. Det gjelder ikke minst en økt ramme til vedlikehold av veg og bane.

Prioriterte prosjekter

Vi vil i denne sammenhengen fokusere på de prosjektene som allerede er i prosess i vårt nedslagsfelt. Vi understreker at det er flere prosjekt i Vestland fylke, og vi støtter også disse.

Bergen næringsråd mener at for å bidra til å etablere et mer verdiskapende samferdselssystem i regionen og på Vestlandet bør følgende prosjekter som et absolutt minimum realiseres innenfor denne NTP:

- Byvekstavtale/Bybanen med forlenget Fløyfjellstunnel (E16/E39)
 - o Prosjektet sikrer større mobilitet, byutvikling og lavere utslipp. Med en forlenget Fløyfjellstunnel sikrer det også større redundans i vegsystemet og bedre beredskap. Konsept er valgt og reguleringsplan vedtas denne våren. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig ressurser til å modernisere samferdselssystemer i de store byregionene.
- «Hordfast» (E39)
 - o Prosjektet er ett av få som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Planarbeidet er godt i gang. Det sikrer regionforstørring og innebærer høyere beredskap og mindre energibruk per reisende. Prosjektet er strategisk viktig for landet, fordi det binder sammen de største befolknings- og næringsklyngene på Vestlandet. Kombinert med Rogfast gir dette et bo- og arbeidsmarked som kan utfordre den østlandske dominans. Vi viser ellers til uttalelse fra Hordfast AS
- «K5» (Fellesprosjektet E16 og Vossabanen)
 - o Prosjektet er viktig for å kunne gi reisende en trygg og effektiv forbindelse. Vi mener de samfunnsøkonomiske analysene her undervurderer avvisningseffekten av en strekning som fremstår utrygg. Utfordringene på strekningen tør være godt kjente. Vi viser ellers til uttalelsen fra K5-alliansen.

- «Ringvei øst» (E16 Vågsbotten – Arna, E39 Vågsbotn – Klauvaneset)
 - o Strekningen mellom Eikåstunnelen og Nordhordlandsbroen er en av flaskehalsene i samferdselssystemet i Bergensregionen. For Klauvaneset-Vågsbotten er bompengepotensialet slik at den bør kunne fremskyndes. Vi viser ellers til uttalelse fra Region Nordhordland.
- E134 oppgradering
 - o E134 har behov for en rekke oppgraderingsprosjekt for å fremstå som en fungerende hovedlinje vest-øst. Vi viser ellers til uttalelse fra Haukelivegen AS når det gjelder opprustingsprosjektene langs E134.
- Vedlikeholdsetterslep på vei og bane
 - o Det er ikke god samferdselsøkonomi å la infrastruktur forfalle. Vi forventer ikke at alt er «som ny» hele tiden, men trygghet og fremkommelighet må sikres gjennom godt vedlikehold

Vi vil understreke at der er en rekke andre prosjekter i Vestland som er viktige, men vi har her valgt å legge vekt på de prosjekter som er i prosess allerede.

I tillegg til dette vil vi peke på fremdriften i ERTMS-prosjektet. Store deler av Bergensbanen skulle hatt systemet fra 2023. For tiden antydes det 2028. Arbeidet med revidering av signalplanen er i gang. Vi frykter utsettelse av nytt signalsystem og konsekvensene av det. Dagens signalsystem er utdatert og sårbart. Full effekt får vi ikke før hele Bergensbanen har ERTMS. ERTMS er viktig for sikkerhet, men også for å kunne utnytte infrastrukturen mer effektivt.

Vi vil også peke på at Ringeriksbanen er viktig for å kunne gi toget større konkurransekraft. Den gir også større redundans i togsystemet. Det siste er viktig for å gi tryggere og mer forutsigbar fremføring av personer og gods ved planlagt vedlikehold og uventede hendelser.

Luftfart og havn er også avgjørende for nærings- og godstransport. Når det ikke kommenteres her, er det et uttrykk for at ansvarsnivå og prioriteringsansvar er annerledes for disse, og det vil bli kommentert i relevante sammenhenger.

En plan for lavere utslipp

Ny NTP må legge til rette for lavere klimautslipp. Det vil blant annet innebære en investering i infrastruktur for lading og nullutslippsdrivstoff for næringskjøretøy. Langs hovedårene og i større byer og tettsteder må der være tilgjengelig ladeinfrastruktur som sikrer at det er mulig å transformere til utslippsfri næringstransport.

Byvekstavgiftene er en viktig del av dette. Disse må se byregionen i helhet. Her er det spesielt viktig å se veisystemet i helhet. Forskjellige veieiere må ikke gi hindringer for å bygge ut klimavennlige og trafiksikre løsninger i helhet.

Med Hilsen

Monica Mæland

Adm. Dir. Bergen Næringsråd

Til Vestland fylkeskommune

Bømlo, 27. april 2023

Innspelsdokument NTP 2025 – 2036 frå Bømlo Næringsråd til Vestland Fylkeskommune

Sunnhordland er ein region med mykje og variert næringsliv. Her finn ein alt frå tradisjonell industri, til framtidsretta, grønne eksportnæringar. Næringslivet er gode på omstilling, og me har fleire bedrifter som er verdsleiarar på sine produkt og tenester i denne regionen.

Hordfast og E134 er begge svært viktige drivarar for vidare vekst og utvikling for næringslivet på Bømlo og i Sunnhordland, og viktige suksesskriteria for at fleire av våre bedrifter skal vere konkurransedyktige og ha tilhald i vår region i framtida òg. Både i høve effektivitet på transport og tilgang på kompetanse.

Bømlo Næringsråd vil difor understreke at ramme 2 må vere eit minimum for NTP 2025 – 2036, og at følgjande prosjekt må vere med i NTP 2025-2036.

1. Hordfast oppstart første perioden 2025-2030
2. E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita
3. E134 Haukelivegen –Seljestad-Røldal
4. E134 Bakka – Solheim
5. E39 Bokn – Stord

Prosjekta er mogne, klare for igangsetting og har høg samfunnsmessig verdi.

Bømlo Næringsråd meiner elles at rassikring og vedlikehald fylkesvegar må styrkast.

Bømlo Næringsråd ser elles fram til eit godt samarbeid framover, og ønskjer lykke til med innspelsprosessen til NTP.

Beste helsing

Nina Ingvaldsen

Dagleg leiar

Bømlo Næringsråd

Til VLFK

Vedr E134:

Når ein no skal leggje fram ein ny NTP for perioden 2025-36 så er det viktig å leggje kunnskapen frå Statens vegvesen sin «aust-vest rapport» til grunn.

Aust-vest utgreiinga peika på den positive samfunnsnyttan som kjem av å satse på ei heilskapleg utbygging på E134 inkl arm til Bergen.

Det er viktig i den nye NTP-perioden å halde fram prosjektlista etter kriteria for portefølgjestyring, dette vil sikra ei snarleg oppstart av dei viktige E134 prosjekta «Ny Røldalstunnel», E134 – Oslofjordforbindelsen – trinn 2 samt E134 Saggrenda- Elgsjø. Desse 3 prosjekta ligg prioritert blant dei 6 høgast rangerte prosjekte frå Statens vegvesen i deira prioriteringnotat av 31.mars 2023

I tillegg må prosjektet E134 Bakka- Solheim –«flaskehalsen på vestsida» koma med i prosjektportefølgjen.

Med vennleg helsing

E134 Haukelivegen AS

Pål Kårbø, dagleg leiar

Mob 934 29063; pk@134.no

www.haukelivegen.no;



Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel frå E39-Utvalet i Sogn og Fjordane.

E39-Utvalet Sogn og Fjordane er samansett av kommunane i den nordlege delen av Vestland fylke. Det er kommunane Høyanger, Gulen, Hyllestad, Sunnfjord, Gloppen, Styn, Eid, Vestland fylkeskommune, samt organisasjonane NLF, NAF, LO, NHO, TL, og Sunnfjord Næringsråd er observatør. Målsettinga til utvalet er å jobbe for opprusting av E39 gjennom Sogn og Fjordane til stamvegstandard og gul midtstripe.

E39-Utvalet meiner at løyvingane til samferdsle må stå i forhold til transportbehovet. Over 90% av transporten går på vegnettet, og derfor må fordelinga av den samla potten i større grad spegle eit slikt trafikkbilete. Dersom det syner seg vanskeleg, meiner E39-utvalet at den totale ramma til samferdsle må aukast kraftig, og langt utover høg ramme.

E39-Utvalet ber om at dei prosjekta som ligg inne i gjeldande NTP vert gjennomført. I vårt område gjeld det spesielt E39 Storehaugen-Bruland

E39 er hovudvegen Nord-Sør på Vestlandet.

E39 er den viktigast transportkorridoren nord-sør i Vestland. Vegen har mange stader dårleg vegstandard og opprusting av vegen må difor prioriterast høgt. Det er avgjerande at det vert sikra planleggingsmidlar og framdrift på prosjekta som ligg inne i NTP i 2023.

1. E39-utvalet forventar at den høgt trafikkerte parsellen E39 Storehaugen – Førde beheld posisjonen sin i NTP med oppstart i første periode. Det må løyvast midlar til oppstart av denne parsellen i statsbudsjettet for 2024. E39-Utvalet prioriterer dette prosjektet på førsteplass.
2. Regionen vår har fleire parseller på E39 som bør få omtale i ny NTP. Det gjeld særleg flaskehalsar på strekninga Sandane – Byrkjelo. Med ein ferdig reguleringsplan for Sandane – Byrkjelo forventar vi oppstartsmidlar raskt.
3. Vidare er det avgjerande å sikre omtale i NTP for parsellen Bogstunnelen – Sunnfjord grense. E39-Utvalet prioriterer vidare parsellen Bruland – Moskog og deretter Byrkjelo - Grodås.
4. Det må 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

Det er to punkt på E39 med høg rasfaktor som er Skjærsura og Våtedalen. E39-utvalet meiner desse bør omtalast som rassikringsprosjekt i ny NTP.

Ferjeavløysing

E39-utvalet i Sogn og Fjordane syner til evalueringa av ferjeavløysingsordninga som pågår no. Utvalet meiner ordninga må halde fram. Utvalet ber også om at ferjene på riksvegane vert innlemma i denne ordninga.

Helsing

Jenny Følling

Leiar E39-Utvalet



Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel frå Fjordane interkommunalt politisk råd til Vestland fylkeskommune

Fjordane interkommunalt politisk råd (Region Fjordane) består av 11 medlemskommunar i den nordlege delen av Vestland. Det bur nærmare 80 000 innbyggjarar i regionen. Vi ønskjer å styrke Fjordane gjennom ei sterk interessepolitisk stemme. Våre strategiske mål er verdiskaping, klima og miljø, sikre gode lokalsamfunn og marknadsføre Fjordane som ein attraktiv bu, leve-, arbeids- og besøksregion.

Transportpolitiske utfordringar i Fjordane

Regionkartet er i endring som følgje av auka interaksjon mellom kommunar, sentra og omland. Det gir òg endra bu-, arbeid- og serviceområde. Region Fjordane er eit resultat av det. Ein viktig drivar skriv seg frå vekst og utvikling i regionen. Utfordringa er å sikre god, funksjonell og trygg infrastruktur.

Kommunane i Region Fjordane ønskjer å vere ein aktiv medspelar til utvikling av Vestland slik at ein framleis vil ha ein god breidde i næringslivet og vere landets største eksportfylke.

Region Fjordane omfattar tre av dei største fjordane i landet. Som resten av Vestlandet har vi ein sær sars varierende natur frå høg fjellsområde til fjordane og ut til eit rikt øyrike langs kysten. Fjordane har fantastiske naturressursar som kan nyttast, men òg store utfordringar med omsyn til geofare.

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

Det er vidare viktig at dei prosjekta som er inne i gjeldande NTP vert gjennomført.

Vi meiner dei prosjekta som er med i denne uttalen svarer godt ut dei premissa som samferdsledepartementet utfordrar fylkeskommunen på.

NTP 2025 – 2036

Vegprosjekt

E39 er hovudvegen Nord-Sør på Vestlandet. Denne viktige transportkorridoren har mange stader dårleg standard. Region Fjordane meiner det er viktig at den trafikkerte parsellen E39 Storehaugen–Førde beheld posisjonen sin i første periode i NTP. Det er avgjerande at det i 2023 vert sikra planleggingsmidlar til prosjekta som ligg inne i NTP. Det må vidare løyvast midlar til oppstart av E39 Storehaugen–Førde i statsbudsjettet for 2024.

Regionen har fleire trasear på E39 som må få omtale i ny NTP. Det gjeld særleg punktutbetring Sandane – Byrkjelo. Med ein ferdig reguleringsplan for Sandane – Byrkjelo forventar vi oppstartsmidlar raskt. Vidare er det avgjerande å sikre omtale i NTP for tiltaka Bogstunnelen – Sunnfjord grense, Bruland – Moskog – Vassenden og Byrkjelo - Grodås.

Rv. 5 gjennom Florø ber preg av manglande tilrettelegging. Markegata er den nest mest trafikkerte vegen i tidlegare Sogn og Fjordane og må oppgraderast for å sikre betre tilkomst til Florø hamn. Strekinga ligg inne i første periode i NTP og tiltaket må fullfinansierast slik at ein får ein rask oppstart.

Når det gjeld aust- vestsambandet Rv15 Strynefjellstunnelen, så forventar vi at tiltaket framleis blir med i NTP og at ein held fram med det reguleringsplanarbeidet, med mål om oppstart av prosjektet i første periode.

Rassikring

Rv 5 Erdal – Naustdal er ei svært skredutsett strekning. Tiltaket ligg inne i dagens NTP. Denne rasfarlege parsellen må behalde plassen også i neste NTP slik at utbygging kan starte i 2026. Vi stiller oss difor undrande til at Statens vegvesen med grunnlag i motsegner har tatt ut tiltaket i forslag til NTP 2025 – 2036. Region Fjordane meiner desse motsegnene raskt vil kunne finne si løysing.

Tre rasfarlege punkt på E39 er Skjærsura, Våtedalen og Skredestranda. Vi meiner desse traseane på sikrast omtale i ny NTP.

Farleier og fiskerihamner

Region Fjordane vil presisere at Stad skipstunnel, verdas første fullskala skipstunnel, vert realisert i form av å lyse ut konkurransegrunnlaget i 2023. Det er avgjerande for at ein kan starte opp arbeidet hausten 2024.

Region Fjordane er vidare særskilt oppteken av å ruste opp fiskerihamner og utdjupe farleier langs kysten for å ivareta næringslivet sine behov og sikre vidareutvikling av kystsamfunna. I dag er det eit stort etterslep på fiskerihamner. Dette etterslepet bør kvitterast ut. Vi forventar at fiskerihamna i Kalvåg i denne omgang blir prioritert i NTP. Vidare vil vi nemne utbetring av Mortingsbåen, Skatestraumen- Måløy sør, innsegling til Florø, og Indre Steinsund.

Lufthamn

Region Fjordane ser det som heilt avgjerande at dagens lufthamnstruktur blir vidareført.

I samband med utlysing av nye FOT-ruter, legg staten opp til ei halvering av billettprisane. Det vil utløyse fleire reisande. Difor vil vere viktig å styrke kapasiteten og auke frekvensen på flyrutene til Oslo og Bergen.

Vi meiner at alle flyruter til og frå Anda, Førde, Florø og Sogndal bør vere ein del av FOT-ordninga.

Region Fjordane støttar fylkeskommunen og Sunnfjord kommune sitt arbeid med at Førde lufthamn vert ein nasjonal pilot for testing av el-fly på kortbanenettet.

Med ein vellukka pilot, vil det vere naudsynt å styrke arbeidet med ein tilpassa infrastruktur på det øvrige kortbanenettet. Det vil bidra til å nå målet om nullutslepp på denne delen av luftfarten.

Nytt terminalbygg ved Florø lufthamn må realiserast. Tiltaket har vore omtalt i NTP sidan 2013.

Mjuka trafikantar

For Region Fjordane er tryggleik og klima sentrale dimensjonar når det gjeld transportpolitikken. Staten må vere med å legge betre til rette for auka bruk av sykkel.

Kommunale innspel

Rådet viser elles til eventuelle eigne innspel frå kvar einskild kommune om konkrete tiltak.

Forum Nye Bergensbanen (FNB) er ein interesseorganisasjon stifta i 1993 med formål å arbeide for modernisering av Bergensbanen og at det skal ta 4 timar mellom Bergen og Oslo med toget. Medlemmene i forumet er dei 14 kommunane og dei 2 fylkes- kommunane langs banen.

Innspel til Viken fylkeskommune om NTP 2025-2036 frå Forum Nye Bergensbanen.

Fagetatane sine innspel til NTP frå 31 mars 2023 viser at deira mandat om å prioritere etter samfunnsøkonomisk nytte ikkje kan vera utgangspunkt for kva som skal prioriterast i NTP. Fagetatane tek etter FNB si meining med eit slikt mandat ikkje tilstrekkeleg høgde for liv og helse, klima og miljø og distrikts- og næringsutvikling når prosjekt skal prioriterast.

Bergensbanens forkorting bind saman aust og vest, og er eit nasjonalt prosjekt.

Det er 31 år sidan Ringeriksbanen vart fyrste gong vedteken på Stortinget. Ringeriksporteføljen er gryteklar og kan ikkje utsetjast meir. Ringerike og Hole kommune har planlagt utvikling av sine kommunar utifrå at banen kjem, infrastruktur investeringar for milliardar er teke og mykje av den vidare utviklinga i regionen står på vent.

Mellom Bergen og Voss er arbeidet godt i gang, BKK jobbar med å leggje kablar for å få utslippsfire anleggsområde. Meir enn 30 husvære er kjøpt ut for ca. 130 millionar, og det merkast i eit lite bygdesamfunn som Vaksdal at husa vert ståande tomme i påvente av oppstart av bygging av veg og bane.

Klima og miljø:

Meiner ein alvor med det grønne skiftet så må bevilgane til nye prosjekter på jernbanen aukast. Transportsektorane står for over 30% av utsleppa. Ein auka vegtrafikk for person- og godstransport vil ikkje betre trafikkssikkerheita på vegane og den vil auka monaleg utslepp av CO2 og forureining med mikroplast frå bla. bildekka.

Mellom dei to største byane er ein rask togbane nøkkelen til å få ned flytrafikken på ein av Europas topp 7 flystrekningar. Med ei reisetid ned i 4 timar vil så mange som 900.000 fleire reisande velja tog og ikkje fly mellom Oslo og Bergen.

(kjelde: <http://nyebergensbanen.no/wp-content/uploads/2022/11/Rapport-Fra-fly-til-tog-til-FNB-20221115.pdf>)

Med dei to prosjekta som er inne i NTP; Ringeriksporteføljen og K5, nærmar me oss målet, nemleg Oslo – Bergen på 4 timar.

Den nye jernbanetrasé Bergen-Voss vil gje 30 minuttar i reisetidsreduksjon!

Ringeriksbanen vil redusere reisetida for Oslo-Hønefoss med nær ein time!

Dermed er 4-timar Bergen-Oslo mogleg.

Bergensbanen har levert i over 100 år. Med desse investeringane vil me få ei moderne, framtidsretta og klimavenleg jernbane, som er klar for dei neste 100 åra!

Liv og helse:

Mellom Bergen og Voss er det planlagt ny veg og bane skal byggjast som eit fellesprosjekt som sikrar både veg og bane mot ras. Det er berre K5, parallell veg og bane, som løyser utfordringane på denne strekninga og som sikrar oss ein moderne og sikker veg og bane.

Forum Nye Bergensbanen (FNB) er ein interesseorganisasjon stifta i 1993 med formål å arbeide for modernisering av Bergensbanen og at det skal ta 4 timar mellom Bergen og Oslo med toget. Medlemmene i forumet er dei 14 kommunane og dei 2 fylkes- kommunane langs banen.

Det er og viktig at det vert lagt opp til vidare planlegging frå Stanghelle til Voss, for å sikra kontinuerleg utbygging av ny veg og bane Bergen-Voss.

E16 mellom Skaret og Hønefoss har og mange ulukker. Dette er hovudvegen mellom Oslo og Bergen og det er kvar helg stor utfart med lange køar til hytter på Ringerike og i Hallingdal.

Når det er trongt om midlar i samferdsel så må ein prioritera strekningar som er til fare for liv og helse. Det gjeld særleg K5 Bergen- Voss, men også Ringeriksporteføljen vil avhjelpe store farlege trafikkutfordringar mellom Sandvika og Hønefoss.

Distrikts- og næringsutvikling:

Ved å byggje Ringeriksbanen og ny bane Bergen- Voss så vil befolkninga langs traseen ikkje ha meir enn 2 timar til enten Oslo eller Bergen. Dette vil ha svært mykje å seie for næringsutvikling langs traseen og ikkje minst for å kunne tiltrekke seg arbeidskraft både innan offentleg og privat sektor.

- Det blir skapt ein heilt ny bu- og arbeidsmarknadsregion vel 30 minutt frå Oslo, som vil avlaste framtidig press på hovudstadsområde.
- Austlandet og Vestlandet kjem nærare kvarandre med ei redusert reisetid på ein time. Halling- dal får kortare reisetid og betre regularitet begge vegar, noko som er viktig for både reisande, for tilflytting og for rekruttering til næringsliv og offentlege arbeidsplassar.
- Ein vil få vekst og ei betydeleg verdiskaping på heile strekninga Oslo-Bergen, spesielt i Ringeriksregionen og Hallingdal, men også på Voss og i Bergensområdet/ Vestland. Dette er avgjerande for å oppretthalde levande bygder og vekst i distrikta.
- Tog blir eit reelt samferdselstilbod til den største reiselivsregionen i landet, Hallingdal, og vil avlaste Rv 7, som ofte er heilt «full» av hyttehallingar som står i kø gjennom dalen.

NTP for 2025- 2036 må ha med oppstart i fyrste periode for Ringeriksporteføljen og for K5- ny veg og bane mellom Bergen og Voss.

Det må i budsjettet for 2024 setjast av nok midlar for at prosjekta ikkje stoppar opp til NTP har vore i Stortinget våren 2024. K5 treng 600 millionar i 2024 og det er vedteke i Stortinget at Ringeriksporteføljen skal få eigen finansiering i Nye Veier AS, og ikkje inngå i deira ordinære portefølje.

Voss 25 april 2023

Med helsing

Hans- Erik Ringkjøb
Leiar

Kontaktinformasjon:

Forum Nye Bergensbanen

Styreleder i FNB og ordfører på Voss, Hans- Erik Ringkjøb
m. 97138720

e-post: hans.erik.ringkjøb@voss.herad.no

Nestleder i FNB og varaordfører i Ringerike, Dag Henaug
m. 97537306

e-post: dag.erik.henaug@ringerike.kommune.no

Daglig leder Hilde Magnusson
m. 41566450

e-post: hilde.marie.magnusson@vlfk.no

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
post@vlfk.no

**Innspel til Vestland fylkeskommune si handsaming av høyringsuttale til
prioriteringsoppdraget for NTP - Høyringsfrist 3. juli 2023**

Hardangerrådet vil koma med følgjande innspel som vi ber Vestland fylkeskommune ta inn i si høyring til saka:

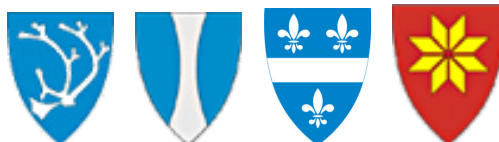
- Likelydande uttalar frå Vestland og Rogaland fylkekommunar vedk. viktige prioriteringar som rassikring og standardheving vil auka tyngden i uttalane.
- Det må setjast krav om større pott til rassikring, og gjeninnføring av eige rassikringskapitel i NTP.
- Fylkeskommunane må støtta Nasjonal Rassikringsgruppe sitt krav: Liv og helse først.
 - 2 milliarder meir pr år til rassikring av fylkesvegane – inn i NTP.
 - 2 milliarder meir pr år til rassikring av riksvegane – inn i NTP.
- Kap 31 skredsikring er nulla ut, men inngår i kap 30 riksveginvesteringar. Kap 31 må inn igjen og aukast kraftig.
- Arbeidet for ein framtidig skredfaktormodell må få lokal aksept og oppnå stabil politisk tillit (gjeld f.o.m. NTP 2029-2040). Det er uakseptabelt om det vert slik at ny modell ikkje skal på høyring. Fylkeskommune må krevja ekstern og open høyring.
- Me ber fylka vera pådrivar for og sjølv prioritera konsekvensutgreiing i høve ny skredfaktormodell før ferdigstilling. Korleis blir prioriteringslista med ny modell? Den nasjonale gjennomføringsplanen for skredsikring av riksvegar skal vera ferdig til 1. oktober og deretter på høyring. Den må verta ein reell plan, ikkje berre ei liste over allereie løyvde tiltak.

Kinsarvik, 5. mai 2023

Med fruktbar helsing frå
Hardangerrådet

Roald Aga Haug
rådsordførar

Jostein Eitrheim
dagleg leiar



Bergen, 25. april 2023

Vestland fylkeskommune
Her.

Innspill til SVV sin prioritering av økonomiske rammer for NTP 2025-2036

Takk for muligheten til å komme med et skriftlig innspill i anledning at Statens vegvesen 31.mars d.å. oversendte sitt svar til Samferdselsdepartementet på prioriteringsoppdraget.

Hordfast AS arbeider for snarlig realisering av E39 Ådland – Sveгатjørn, Hordfast. Selskapet er eid av NHO, Bergen Næringsråd, Stord Næringsråd, Bømlo Næringsråd, Næringsforeningen Haugalandet og Stavanger Næringsforening. Kommunene Tysnes, Austevoll, Fitjar, Bømlo, Stord, Sveio, Tysvær og Haugesund er også medeiere. Selskapet driftes av tilskudd fra bedrifter som er opptatt av Vestlandets konkurranse situasjon og den store omstillingen som næringslivet står overfor i tiden som kommer.

Oppsummering

Fergefri E39 mellom Stavanger og Bergen; Hordfast, Rogfast og Bokn-Bømlafjorden vil knytte 1 million mennesker på Sør-Vestlandet sammen i nye bo- og arbeidsregioner. Reisetiden mellom Stavanger og Bergen reduseres fra 4,5 til 2 timer.

Dette vil gi en regionforstørrelse der noen av landets sterkeste industri-, teknologi- og næringsregioner – Stavanger, Haugesund, Sunnhordland og Bergen – knyttes sammen. Et fundament for samhandling og næringsutvikling som vil skape nye muligheter for bærekraftig vekst i fastlandseksport fra regionen. Over 30% av Norges fastlandseksport kommer allerede fra denne regionen. Med regionen sine naturgitte fortrinn vil denne andelen vokse, gitt en effektiv og sikker infrastruktur.

Hordfast rangerer helt i toppen (som ett av kun to prosjekt med positiv nytte i dokumentet), av de 26 omtalte prosjekter mht. samfunnsnytte og Netto Nytte per Budsjettkrone (NNB). Dette er samlet effekt av de store reduksjonene i reisetid, stor bompengendeckel og utfasing av høye ferjekostnader for stat og fylke.

Vi er glade for den prioriteringen Statens Vegvesen gir prosjektet, og støtter Samferdselsdepartementet sin påpekning i bestillingen, at prosjekter med høy samfunnsnytte må prioriteres.

E39 Ådland- Sveгатjørn, Hordfast bør få en rask realisering, fordi prosjektet både vil gi et betydelig bidrag til nasjonaløkonomien og bidra til bedre mobilitet og samfunnsutvikling på Vestlandet. Fergefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil skape et attraktivt Vestland og dermed tiltrekke seg den befolkningsvekst som Norges #2 region trenger for å gjennomføre

sin samfunnsoppgave som bærekraftig eksportregion #1. Dette er både demografisk og demokratisk av stor betydning for videre utvikling av Norge.

Infrastruktur på Vestlandet er mer enn bare Hordfast. Vi ser med bekymring på at både ramme 2 og 3 er for lave til å møte de samlede utfordringene vi har for å etablere en tjenlig mobilitet på Vestlandet.

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

Lederne i både NHO og LO er tydelige på at økt mobilitet som grunnlag for nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørring vil bli avgjørende for om næringslivet skal kunne greie sin samfunnsoppgave med å skape nye arbeidsplasser og legge grunnlaget for fortsatt velferdsutvikling på Vestlandet og i landet ellers.

Regionen fra Stavanger til Bergen og fylkene Rogaland og Vestland er Norges fremste eksportregion. Verdiskaping og eksport er basert på de naturgitte fordeler som Vestlandet har og som bare kan gjøres her; men regionen må være attraktivt nok.

Industrien på akse Bergen- Stavanger står foran omstilling på flere områder, for nye oppgaver og markeder. Industrien her er tydelig på at infrastruktur må bli radikalt bedre og at Hordfast må bygges raskt om de skal greie omstillingene de nå står framfor på en god måte.

Ringvirkningsanalyse av utbyggingen av Hordfast – MENON Economics

Menon Economics har utarbeidet en analyse av sysselsettings-, verdiskapnings- og skatteeffekter som følge av selve utbyggingen av Hordfast.

Fra sammendraget:

- *Sysselsettingseffekter på opp mot 24 500 i hele landet, fordelt utover utbyggingsperioden.*
- *Verdiskaping 23 milliarder kroner, som består av 13,5 milliarder kroner i lønn og 9,5 milliarder kroner i brutto driftsresultat.*
- *Utbygging av Hordfast vil resultere i skatteeffekter på opp mot 6,5 milliarder kroner.*
- *Hordfast vil også resultere i store produktivitetsvirkninger.*
- *Broen over Bjørnafjorden vil være en viktig brikke i teknologioverførselen fra offshore leverandører til resten av norsk næringsliv.*

Ny målstruktur i NTP

Vi er kjent med at Regjeringen har revidert målstrukturen som skal gjelde for NTP (2025-2036) Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, og

er en overbygning over de øvrige delmålene. E39 Ådland- Svegatjørn innfrir på alle delmålene i målstrukturen.

Store kostnadsreduksjoner.

Det er viktig at staten har søkelys på kostnadsreduksjoner, mest mulig igjen for pengene og samfunnsøkonomisk nytte for samfunnet i realiseringen av store statlige prosjekt.

SVV har gjennomført et solid arbeid over flere år med søkelys på optimaliseringer i traseen og forenkling av løsninger, basert på konvensjonell og kjent teknologi. Dette har resultert i betydelig kostnadsreduksjon i flere av elementene i prosjektet.

Samfunnsøkonomisk nytte og NNB i NTP.

Samferdselsdepartementet har signalisert at det skal legges betydelig vekt på enkeltprosjektenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet og dette skal legges til grunn for prioriteringsoppdraget fra virksomhetene. Hordfast har svært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet og gir høy nytte pr. budsjettkrone!

Vi er glade for at SVV ut fra dette plasserer Hordfast helt i toppen på prioriteringen av totalt 26 prosjekt.

I SVV sin gjennomføringsplan fra våren 2022 og deres prioriteringsdokument på 20 prosjekt fra juni 2022 til Samferdselsdepartementet, framstår Hordfast også som et av de mest samfunnsnyttige prosjekt i Norge under planlegging. I tillegg til den tradisjonelt beregnede nytten har MENON Economics beregnet en mernytte som følge av produktivitetsøkning og økt verdiskaping på 3.8 mrd.

Statens netto bidrag til Hordfast er kun 10 mrd. av en brutto investeringskostnad på 40 mrd. (2022 kr). Det er da trukket fra mva. 8 mrd., bompenger 14 mrd., og dagens ferjekostnader neddiskontert med realrente på 4 % som blir 7.5 mrd. I denne beregningen er det lagt til over 150 mill. i årlig ekstra vedlikehold av broene!

Reduksjon av antall ferjesamband.

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

I den senere tid har også Austevoll kommune startet drøftinger om nedlegging av fylkesferjesambandene Sandvikvåg – Husavik og Hufthamar – Krokeide. Disse kan erstattes av ett nytt kort ferjesamband mellom Reksteren (E39) og Austevoll. Overfartstiden vil reduseres fra dagens 35 minutter til 10-15 minutter, noe som vil knytte Austevoll betydelig nærmere både Bergen og Sunnhordland.

Det er også tatt et initiativ mellom kommunene Stord, Tysnes og Kvinnherad om å bygge en ny bro mellom Tysnes og Huglo sammen med etablering av et nytt fylkesferjesamband fra Huglo til Kvinnherad.

Dette innebærer at totalt 5 ferjesamband kan legges ned og 10 store energikrevende ferjer kan fases ut. Samlet sett vil dette gi enda bedre trafikk- og finansieringsgrunnlag for Hordfast som helhet

Klima og Co2 reduksjon – Hordfast er et klimaprojekt!

Klimaspørsmålet har fått en sentral betydning i samfunnsplanleggingen, så også i NTP. Realiseringen av Hordfast vil gi en betydelig CO2 reduksjon. Dette skyldes i stor grad at mange ferjer blir erstattet med et fast samband. Noen av ferjene blir riktignok erstattet med batteriferjer i løpet av noen år, men de 5 store ferjene i Halhjem- Sandvikvåg sambandet er nye LNG/hybridferjer med minimum 10+5 års kontraktstid. Overfarten er dessuten relativt lang og losse- og lastetiden svært kort, noe som ikke legger til rette for å bruke batteridrift på strekningen.

Vi ser et økende gap i tilgang på bærekraftig energi i verden, og i Norge. Da vil det største bidraget til reduksjon i utslipp være å redusere energiforbruk.

Stor energibesparelse

Å drive store ferjer i nødvendig hastighet gjennom sjøen krever mye energi. Beregninger som SVV har gjort viser at ferjedrift er 20 ganger – mer energikrevende per kjøretøykilometer enn rullende materiell på vei. Dette er uavhengig av fremdriftssystem og energikilde, energibehovet er det samme.

Rullende materiell på vei vil om kort tid være basert på null og lavutslippsteknologier og med økende grad av autonomi.

Energikommisjonen har tatt til orde for en energieffektivisering på 20 TWh. innen 2030. Her kan overgang fra ferjer til fast samband i Hordfast alene bidra med hele 0,2-0,3 TWh.

Bortfall av flytrafikk

Et annet moment er stor reduksjon eller bortfall av flytrafikk mellom Stavanger - Bergen og Haugesund- Bergen, når Rogfast og Hordfast er realisert. Her er det nær 8000 flyavganger pr år i dag, som kan erstattes med utslippsfrie komfortable busser når reisetiden blir konkurransedyktig med fly.

Hordfast vil styrke det grønne skiftet

Regionen fra Bergen til Stavanger besitter unike kompetansemiljøer innenfor ulike næringer som sammen vil være avgjørende for det grønne skiftet, herunder at Norge skal realisere sine mål om reduksjon i klimagassutslippene. Eksempler på dette er de sterke miljøene innenfor olje&gass, vannkraft, vindkraft, havbruk, maritim industri, prosessindustri og teknologiselskaper kombinert med sterke forsknings-, forvaltnings- og rådgivningsmiljøer.

I dag er disse miljøene og klyngene, blant annet pga. mangelfull infrastruktur, lokalisert på ulike steder i regionen. Gitt mer enn en halvering av reisetid vil den tverrfaglige samhandling som er nødvendig for å realisere målene i det grønne skiftet generelt og mht.

klimagassutslipp spesielt vesentlig forbedres. Denne fordelene kommer i tillegg til den verdiskapning som et større arbeids- og bofellesskap vil skape.

Når selve infrastrukturen også vil redusere energiforbruket innen person- og godstransport samt vesentlig redusere flyaktiviteten mellom Bergen og Stavanger er det en betydelig vinn-vinn både for klimagassutslipp, energiforbruk, lokalsamfunn, regionen og nasjonen for øvrig.

Anbefaling:

Vi mener at Vestland fylkeskommune skal kreve at uavhengig av ramme, så må de prioriterte prosjektene knytt til E39 korridoren og E16 Arna - Stanghelle med i rammen.

Det vil si at Vestlandet må få en større del av den totale rammen.

Med vennlig hilsen

Hordfast AS

Lars Solberg, styreleder
Industrinettverket, Atheno

Gaute Epland, nestleder
Ordfører, Stord kommune

Aina Berg
Leder NHO Vestland

Kåre Martin Kleppe
Ordfører, Tysnes

Linn Therese Erve
Ordfører, Sveio

Marit Warncke
Adm.dir. Bergen Næringsråd

Peggy Krantz Underland
VP Corporate Audit, Equinor

Marie Bruarøy
Bjørnafjorden kommune

Geir Inge Lunde
Styreleder, Initiativ Vest

Øyvind Halleraker
Daglig leder

Vestland fylkeskommune

Bergen, 28. april 2023

Innspill til Vestland fylkeskommune sitt arbeid med NTP 2025-2036

Vi vil få takke for anledningen til å komme med et skriftlig innspill til Vestland fylkeskommune (VLFK) sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP).

Innledningsvis vil vi hevde at Nasjonal transportplan 2022-2033 var en historisk sjanse til å bygge Vestlandet sammen fra sør til nord. Vi mener derfor det er svært uheldig at en nå velger å gå bort fra en rekke av de visjoner og prosjekter som lå i denne, og vi mener derfor at VLFK i sitt innspill tydelig bør adressere dette.

Vi mener:

- Det må jobbes for at rammene økes for å sikre rom til å prioritere sårt etterlenget og nødvendig infrastruktur på Vestlandet.
- NTP må brukes som et verktøy til å styrke Vestland og Vestlandet, og dermed også Norge sine muligheter til å lykkes i det grønne skiftet og som eksportnasjon.
- En tettere integrert region vil bidra til at vi beholder våre talenter og styrker konkurransekraften. Vi må prioritere de prosjektene som bidrar til dette.
- Som region må vi evne å stå sammen om de viktige prosjektene, og ikke akseptere premisset om at ulike prosjekter (i ulike kategorier) skal settes opp mot hverandre.

Kva er Initiativ Vest?

«Initiativ Vest er ei uavhengig tankesmie som skal bidra til samfunnsutviklinga på Vestlandet. Vestlandet si framtid må byggjast med utgangspunkt i tilliten, regionen sine naturressursar og talent.

Vi meiner det er ein viktig føresetnad for utviklinga av Noreg at ein i større grad desentraliserer makt, slik at avgjersler vert fatta nærmare folk, naturressursar og verdiskapinga. Eit styrkja samarbeid på Vestlandet er naudsynt for å utløyse det store potensialet som fins her. Les meir på www.initiativvest.no»

Innspill:

Skal Vestlandet beholde sine talenter og lykkes med å løse ut det store potensialet som ligger i våre enorme naturressurser og det grønne skiftet er det kritisk viktig å sikre at infrastrukturen som muliggjør dette prioriteres. Det vil kreve betydelige nasjonale investeringer og satsinger som bidrar til å utløse dette. Nå er det Vestlandet sin tur.

Som en del av arbeidet med ny NTP er transportvirksomhetene og -etatene blitt bedt om å gjøre sine prioriteringer basert på føringer fra regjeringen. Prioriteringene, slik de ligger nå, vil etter vårt syn ikke bidra til det nødvendige løftet og den fremtidsrettede satsingen vi som region og nasjon trenger.

Med dette som bakteppe mener vi derfor det er avgjørende viktig at det fra VLFK sin side jobbes tverrpolitisk og i brede allianser for å øke rammene som er tilgjengeliggjort.

På Vestlandet finnes ledende kompetansemiljøer innen olje & gass, vannkraft, vindkraft, havbruk, maritim industri, prosessindustri og teknologiselskaper kombinert med sterke forsknings-, utdannings-, forvaltnings- og rådgivningsmiljøer. I dag er disse miljøene og klyngene, blant annet pga mangelfull infrastruktur, lokalisert på ulike steder i regionen.

Gjennom vesentlig redusert reisetid vil den tverrfaglige samhandling som er nødvendig for å realisere det grønne skiftet generelt samt nå målene med å redusere klimagassutslipp spesielt, vesentlig forbedres. Denne fordelene kommer i tillegg til den verdiskapning som større arbeids- og bofellesskap vil skape. Når raskere og sikrere infrastrukturen også vil redusere energiforbruket innen person- og godstransport samt vesentlig redusere flyaktiviteten mellom viktige byer og tettsteder er det en betydelig vinn-vinn både for klimagassutslipp, energiforbruk, lokalsamfunn, regionen og nasjonen for øvrig.

Grønn region Vestland¹, felles næringsstrategi for de tre vestlandsfylkene² og en rekke andre prosjekter og rapporter har dokumentert hvilke potensiale Vestlandet har i det grønne skiftet. I tillegg vet vi at Vestlandet er den ledende eksportregionen³.

For Norge som nasjon er det avgjørende å legge til rette for at næringslivet kan skape nye verdikjeder, sikre og utvikle nye arbeidsplasser og holde frem med å eksportere.

Derfor mener vi NTP må brukes som et verktøy til å styrke Vestland og Vestlandet, og dermed også Norge sine muligheter til å lykkes i det grønne skiftet og som eksportnasjon.

Vi har ved tidligere anledninger tatt til orde for at NTP 2022-2033, som ble vedtatt i Stortinget sommeren 2021, var en historisk anledning til å bygge Vestlandet sammen.⁴

I arbeidet med en ny transportplan er det etter vårt syn kritisk viktig at en holder fast ved å prioritere de prosjektene som bidrar til å bygge Vestlandet sammen. Vestlandet med sine

¹ <https://www.vestlandfylke.no/narings--og-samfunnsutvikling/gron-vekst/gron-region-vestland/>

² <https://www.vestlandsraadet.no/uploads/documents/Næringsstrategi-for-Vestlandet-210628-FINAL-16.pdf>

³ <https://www.innovasjon Norge.no/no/om/nyheter/2022/rekordar-for-norsk-vareeksport/>

⁴ <https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/QtywMgW/no-har-vi-sjansen-til-aa-byggja-vestlandet-saman>

omtrent 1,4 millioner innbyggere er den eneste regionen i Norge som har potensiale til å være en reell motkraft til Oslo-regionen. Det vil også være avgjørende for en bedre maktfordeling i kongeriket. Vi ser fra andre land hvor viktig det er for en nasjons utvikling å ha flere vekstkraftige regioner og befolkningsentra.

En tettere integrert region vil bidra til at vi beholder våre talenter og styrker konkurransekraften. Vi må prioritere de prosjektene som bidrar til dette.

Prosjekter som Grøn Region Vestland og den felles næringsstrategien for Vestlandet er samlende prosjekter som på en god måte bidrar til dette. Vi vil også rose Vestland fylkeskommune for de løpene en har lagt opp til og stått i ved tidligere anledninger. Selv om denne måten å jobbe på har fått noen solide tilbakeslag gjennom regjeringen sitt framlegg til statsbudsjett i høst, og nå gjennom regjeringen sine rammer i ny NTP, vil vi sterkt anbefale at en holder frem med en slik tilnærming.

Vi har forståelse for at det alltid må gjøres visse prioriteringer av løsninger og prosjekter, men hvorfor skal vi akseptere premisset om at vi må prioritere mellom rassikring, samfunns-/næringsutvikling og byutvikling? I hvilken grad har slike prioriteringer blitt gjort på Østlandet de siste tiårene når vi ser investeringer i jernbane og vei samlet?

Vi mener det ville være et konstruktivt bidrag til debatten om samferdsel, på Vestlandet og andre steder, om en i større grad måtte gjøre prioriteringen av prosjekter basert på noen utvalgte og likestilte områder. Slike områder kan f.eks. være:

- Rassikring
- Samfunns- og næringsutvikling gjennom større felles bo- og arbeidsområder
- Byutvikling/kollektivtrafikk

Vi tror en slik tilnærming til prosessen ville bidratt til at vi på en bedre måte enn hva vi ser i dag ville unngått at viktige prosjekter (som hører til i ulike kategorier) hele tiden blir satt opp mot hverandre. I den forbindelse er det viktig å være klar over at prosjekter på Vestlandet som ofte settes opp mot hverandre finansieres på svært ulike måter, f.eks med betydelig andel bompenger og bortfall av offentlige ferjesubsidier. Nedprioritering av det ene vil derfor ofte ikke tilgjengeliggjøre store statlige midler som kan nyttes på andre prosjekter i regionen. Alternativet er heller at andre prosjekter av liknende karakter/samme kategori i en annen region går foran i køen.

Skal vi nå frem i denne prosessen og bygge en sterkere region som er bedre rustet til å møte fremtiden må vi som region *evne å stå sammen om de viktige prosjektene, og ikke akseptere premisset om at ulike prosjekter (i ulike kategorier) skal settes opp mot hverandre. Nå er det Vestlandet sin tur.*

Med vennlig hilsen

Geir Inge Lunde

Styreleder, Initiativ Vest

Innspill til NTP 2025-2036

Viser til mottatt brev om innspill til Nasjonal Transportplan 2025-36, kombinert med kommentarer til prioriteringsoppdraget fra etatene, og spesielt fra Statens vegvesen og Bane Nor/Jernbanedirektoratet.

K5 Alliansen er en interesseforening av næringsaktører i Bergen som jobber for å få på plass ny vei (E16) og bane (Bergensbanen) mellom Bergen og Voss så snart som mulig.

K5 alternativet med felles utbygging av vei og bane ble enstemmig anbefalt i konseptvalgutregningen (KVU) som Statens vegvesen og Jernbaneverket la fram 1. april 2014. Et felles prosjekt med vei og bane, og en stor del av traseen lagt i tunnel, ble framlagt som det eneste alternativet som ville gi en trygg og rassikker vei- og banestrekning.

Det er meningsløst at transportetatene nå foreslår å *utsette vurderingen* av prosjektet til etter 2031 og *oppstart* etter 2036. <https://www.nrk.no/vestland/jernbanedirektoren-vil-utsetta-ny-og-rassikker-jernbane-arna-stanghelle-til-etter-2036-1.16372713>

Reguleringsplanen ble vedtatt i april 2022, og KS2 pågår nå og skal være ferdig til sommeren. Arbeidet på strekningen er allerede i gang, eiendommer er kjøpt, strøm er lagt fram, arkeologiske utgravinger er gjennomført, og byggestart er forventet sommeren 2024.

Det er allerede påløpt kostnader ved en stopp på *rundt en milliard kroner*, i tillegg til dobbeltspor Arna-Bergen på *6,9 milliarder*, og som får liten nytte for pendlertoget Bergen-Voss uten full utbygging.

Følgende momenter understreker at K5 bør tas inn i NTP i første planperiode

- **Støtte i befolkning, og i fylke og kommuner**

I gjeldende NTP er K5 det prosjektet i Vestland som har høyest støtte i befolkningen, blant annet dokumentert i ulike avisinnlegg og gjennom to ulike kartlegginger av K5 Alliansen utført av Respons Analyse. Prosjektet har høy prioritet i næringsorganisasjonene i regionen (NAF, NLF, LO, Bergen Næringsråd med flere), topp prioritet i Vestland fylke og er topp 3 prosjekt i Bergen kommune.

- **En fungerende hovedpulsåre østover fra Bergen er avgjørende for befolknings – og næringsutviklingen i regionen**

Vei og bane Bergen-Oslo er avgjørende for en god befolkningsutvikling i regionen og bidrar til å skape et større bo og arbeidsmarked i hele landsdelen.

Baneutbyggingen vil halvere reisetiden Bergen-Voss og bidra til ny næringsutvikling og bedriftsetablering i hele regionen og sikrer et bredt omland til regionmotoren Bergen.

Ifølge SSB vil mange av omkringliggende kommuner oppleve nedgang i befolkningstall, og en aldrende befolkning frem mot 2050. Med ny bane og vei vil disse kommunene nyte godt av nyetableringer og investeringer for å opprettholde bosettingen, og sikre arbeidsplasser og fremtidige skatteinntekter.

- **Utdatert standard på veg og bane – med fare for liv og helse**

Veien mellom Trengereid og Stanghelle er svingete og uoversiktlig. Kjødannelse er svært vanlig og skaper problem for varetransport, kollektivreisene og for personbiler.

Det haster derfor å komme i gang med K5-prosjektet, som slik det nå ligger er et allerede nedskalert prosjekt der vegstrekningen Trengereid-Voss bygges som 2-felts veg.

Store deler av jernbanetraséen er fra den gang banen ble bygget. Tillatt hastighet for toget er tidvis svært lav (60 km/t) fordi kurver setter grenser for farten. I tillegg er det bare korte kryssningsspor på strekningen Arna-Voss og ingen kryssningsspor som er utviklet for fremtidens godstog på opptil 620 meter.

Den utdaterte banen og utdaterte veien gjør strekningen svært ulykkesutsatt.

Fra nåværende vei ble ferdig i 1990 har det vært:

- Nærmere 400 trafikkulykker mellom Arna og Voss.
- 41 mennesker har mistet livet
- Over 100 er blitt hardt skade.

Veistrekningen ble i 2018 kåret til Norges verste vei av lytterne til NRK i hele Norge:

<https://www.nrk.no/vestland/e16-bergen-voss-kara-til-noregs-verste-veg-1.14029144>

- **Svært rasutsatt strekning**

Fra år 2000 og til i dag har det gått nærmere 180 ras på strekningen. Gjentatte ras på veg og bane utgjør en kontinuerlig risiko for skader på mennesker og materiell og i verste fall tap av menneskeliv. Dette kan ikke ordnes med enkle tiltak. Tradisjonelle rassikringstiltak har vist seg å være utilstrekkelige. Det må bygges nytt. Jernbanen går mange steder svært nær fjorden (300 meter dyp) og en ulykke med passasjertog kan få fatale følger.

Ifølge kartlegging som Statens vegvesen har gjennomført, og som er gjengitt i NRK, er E16 bergen-Voss *den mest rasutsatte europaveien* i Norge:

<https://www.nrk.no/vestland/vegvesenet-med-rangering-av-rasfare-seks-av-dei-ti-mest-rasfarlege-vegane-ligg-i-vestland-1.14872698>

- **Kritisk forsyningslinje til og fra Bergen**

E16 Arna-Voss er en viktig del av hovedkorridoren for transport mellom Bergen og Oslo, både på vei og på jernbane. Nesten 70% av all godstransport mellom Oslo og Bergen fraktes med Bergensbanen.

Bergen er knutepunkt for varedistribusjon til over 400.000 innbyggere i Bergensregionen.

Dersom et ras skader banen, vil all godstransport på bane stoppe opp, da Rv7 om Hardanger ikke et tilfredsstillende alternativ. Det medfører at de mange stengningene skaper store vansker for forsyningssikkerheten i Bergensregionen. Omdirigert godstrafikk via Sogn eller via Telemark vil også føre til betydelige forsinkelser og merkostnader.

I 2022 stod sykehusdirektør Eivind Hansen og politimester Kaare Songstad fram og viste til at E16 er en fare for beredskapen i Bergensregionen med gjentatte stenginger på grunn av ras, flom og nødvendig vedlikehold som følge av dårlig standard.

<https://www.nrk.no/vestland/politimester-sjukehusdirektor-og-heimevern-sjef-ut-mot-regjeringa-sitt-kutt-av-e16-1.16185965>

Krav til NTP-innspillet fra Vestland fylkeskommune

Vi har forståelse for at myndighetene legger opp til å redusere utgiftene i en vanskelig periode med ekstraordinære forhold som ligger utenfor Norges grenser.

Vi vil imidlertid påpeke at dette slår svært uheldig ut i Vestland. Regionen er akterutseilt på transport, og med store forventninger til de nye prosjektene som nå er gryteklare.

Vestland kommer ekstra ille ut med at mange av våre prosjekt var prioritert med oppstart nettopp i 2.del av NTP, som nå nedskaleres.

Dersom myndighetene nå legger opp til nye utsettelse, vil dette spesielt hardt ramme Bergensregionen, der det er planlagte, nødvendige prosjekt for over 100 milliarder kroner.

Vi forslår derfor at Vestland fylkeskommune må kreve:

- Vestland må få en større del av den totale rammen.
- Ramme 3 er minimum for akseptabel tildeling til regionen.
- Fellesprosjektet K5 må inn i NTP 2025-36, og i første periode.
- Prioriteringene fra gjeldende NTP bør videreføres og europaveikorridorene i Vestland må prioriteres spesielt siden de gir effekt med bedre trafikkflyt i Bergensregionen.
- Bergensregionen har kun en jernbanestrekning. Den er i stor grad fra 1880-årene, og vår strekning (Vossabanen) må ha prioritert foran nye utbygginger på Østlandet.

Med vennlig hilsen
Styret
K5 Alliansen

Roger Harkestad
Konsernsjef Tide
(sign)

Liv Røssland
Regionleder NAF
(sign)

Ruth Brusdal
Daglig leder Norengros
(sign)

Tom-Christer Nilsen
Næringspolitisk sjef
Bergen Næringsråd
(sign)

Gerdt Meyer
Managing Director
JAS Norway
sign)

Yvonne Torgersen
Direktør Vy tog Vest
(sign)

Hilde Magnusson
Daglig leder
Forum Nye Bergensbanen
(sign)

Atle Kvamme
Daglig leder
K5 Alliansen
(sign)

Norges fremste eksportregion trenger effektive transportkorridorer - derfor bør Vestlandet være en hovedprioritet i NTP 2025-2036.

Regionen fra Stavanger til Bergen og fylkene Rogaland og Vestland utgjør Norges fremste eksportregion.

Pa vegne av Vestlandskonferansen har Menon Economics utarbeidet en analyse som viser at et taktskifte i den grønne omstillingen kan bety opptil 80.000 nye eksportrettede arbeidsplasser i fire av Norges viktigste og eksportintensive næringer frem til 2035. 31.500 av disse arbeidsplassene er på Vestlandet, en region med stort behov for omstilling.

Vestlandet har høyest eksport per arbeidstaker - både med og uten petroleumsvirksomhet. Derfor påpeker Vestlandsmeldingen at den gjennomsnittlige sysselsettingseffekten vil være 80 prosent større på Vestlandet enn på Østlandet. Til tross for dette ble det overført hele 36.000 kroner i investeringer per innbygger til Østlandet mot 23.000 kroner per vestlending.

Sjømatnæringen, maritim næring, prosessindustrien og fornybarnæringen er analysert i Vestlandsmeldingen til å ha stort potensial i fremtidens lavutslippssamfunn. Det som er felles for næringene er at de har høy produktivitet, de er eksportrettet og har gode muligheter for å kutte utslipp nasjonalt og globalt. Alle disse næringene er geografisk spredd på Vestlandet og har betydelig behov for mobilitet av kompetanse.

For at næringslivet på Vestlandet skal kunne realisere sitt potensial er det derfor avgjørende at regionen har effektive transportkorridorer. Vi vil derfor understreke behovet for at regionens egne prioriteringer fastholdes og gjennomføres i rulleringen av NTP. Videre vil vi fremheve særskilt behovet for at to av prosjektene blir realisert:

Hordfast er det prosjektet som samfunnsmessig gir størst gevinst av alle prosjekter i Norge gjennom å gi en sammenhengende bo- og arbeidsregion for over 1 million mennesker. Fergefri Bergen-Stavanger vil øke attraktivitet betydelig for fremtidige arbeidssøkere og bidra til både å trekke høykompetent arbeidskraft til landsdelen, og sikre mobilitet av arbeidskraft og kompetanse.

Dersom vi på Vestlandet skal opprettholde regionens eksportintensitet og visjonen om å gjøre Vestlandet sterkere og fortsatt være en verdiskapingsregion for AS Norge, må dette prosjektet realiseres snarest.

E39 Kristiansand-Stavanger og Rogfast er allerede i gang. E39 Rådalen-Os åpnet høsten 2022. Vi må unngå at strekningen Stord - Bjørnafjorden blir en flaskehals på europaveien mellom to av Norges største byer.

Hordfast er også et prosjekt som har store muligheter for å gi oppdrag til lokale aktører. Samtidig er det et av de prosjektene som enklest kan la seg finansiere da størstedelen av kostnadene er bompenger og fergeavløsningsmidler.

E16 Arna - Stanghelle er hovedveien for all transport fra Bergen og videre over fjellovergangene Filefjell, Hemsedal og Hardangervidda, og utgjør alle sammen en fergefri ferdsel mellom Bergen og Oslo. Bergen-Voss er derfor en viktig transportkorridor for næringslivet, og ny vei vil fjerne en av Norges mest rasutsatte veistrekninger og øke både sikkerheten og forutsigbarheten for et næringsliv som daglig ferdes langs strekningen. E16 er et prosjekt som setter liv og helse først, og vi støtter innspillene om at arbeidet må få oppstart i 2024, slik det ligger i dagens NTP.

Hordfast og E16 er særlig viktig for regionen og det er avgjørende at de realiseres så snart som mulig. Vi ber derfor om at Regjeringen prioriterer Hordfast og E16 høyt i NTP (2025-2036).

Med hilsen

Konsernsjef i Sparebanken Vest
Jan Erik Kjerpeseth



Vestland Fylkeskommune
Att.: Matti Torgersen



Førde den 10.05.2023

Høyringsinnspel til Nasjonal Transportplan 2025 – 2036

NAF Avd Fjordane og Ytre Sogn legg med dette fram sitt innspel til Nasjonal Transportplan for perioden 2025 – 2036, sjå vedlegg.

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

NAF sitt landsmøte slutta seg helga 5.-6.mai i år til følgjande resolusjon:

En ny og bedre samferdselspolitikk

Om under ett år legger regjeringen fram Nasjonal Transportplan. NAF forventer at regjeringen sikrer trygg, effektiv og miljøvennlig transport:

- **MER OG BEDRE VEDLIKEHOLD:** Norske veier skriker etter mer vedlikehold. Det er et etterslep på nærmere 100 milliarder kroner, det meste av det på fylkesveiene. Risikoen for utforkjøringer og møteulykker er i dag mye høyere på fylkesveiene enn på riksveiene. I tillegg mangler det 70 milliarder kroner til å gjøre veiene rundt om i landet rassikre. Regjeringens Nasjonale Transportplan må bli en plan for økt fornying og for å bli kvitt etterslepet på veivedlikehold. Fylkeskommunene og kommunene må sørge for at midlene til nødvendig vedlikehold skilles fra variable utgifter til brøyting og annen drift.



- **FJERN BOMPENGENE:** Dagens bompengopolitikk må skrotes. Regjeringen må fjerne bompenger, gjennom å kutte gjelden til bomselskapene, reforhandle bypakkene og gi bomselskapene rentefrie lån. NAF mener at veibygging prinsipielt bør finansieres over offentlige budsjetter, slik vi gjør med bygging av all annen infrastruktur i dette landet; skoler, jernbane, universiteter og sykehus.
- **BEDRE PLANLEGGING:** Både utenfor Oslo, Bergen og Stavanger planlegges for store, bompengefinansierte motorveier – samtidig som regjeringen mener at trafikkveksten inn i byene skal bremses. Til sammen betyr dette at hver bilist sitter igjen med en dobbel bompengeregning: Først bygges det nye veier med høye bompenger. Deretter setter byene opp ekstra bomstasjoner for å holde trafikken nede. NAF mener politikerne må sørge for en mye mer helhetlig og samordnet planlegging av samferdselssektoren, hvor alle transportetatene planlegger sammen for en trygg, effektiv og miljøvennlig transport.

Med vennleg helsing,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

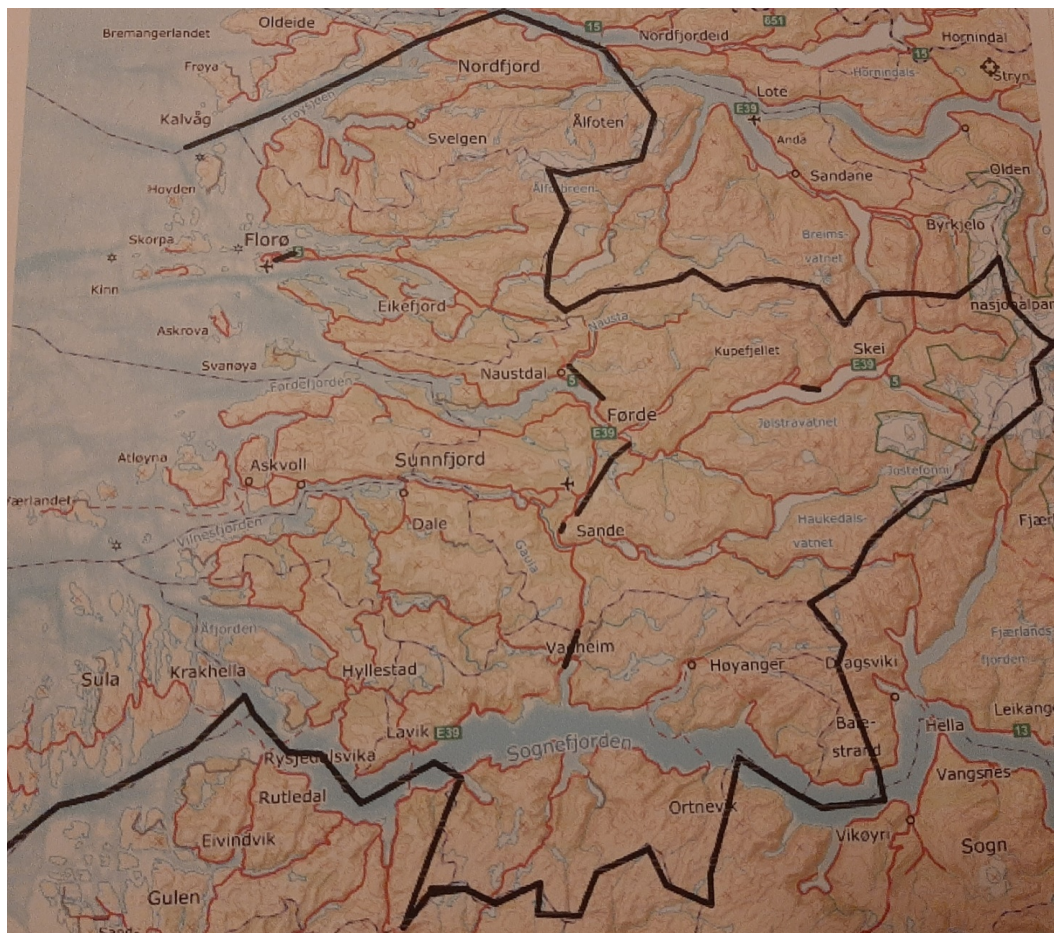
mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE



Innspel til Nasjonal Transportplan 2025 – 2036



NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn



Kartet syner dekningsområdet for vår lokalavdeling



NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn er ein av 68 lokalavdelingar i landet. Avdelinga femner om ein stor del av tidlegare Sogn og Fjordane fylke og omfattar kommunane Høyanger, Solund, Hyllestad, Fjaler, Askvoll, Sunnfjord (tidl. Gaular, Jølster, Førde og Naustdal), Kinn (det som tidlegare var Flora kommune) og Bremanger.

Avdelinga har ein medlemsmasse på ca 6.100 medlemmar. Folketalet i dette området var før fylkessamanslåinga 49 366, nær halvparten av folketalet i gamle Sogn og Fjordane. Såleis representerer vi ei stor gruppe trafikantar.

NAF sin formålsparagraf §2 seier.

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

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

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

E39 er den viktigaste ferdelsåra nord – sør på vestlandet

Gjennom vårt område har vi E39 som går frå Gulen grense til Gloppen grense. E39 har ferjekryssing over Sognefjorden. Strekninga nord for Sognefjorden har fleire strekningar med dårleg vegstandard (tilnærma einfelts veg). På strekninga mellom Lavik til Anda ferjekai manglar om lag 1 av 5 meter, eller 20% av strekninga, gul midtstripe. Dette er ikkje ein europaveg verdig anno 2023. Den skal ha gul midtstripe! På strekninga er det også rasutsette parti. Mellom Lavik og Førde er det no fleire strekningar som er opprusta med god vegstandard. Samstundes står det att fleire flaskehalsar med smal veg og dårleg kurvatur som gjev lite effektiv framkommelegheit.

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

Det er viktig å sikre midlane til eksisterande prosjekt i NTP. Strekninga Myrmel – Lunde er snart ferdigstilt. Strekninga Storehaugen – Førde ligg inne i gjeldane transportplan og må sikrast oppstartløyvingar i 2024 og vidare midlar fram til ferdigstilling. Her ligg det føre vedteken detaljreguleringsplan. Dette prosjektet er av svært stor betydning både for å avlaste Førde sentrum for trafikk, miljøomsyn, trafikktryggleik og beredskap – særleg vinterstid. Når vi får modulvogntog på 25 meter vil dei ha store problem med å klare dagens kurvatur i Halbrendslia.

Bogstunnelen – Sunnfjord grense låg inne i tidlegare NTP (2024-29) med kr 1125 mill. 2019-kroner, men vart fjerna i Statens Vegvesen sitt framlegg til prioriteringar i NTP for perioden 2022 - 2033. **Dette er ei strekning det snarast må gjerast noko med. Dette er ein flaskehals mellom dei no utbetra strekningane Teigen – Bogen og Øksland – Sande.** Her er det ikkje passasje mellom trailer og personbil .

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

Foto: Firda



Foto: Privat



Bilete frå E39 i Halbrendslia

Riksveg 5 Førde – Florø:

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

I 2022 hadde Rv 5 følgjande årsdøntrafikk (alle dagar på følgjande tellepunkt):

- Klettatunnelen, ÅDT 2022 på 6503 bilar
- Naustdalstunnelen, ÅDT 2022 på 2189 bilar.
- Sundafjellstunnelen, ÅDT 2022 på 2620 bilar.

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

Det ligg føre reguleringsplan for strekninga Førde – Erdal med planar om lang tunnel. Dette prosjektet ligg også inne i gjeldande Nasjonal Transportplan 2022 - 2033. Prioriteringa av denne strekninga må stå ved lag også i komande Nasjonal Transportplan 2025 – 2036.

Prioritering av andre rasutsette europavegar og riksvegar i komande NTP-periode:

- Rv5/E39 Skjærsura
- E39 gjennom Våtedalen



Foto: Firda



Alle NAF sine 9 lokalavdelingar i Rogaland og Vestland står elles saman om kravet om ein tryggare E16 mellom Bergen og Voss, samt opprusting og rassikring av Rv 13.



Til Vestland fylkeskommune/Statens vegvesen

Stord 11.05.2023

Kommentarar til NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025–2036

Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023. Retta versjon 19. april 2023

Generelle avgrensingar:

Vi i NfS ønskjer å kommentera noko av det som er mest relevant for oss, dvs. det som planen omhandlar av naturmangfald, klima, naturressursar og jordvern.

Generelle synspunkt:

s. 5 (Samandrag): NfS set stor pris på prioriteringane presenterte i ramma, særleg desse punkta:

- Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, bygge nytt der vi må
- Redusere klimagassutslipp og inngrep i naturmiljø og dyrket jord
- Sikre nasjonal beredskap på vei for å møte utfordringene knyttet til klimaendringer, tilgangen på energi og den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa

Detaljar NfS ønskjer å framheva som viktige:

s. 47, punkt 4.2 (sitat SVV): «E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast). Det vurderes redusert standard og fartsgrense, og det arbeides med å kutte kostnader og inngrep.»

s. 94 (*Ikke prissatte virkninger av investeringstiltak*) og tabell 8.3 (skulle vore 8.7?), s. 95

Her merkar vi i NfS oss at SVV har gjort vurderingar av ikkje-prissatte verknader av prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn i porteføljen, noko som kjem klart fram i tabell 8.3 s. 95, der dei negative konsekvensane for naturmangfald, kulturarv og naturressursar på denne strekninga er svært store. Vi merkar oss også at SVV understrekar alvoret i dette i den påfølgjande kommentaren om det same prosjektet.

Punkt NfS stussar ved/er ueinig i:

s. 53, (sitat NTP): «Vi mener at de ikke prissatte virkningene ikke gir grunnlag for å endre prioriteringsrekkefølge for prosjektene.»

Kommentar: Her meiner vi i NfS at utgreiinga når det gjeld E39 Ådland–Svegatjørn er i strid med seg sjølv, jf. utslepp av CO₂ (sjå tabell 8.10 der ev. utbygging av Hordfast vil gi desidert størst utslepp av klimagassar samanlikna med dei andre prosjekta) og påverknad på natur og klima (jf. tabell 8.3 s. 95).

Som ein generell sluttkommentar frå NfS vil vi sterkt understreke at naturinngrepa dette prosjektet vil medføre, er uakseptable, sjølv med nedskalering.

For Naturvernforbundet på Stord: Hallgeir Matre og Fred Ola Bjørnstad

Til	Vestland fylke
Fra	NHO Vestland
Dato	2. mai 2023
Sak	Høringsinnspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2025-2036

En tyngre samferdselssatsing på Vestlandet

NHO Vestland viser til Vestland fylke sitt arbeid med å gi innspill til Regjeringen og Stortingets arbeid med ny Nasjonal Transportplan som skal behandles i 2025. NHO vil senere i år legge frem dokumentet Samferdselsløftet, hvor vi presenterer næringslivets samferdselspolitikk for de neste årene. I Samferdselsløftet vil vi gå i detalj på hvilke prosjekter som bør prioriteres i hele landet, men også en større bredde av samferdselspolitikken.

NHO Vestland mener det er bra at det har vært en økning av midler til investeringer i samferdsel slik vi har sett frem til nylig. Vi er derfor bekymret når det signaliseres mindre investeringer til et område som er så avgjørende for å sikre god mobilitet og mer attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner her i Vestland.

Mens det er bygget nye og gode motorveier langs Øst- og Sørlandet, er det mange av prosjektene i Vestland som enda ikke er sikret oppstart. Derfor er det i dag både utrygt og mye dårlig standard på hovedferdselsårene i vårt fylke, som blant annet E16, Bergensbanen og E39.

NHO Vestland mener ny Nasjonal Transportplan bør ha en høy ramme, og at det nå prioriteres å gi en god standard på de viktige hovedårene for vei og bane i Vestland.

Bedriftene i Vestland fylke eksporter store mengder varer til Europa og hele verden. Disse bedriftene fungerer som en motor for hele landet, og tar stadig nye markeder og sikrer inntekter som styrker vår velferdsstat. Den verdiskapingen som skjer her i Vestland fylke, er en stor bidragsyter for hele landet. For mange av bedriftene er bedre mobilitet og reduserte transportkostnader av stor betydning. Ved å forbedre infrastrukturen i fylket, vil vi skape større mulighet for vekst for bedriftene her.

I dag bruker mange av bedriftene uforholdsmessig mye tid og penger på grunn av dårlige og utrygg fremkommelighet i Vestland fylke. Det tar om lag 9 timer å kjøre fra nord til sør i fylket. Fartsgrensen er ofte svært lav på riksveiene, og det er mange kilometer uten sammenhengende gul midtstripe på grunn av for liten veibredde. Rasfaren er stor langs mange strekninger i fylket, og i tillegg utgjør fjordkrysningene og krevende fjellpartier dårlig fremkommelighet både nord-sør og øst-vest.

Vårt hovedbudskap er at Vestland fylke i sitt høringssvar til ny Nasjonal Transportplan forventer at bevilgningene til samferdsel holdes oppe, og at prosjektene i Vestland fylke får en høyere prioritet enn frem til nå.

Vi forutsetter at Stad skipstunnel holder den planlagte fremdriften slik Stortinget har vedtatt. Vi har derfor ikke omtalt dette prosjektet nærmere. Prosjektet innebærer å bygge tunnel gjennom Stadplatået, slik at skipsfarten langs kysten kan unngå det værharde Stadhavet. Det er også det eneste store investeringsprosjektet i dagens NTP innenfor sjøtransport.

Selv om vi kommer tilbake til våre endelige prioriteringer i Samferdselsløftet, ønsker vi likevel å peke på noen enkeltprosjekter som vi mener det er naturlig at Vestland fylke løfter frem i sitt høringssvar til ny Nasjonal Transportplan.

Fellesprosjektet Arna – Stanghelle (vei og bane)

Strekningen mellom Arna og Voss er i dag en svært utdatert og farlig transportåre både på vei og bane. I dag er standarden svært dårlig, og det skjer ofte ras med fare for liv og helse.

Fellesprosjektet er Norges største tunnelprosjekt og et viktig skredsikringsprosjekt. Det er et stort behov for å løfte standarden på jernbanestrekningen som er en avgjørende del av Bergensbanen. I dag er kapasiteten på Vossebanen sprengt og så dårlig at togene må holde svært lav hastighet på strekningen. Vossebanen er i dag den store flaskehalsen på Bergensbanen. Opprustning av togstrekningen mellom Arna og Stanghelle og bygging av Ringeriksbanen vil gjøre Bergenbanen til et attraktivt alternativ for å få flere reisende og mer gods over på tog. Dette vil være med på å styrke næringslivet og utvikle arbeidsplasser i Vestland.

E39 Os – Stord (Hordfast)

Hordfast er et av landets viktigste samferdselsprosjekter og vil knytte sammen 1 million mennesker, og etablere flere felles bo- og arbeidsteder langs kysten på Vestlandet. Prosjektet har svært høy samfunnsnytte, og er derfor blant de høyest prioriterte prosjektene til Statens Vegvesen. Reisetiden mellom Bergen og Stavanger vil reduseres betraktelig med ferdigstilling av Rogfast (under bygging) og Hordfast, fra 4 timer og 45 minutter til om lag 2 timer og 30 minutter. For næringslivet vil dette bety store besparelser i form av raskere transport mellom to av Norges største byer.

E134 Haukelifjell (Vågsli – Seljestad)

Ny Røldalstunnel er første del av E134 Vågsli – Seljestad. Prosjektet er et av de høyest prioriterte av Statens Vegvesen i deres porteføljeforslag. Veiprojektet vil gi 11 kilometer kortere kjørelengde og føre til 1000 færre høydemeter for trafikken som passerer. For vogntog vil det spare om lag 40 liter drivstoff hver vei. Med ny vei på E134 Haukelifjell vil det føre til betydelig reduksjon i stenging og kolonnekjøring på en vei som er avgjørende næringslivet som frakter varer mellom øst og vest.

E39 Storehaugen – Førde

Ny E39 forbi Førde sentrum i Sunnfjord kommune vil korte ned reisetiden for næringslivet med 10-15 minutter. Det vil både bedre trafikksikkerheten og redusere transportkostnadene. Gjennomgangstrafikken vil forsvinne ut av Førde sentrum. Det vil også bidra situasjonen for tungtrafikken betraktelig ved å unngå utfordringene med den svingete og bratte Hallbrendslia.

Bybanen til Åsane

Bybanen er ryggraden i kollektivsystemet i Bergen. Den har vært en viktig driver for byutvikling siden etablering av første byggetrinn til Nesttun. Bybanen har bidratt til å redusere biltrafikken, klimautslippene,

samtidig som den har ført til fortetting og transformasjon av byen. Dagens to bybanelinjer ligger over prognosene for kollektivreisende.

Sammen med Bybanen til Åsane skal E39 Fløyfjellstunnelen forlenges. I dag er Fløyfjellstunnelen stengt over 100 ganger i året. Med bybaneprojektet og forlenget Fløyfjellstunnel vil det føre til et langt mer robust transportsystem og frigjøring av områder til mer handel og næringsliv.

Regjeringen [har lovet](#) en 70 prosent statlig finansiering til store kollektivprosjekter.

E39 Klauvaneset - Vågsbotn

Prosjektet som tidligere er omtalt som Nordhordlandstunnel, er en 5,3 kilometer lang 4-feltstunnel fra Vågsbotn i Åsane til Nordhordlandsbrua. Dagens trasé har svært høy trafikk med en årsdøgntrafikk på over 20.000. Strekningen er ulykkesutsatt og har mange avkjørsler. Ny tunnel vil føre til kortere reisetid og trygghet for både kjørende og medtrafikanter. I dag er det også et rekkefølgekrav som gjør at områder i Åsane nord ikke kan bebygges før E39 er utbedret.

Helene Frihammer
Regiondirektør
NHO Vestland

Til Vestland Fylkeskommune

Kopi:

Deres ref: NTP-innspill

Vår ref: NLF Region 5

Bergen, den 02.05.2023

Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2025 - 2036

Innledning

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

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

Ras- og skredsikring

Veinettet i Vestland er i dag blant det mest rasutsatte i Norge. Flere veier har «Norgesrekord» i antall ras. Det er også grunn til å tro at endringer i klimatiske forhold vil føre til økt ras- og skredfare. Vestlandet er en av de regionene som vil møte de største utfordringene. Ifølge Statens vegvesen og rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveier i Region vest» er det over 200 ras- eller skredpunkt på riksveinettet i Vestland.

Tilsvarende tall for fylkesveinettet er ca. 800. Den dystre sannheten er at tallene øker fra år til år. Det er helt klart tid for stor statlig og fylkeskommunal innsats for å rassikre Vestlandet. Dette må synliggjøres i kommende NTP.

Liv og helse må prioriteres.

Døgnhvilplasser

En må i kommende NTP følge opp målsetningen om et tilstrekkelig antall godkjente døgnhvilplasser. Sjåførene på tunge kjøretøy må forholde seg til strenge regler om kjøre- og hviletid. Brudd kan straffes med bøter og førerkortbeslag. I Vestland er det i dag 9 godkjente døgnhvilplasser med oppstillingsplass til totalt 108 lastebiler/ vogntog. Det burde vært det doble.

Ferjedrift

Fra 1. januar 2019 startet det landsomfattende betalingskonseptet AutoPASS for ferje på flere ferjesamband. Samtidig ble beregningsgrunnlaget (ferjeregulativene) endret og rabattordningene for næringstransporten redusert med 10%. Overgang til lav- eller 0-utslippsferjer påfører fylkeskommunen økte ferjekostnader, spesielt i forhold til etablering av ladeinfrastruktur på kaiene. Statlige driftstilskudd øremerket ferje er for flere fylkeskommuner ikke tilstrekkelig og fører til en ikke ubetydelig underfinansiering av fylkeskommunenes ferjedrift. For Vestlandet, med dårlig infrastruktur og krevende topografi, er transportkostnader en negativ konkurransefaktor i forhold til bedrifter plassert på det sentrale østlandsområdet. I tillegg er forskuddsbetalingen til det nasjonale betalingskonseptet AutoPASS for ferje meget kapitalkrevende.

NLF har derfor følgende krav:

- Nasjonale føringer for alle ferjesamband i Norge.
- Ett ferjeregulativ.
- 50% rabatt for næringstransporten
- Ingen eller redusert forskuddsbetaling.
- Takstregulering av ferjeregulativ maksimalt en gang pr. år (1. januar).
- Sikre tilstrekkelig nasjonale overføringer til fylkeskommunenes ferjedrift for å opprettholde et godt og forutsigbart rutetilbud, også på nattestid.

Bymiljøpakker / byvekstavtaler/ bompenger

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

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

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

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

NLF har derfor følgende krav:

- Månedstak i bomringer
- Timeregel
- Tilgang til kollektiv- og sambruksfelt der det er praktisk gjennomførbart
- Ikke ekstraordinære miljø- og rushtidsavgifter
- Differensiering for motorkjøretøy med EURO 6 motor og EURO 7 motor (fra 2025?).

Modul- og 24-meters vogntog

Flere næringslivsaktører har etterspurt transportløsninger som vil gi redusert miljøbelastning, økt effektivitet og styrket konkurranseevne for næringslivet på Vestlandet.

I dag taper næringslivet på Vestlandet konkurranseevne i forhold til aktører i andre landsdeler som kan utnytte effekten av modul- og 24-meters vogntog.

Infrastrukturen er den sentrale hindringen for bruk av modul- og 24-meters vogntog på Vestlandet. Det er i dag betydelige utbedringsbehov på enkelte riks- og fylkesveier. Det samme kan en trygt påstå om det kommunale veinettet. Et godt samarbeid mellom næringsliv og veieier er nødvendig slik at «flaskehalser» som hindrer bruk av modul- og 24-meters vogntog fjernes først. Samarbeid er også viktig for å åpne for modul- og 24-meters vogntog på veistrekninger som i dag har tilfredsstillende standard.

Modul- og 24-meters vogntog reduserer utslipp til miljøet, reduserer energibehovet, øker konkurranseevnen til næringslivet på Vestlandet, avhjelper rekrutteringsutfordringer til sjåføryrket og øker trafikksikkerheten ved å fjerne nesten hvert tredje vogntog på veiene.

E16 Arna – Gudvangen

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

Ringvei Øst

Byggetrinn 1, Fjøsanger-Arna, må prioriteres først. Fv 587 via Grimesvingene fungerer i dag som omkjøringsvei når nordre innfartsåre på E39 mellom Åsane og Bergen sentrum er stengt. Hendelser de siste årene har vist at Fv587 ikke er egnet som omkjøringsvei. Byggetrinn 1 vil i tillegg lede gjennomgangstrafikk bort fra Danmarks plass og Bergen sentrum.

E134

E134 fra E6 i Østfold til Haugesund, med arm til Bergen, er en del av det overordnede veinettet i Norge, og det klart mest trafikkerte øst-vest sambandet. For store deler av de som bruker veien er E134 i praksis eneste realistiske alternativ. I tillegg vil en arm fra E134 til Bergen øke nytteverdien for denne viktige transportkorridoren (KVU pågår nå).

Transportnæringen er svært opptatt av å sikre rask- og sammenhengende utbygging av ny E134 over fjellet. Bygging av strekningen Seljestad-Røldal synes greit avklart. Det er også viktig at vi kommer i gang med Røldal-Vågsli, den mest uværsutsatte strekningen. I tillegg må Bakka (Stordalen) – Solheim (Etne og Vindafjord kommune) inn tidlig i neste NTP. Dette er en meget krevende veistrekning for den tunge næringstrafikken.

E39

E39 Storehaug-Moskog må realiseres snarest. Dette vil avlaste Førde sentrum og eliminere utfordringene i dagens Halbrendslia. Oppstart anleggsarbeid senest høsten 2024 med ferdigstilling i 2028/2029.

Likeledes strekningen E39 Bogstunnelen-Gaular grense med tunnel forbi Vadheim og strekningen Byrkjelo-Sandane. I tillegg er det noen ras- og skredpunkter på E39 som ikke blir omfattet av ny vei. Disse må utbedres, ref. pkt. om ras- og skredsikring.

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

Fv79 og Fv49

F79 Granvin-Norheimsund og Fv49 Norheimsund-Trengereid fungerer i dag som omkjøringsvei når E16 Trengereid-Voss er stengt. Veien egn seg dårlig som omkjøringsvei, spesielt for de tyngste kjøretøyene. Veien er smal med mange «flaskehalsen». I tillegg er det tunneler på strekningen Norheimsund-Kvamskogen og Samnanger-Trengereid som har redusert høyde, selv etter at ny skilting av tunnelene kommer på plass. NLF mener strekningene Granvin-Fykse, Norheimsund-Kvamskogen og Samnanger-Gullbotn må prioriteres. Statlige overføringer er en forutsetning.

Rv13 Vikafjellet

Riksvei 13 over Vikafjellet er nok den mest stengte fjellovergangen i Sør-Norge på vinterstid. For fastboende og næringsliv er dette en meget utfordrende og uholdbar situasjon. Skal veien bli en sikker helårsvei, er det nødvendig med stor innsats på strekningen.

Rv15 Strynefjellet med arm til Geiranger

Konsept B1 legges til grunn for videre planlegging av Rv 15 over Strynefjellet. Prosjektet må prioriteres tidlig i kommende planperiode. Det må tilrettelegges for en eventuell tilkobling til fremtidig helårsvei mot Geiranger.

Fv614 Svelgen-Indrehus

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

Fv60 Hellesylt-Grodås

Fylkesveien mellom Hellesylt i Stranda kommune og Grodås i Volda kommune blir på folkemunne omtalt som «verdens lengste berg- og dalbane». Deler av fylkesveien er i elendig forfatning, med dårlig veidekke, smal og

svingete veibane, mange utkjørsler og kryss. I tillegg er det bebyggelse tett på veien. Fv60 er sammen med E39 den viktigste transportkorridoren mellom Vestland og Møre og Romsdal.

Den dårlige veistandarden på Fv60 påfører næringslivet store ekstrakostnader på grunn av ulykker, skader på gods, samt skader og slitasje på kjøretøy. I tillegg er kjøring på Fv60 en stor fysisk og psykisk påkjenning for sjåførene.

I dag går Fv60 i Møre og Romsdal, men strekningen Hellesylt-Grodås ble før kommunesammenslåingen i flere år fullstendig oversett av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Det er nå på tide med et stort løft på tvers av fylkesgrenser.

Fv60 over Strandafjellet er også moden for utbedring. Stigning og kurvatur medfører store utfordringer for næringstrafikken vinterstid.

Fv57 Dale-Storehaug

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

Fv57 Dale – Storehaug er i dag ca. 31-32 km og får med alternativ A2 en innkorting på ca. 5 km.

A2 er korteste vei mellom Dale og Førde, og utløser også vei for Bygstad.

A2 er det beste alternativet for lokalbefolkningen og de reisende fra Hafsregionen, Bjørvikstranda og Bygstad, og den med størst netto nytte. I Bjørvikstrand og Bygstad får en med A2 også en trygg skolevei.

Den «berykta» Saltkjelen ved Eidevik blir med A2 fjernet.

Fv61 Naveosen-Brubakken

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

For styrene i region 5 - Vestland og Møre og Romsdal

Per Atle Ådland

Fylkesleder
NLF Hordaland

Asgeir Gil

Fylkesleder
NLF Sogn og Fjordane

Torstein Ottem

Fylkesleder
NLF Møre og Romsdal

Heidi Rudaa

Rådgiver, NLF

Jan-Ove Halsøy

Regionsjef, NLF



Norges Miljøvernforbund
Postboks 593
5806 BERGEN

Bergen den 02.05.2023

Vestland Fylkeskommune

Innspill til Nasjonal Transportplan

Norges Miljøvernforbund vil takke for invitasjonen og muligheten til å komme med innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036.

Overordnet målsetting

«Samferdselsdepartementet legger til grunn at en skal gå videre med de overordnede målsettingene som legges til grunn for NTP 2022-2033».

Norges Miljøvernforbund vil vise til de forsterkede føringene som regjeringen og stortingsflertallet legger til grunn for arbeidet med klima og natur. Regjeringserklæringen for perioden 2021-2025 setter et tydelig og overordnet mål for klima og natur: «Hensynet til klima og natur skal være rammen rundt all politikk». Regjeringserklæringen blir fulgt opp bl.a. gjennom vedtak om et forsterket mål om 55% reduksjon av utslipp av klimafarlige gasser innen 2030. Den 19. desember 2022 ble verdens land enige om et nytt globalt rammeverk for naturmangfold. Rammeverket erstatter den strategiske planen med Aichi-målene, som utløp i 2020 og inneholder både målet om at minst 30 % av land og hav på jorden skal bevares innen 2030 og målet om at all natur skal forvaltes bærekraftig. Den nye naturavtalen setter felles mål for å bevare naturen, oppnå bærekraftig forvaltning og bruk og bekjempe årsakene til nedbygging og forvitring av økosystemer. Naturavtalen legger opp til at hvert enkelt land skal komme tilbake med en plan for hvordan de vil følge opp avtalen.

Vestland fylkeskommune sin vedtatte klimaplan syner til RTP som gir rammer for utviklinga av samferdselssektoren i fylket:ar

«Regional transportplan 2022-2033 for Vestland8 (RTP) gir rammer for utvikling av samferdselssektoren i fylket. Hovudmålet til planen er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling. Med klima- og miljøvenlege mobilitet meiner vi at fotavtrykket frå reisene skal vere så låge som mogeleg. For å sikre klima- og miljøvenleg mobilitet er det viktig å sikre effektiv arealbruk og unngå unødvendig nedbygging av natur».

Disse målsettingen forplikter Vestland fylke og må også prioriteres i innspill og høringer fra Vestland til arbeidet med rullering av NTP 2025-2036.

Nedbygging av areal og utbygging av motorveier

Nedbygging av areal er en stor trussel mot naturmangfold og utrydding av truede arter. Statistisk sentralbyrå sin [rapport](#) om arealendringer fram mot 2030. For tidsrommet 2008 - 2019 viser beregningene at det totalt

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



ble bygget ned om lag 540 km² i hele landet. Fram mot 2030 forventer en nedbygging av ytterligere 540 km². Da har en ikke tatt med arealendringene som følge av vindkraftindustrien sine utbygginger og planer. Bygging av motorveg har hatt en kraftig økning de siste årene. Arealbeslaget for 100 km firefelts motorveg der vi antar at 60 prosent er ny veg i dagen (ikke tunneller og broer) beregnes til om lag 5 km², inklusive arealer som går med til kryssområder, til omlegging av lokalveger, adkomstveger og eventuelt nye gang- og sykkelveger. Dette vil tilsvare om lag 10 prosent av den gjennomsnittlige årlige nedbyggingen.

Per 30. juli 2020 var det rundt 552 kilometer med flerfelts motorvei i Norge, og flere nye strekninger er under utbygging. Målet til veimyndighetene er ytterligere 450 kilometer med motorvei i årene frem mot 2030, og Statens vegvesen har anslått at rundt 2000 kilometer veier er aktuelle for utbygging til motorvei eller smal firefelts motorvei.

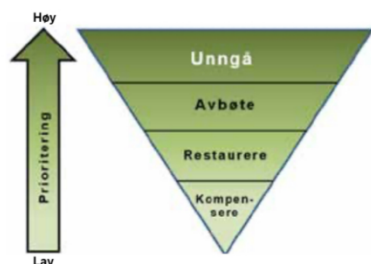
Utfordringer

Utbyggingsprosjektene i gjeldene NTP vil få sterke negative konsekvenser for natur og klima! Det må gjøres nye vurderinger av alle nye motorveiprosjekter og om disse kan erstattes med opprusting av eksisterende veier, alternativt at de nedskaleres til en standard som sparer store naturinngrep.

NMF har fulgt planprosessen i flere store veiprosjekter gjennom en årrekke. Krav til utredninger og høringer gjør at arbeidet strekker seg over flere ti-år. Vårt arbeid viser at når en har vedtatt en trase gjennom en Konseptvalgutredning (KVU) så er det svært sjelden at det gjøres store endringer i det videre planarbeidet.

Nye nasjonale målsettinger eller internasjonale forpliktelser når det gjelder hensyn til klima og natur har i liten grad reell påvirkning på vedtatte «Samfunns mål og delmål» i store prosjekter. Konsekvensutredninger gjennomføres, men fører sjelden til konkrete justeringer av veitrase, selv om funnene er av stor betydning for truede arter og naturmangfold.

Tiltakspyramiden har i beste fall en symbolsk betydning. Vi ser gjentatte eksempler på at gode forslag på justeringer av veitraseer eller at strekninger kunne bli lagt i tunnel, blir prioritert vekk fordi det får konsekvenser for kostnader og det samfunnsøkonomiske regnestykket. Tiltak som ville redusert naturødeleggelsene og i bidratt til å trygge miljøet for truede arter og naturtyper. Verdien av natur settes til kr. 0,- og taper i alle samfunnsøkonomiske sammenstillinger der det kun handler om netto nytte pr budsjettkrone. Dette er også hovedfokus i fagetatens prioriteringer som legges frem til politisk behandling.



Statlig plan i store prosjekter

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Staten benytter «Statlig plan» i flere av de store investeringsprosjektene i NTP. Dette bidrar til å svekke hensynet til naturen. Statsforvalteren som skal ivareta lovverket og Klima- og miljødepartementet sine interesser i planarbeidet er fratatt retten til innsigelse og blir kun en høringsinstans. NMF konstaterer at sentrale og godt underbygde høringsinnspill fra statsforvalteren til utbyggingsprosjekter, beskriver konsekvensene som «soleklart» innenfor statsforvalteren sin innsigelsesmyndighet, men innspillene blir tilsynelatende fullstendig ignorert. Det verste eksemplet er gigantprosjektet «Hordfast» på E39 mellom Stord og Bjørnafjorden. Statsforvalteren beskriver prosjektet som det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid. Dette prosjektet har så store negative konsekvenser at NMF legger ved en detaljert presentasjon av som viser de enorme naturinngrepene, økning i klimautslipp og usikkerheten rundt kostnadsanslag og trafikkgrunnlag. I tillegg viser vi også til Statsforvalteren sitt innspill til reguleringsplanen som dokumenterer de store naturinngrepene og faren for truede arter og naturtyper. Vi oppfordrer departementet til å se grundig gjennom dette materialet.

Alle forslag om justeringer av veitraseen som ville styrket hensynet til naturmangfold er avvist av SVV og begrunnet med hensynet til å begrense økonomiske kostnader. Noe de også har fått støtte for i Kommunaldepartementet sin sluttbehandling av kommunedelplanen. Klima- og miljødepartementet sin uttalelse til kommunedelplanen i sluttbehandlingen er unntatt fra offentlighet fordi prosjektet reguleres etter statlig plan. Hadde prosjektet fulgt en ordinær planprosess ville alle innsigelser blitt behandlet i full åpenhet, det blir de ikke i en statlig plan og dette svekker miljøorganisasjonenes mulighet til å etterprøve de miljøfaglige vurderinger som legges til grunn for vedtaket.

Vedlegg 1, Statsforvalteren sitt innspill til planprogram Hordfast

Kostnadsutvikling

Regjeringen viser til at det økonomiske handlingsrommet i statsbudsjettene vil bli redusert i årene som kommer. Dette vil sette press på en mer kostnadseffektiv utvikling av transporttilbudet. Hensynet til naturmangfold og kutt i utslipp av klimagasser vil øke kostnadene for utbygging av fysisk infrastruktur. Det gis klare føringer for en vridning bort fra investeringer i nye store utbygginger til bedre vedlikehold og opprusting av eksisterende infrastruktur. Prisveksten i bygg- og anleggssektoren er i mange sammenhenger opp mot 20% og dette kommer i tillegg til at de fleste store offentlige investeringsprosjektene har en svært høy kostnadsvekst. NMF kan dokumentere at flere store veiprojekter har en kostnadsvekst på 50-70% fra vedtatt kommunedelplan og fram til investeringsbeslutning, den vedlagte presentasjonen viser eksempler på dette.

Vedlegg 2: Hva koster egentlig store veiprojekter?

Samfunnsøkonomiske analyser

Staten vil ha mere igjen for pengene og legger stor vekt på at det gjøres samfunnsøkonomiske analyser der de prosjektene som gir størst gevinst skal prioriteres først. Måten disse analysene gjennomføres på og hvordan de ulike kriteriene er vektet gir etter vårt syn en lite balansert fremstilling av viktige overordnede politiske føringer. Samfunnsøkonomisk nytte dvs. prissatte konsekvenser i et prosjekt løftes fram som viktigste og i mange tilfeller det eneste kriteriet for prioritering. Negative konsekvenser for klima, naturmangfold, landskap, friluftsinnteresser og kulturminner utredes og belyses, men tones ned når prosjektene omtales og «markedsføres» inn mot beslutningstakere og i den offentlige debatten. Sammenstillingen av prissatte og ikke prissatte konsekvenser er mangelfull og gir ikke et objektivt bilde av positive og negative konsekvenser. Det er

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



urimelig sterk favorisering av de økonomiske kriteriene - prissatte konsekvenser - som beskrives i kroner og ører, mens de «ikke prissatte» konsekvensene beskrives i uforståelige strek- og fargekoder.

Metodikken som i dag legges til grunn for samfunnsøkonomiske beregninger favoriserer fart og reisetid i urimelig stor grad. Høy fart, bred vei og dersom en i tillegg kan erstatte en fergestrekning med bro, så får prosjektet toppscore på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Andre transportbehov og hensyn som ville favorisert andre prosjekter eksempelvis fjerne rasfarlige og trafikkfarlige smale strekninger, fjerne kø-problematikk, styrke kollektivtilbudet, overføre trafikk til vei og bane, kutt i klimagassutslipp, begrense trafikkvekst, redusere arealinngrep og sikre naturmangfold kommer totalt i bakgrunnen og når ikke opp når prosjekter skal prioriteres. Dette er også omtalt i [Riksrevisjonen](#) sin rapport om store investeringsprosjekter i samferdselssektoren:

«Virksomhetenes prioritering av hvilke transportbehov som utredes i den tidlige fasen, har stor betydning for hvilke valg som kan gjøres senere i prosessen. Undersøkelsen viser at virksomhetene i liten grad har dokumentert vurderingene og avveiningene som ligger til grunn for den videre utredningen av identifiserte transportbehov».

Forslag til prioritering i ny NTP

NMF forventer at Vestland vil støtte SVV sin anbefaling om at prinsippet for prioritering skal være i samsvar med kriteriene for porteføljestyring. Vi vil tilrå at prosjektet K5 strekningen Arna-Stanghelle blir prioritert opp og at Hordfast blir tatt ut av listen. Hordfast har svært store negative konsekvensar for klima og naturmangfold og står i sterk motstrid til dei nasjonale og regionale målsettingane for kutt i klimagassutslipp og for bevaring av naturmangfold. Dette vil vi utdype litt nærmere i den videre teksten.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

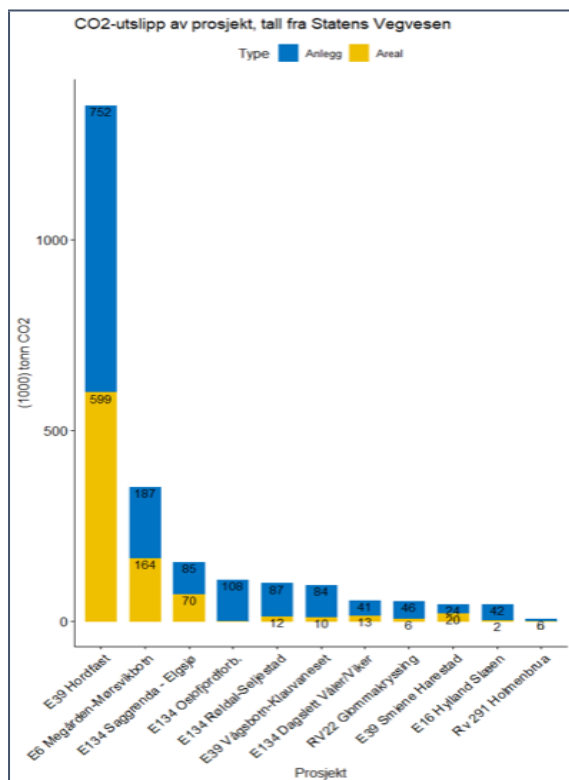
Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

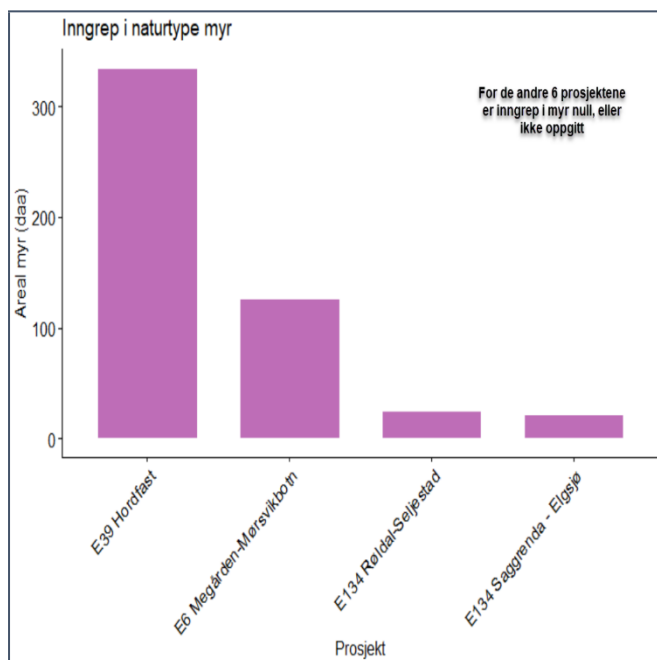
Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Hordfast har mere CO2-utslipp fra bygging en de ti andre prosjektene til sammen, se bilde under.



Hordfast har om lag dobbelt så mye inngrep i myr som de 10 andre prosjektene har til sammen



Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

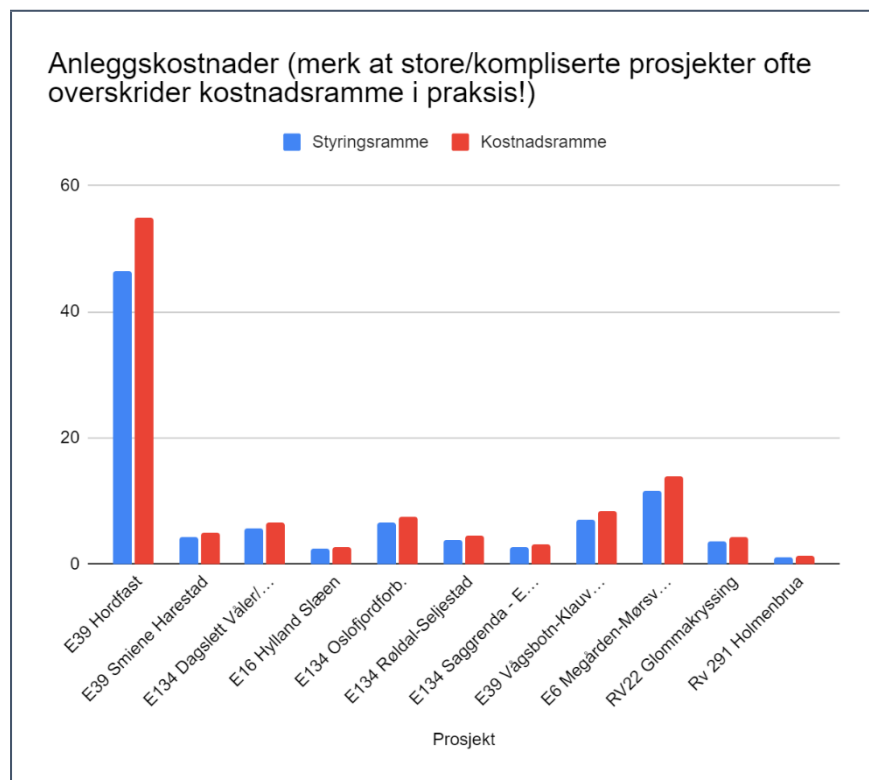
Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Hordfast er estimert til å koste om lag like mye som de 9 andre prosjektene til sammen og sprekker prosjektet til kostnadsrammen da blir bildet enda mere dramatisk.

Sitat SVV: «På grunn av kompleksiteten i prosjektet påpekes at det er større usikkerhet rundt kostnadsanslagene i dette prosjektet enn det som er normalt for vegprosjekter i denne fase».



Samlet konsekvens for ikke prissatte konsekvenser for Hordfast er «stor negativ» og den mest negative for alle prosjektene samlet sett. Hva skal egentlig til av negative konsekvenser før et prosjekt blir stoppet?

Prosjekt	Samlet konsekvens
E39 Hordfast	Stor negativ
E39 Smiene Harestad	Middels negativ
E134 Dagslett Våler/Viker	Noe negativ
E16 Hylland Slæen	Noe negativ
E134 Oslofjordforb.	Noe negativ
E134 Røldal-Seljestad	Noe negativ
E134 Saggrenda - Elgsjø	Middels negativ
E39 Vågsbotn-Klauvaneset	Middels negativ?
E6 Megården-Mørsvikbotn	Middels negativ
RV22 Glommakryssing	Middels negativ
Rv 291 Holmenbrua	Ikke vurdert

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Tverretatlig samarbeid og samarbeid mellom forvaltningsnivåene

Det er en målsetting å overføre gods fra vei til sjø og bane. I praksis mener vi at dette skulle hatt en langt høyere prioritet og at transportetatene initierer eller blir pålagt å utrede og gjennomføre samarbeidsprosjekter som skal løse en slik målsetting. I mange sammenhenger undergraver transportetatene sine prosjekter målsettingen og det legges opp til økt konkurranse om godstransport mellom vei, sjø og bane. Det må legges nasjonale og regionale føringer som sikrer bedre samhandling og utbygging av regionale logistikk-knutepunkt som kobler sammen havn, bane og vei og mindre lokale logistikk-knutepunkt der havn- og veiutbygging sees i en sammenheng.

NMF ønsker også å løfte fram spørsmålet om NTP som et nasjonalt strategisk styringsdokument i tilstrekkelig grad omtaler og inkluderer fylkes- og kommunesektoren sitt ansvarsområde og utfordringer innenfor transportsektoren. Behovet for tett samarbeid og samhandling med regionale og lokale myndigheter for å oppnå nasjonale målsettinger er åpenbare. Arbeidet med byvekstavtalene viser hvor viktig slikt samarbeid er og at det er helt nødvendig for å nå målsettingene om nullvekst i personbiltrafikken og mindre naturinngrep.

De positive erfaringene fra arbeidet med byvekstavtalene må videreutvikles slik at ressursene blir utnyttet best mulig også på andre områder. Fylkeskommunene har store etterslep på vedlikehold av veier, broer, tunneler og kaier og begrensede ressurser til nye investeringer. Dette påvirker mulighetene til å kunne bidra til nødvendige investeringer for å nå nasjonale klima- og miljømålsettinger. Bærekraftige langsiktige løsninger vil kreve tettere dialog og samhandling på tvers av forvaltningsnivåene og må vektlegges i det videre arbeidet med NTP.

Forurensning

Motorveier øker luft- og støyforurensning, gir mere klimautslipp, øker plastforurensning, er svært ødeleggende for naturmangfold, øker energibruk, medfører økt byspredning, mere pendling, undergraver målsettingen om økt overføring av gods fra vei til sjø og bane.

- 1100 mennesker døde for tidlig som følge av svevestøv i Norge i 2016.
- 1,9 millioner nordmenn er utsatt for trafikkstøy over 55 db utenfor bolig.
- 5000 tonn mikroplast dannes årlig fra dekkslitasje i Norge
- 80% av mikroplasten i eksempelvis Oslofjorden kommer frå dekk og asfalt, det same ser vil være tilfelle for våre tungt trafikkerte by- og fjordområder i Vestland.

I tillegg viser undersøkelser at manglende vedlikehold av veinett som følge av klimaendringer og stramme økonomiske rammer nasjonalt og regionalt øker forurensningen totalt sett.

Viktige tiltak som Vestland fylke må følge opp i det videre arbeidet med NTP

- Overordnede målsettinger for ny NTP styrkes i samsvar med nasjonale og regionale føringer og internasjonale forpliktelser for mål om kutt i klimagasser og at all natur skal forvaltes bærekraftig.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



- Veiprosjekter som har økt trafikk og mere pendling som målsetting stanses, herunder Hordfast.
- Ferjefri E39 må stanses og målsettingen endres til å bygge trafikksikre veier mellom ferjestrekningene
- Det må utarbeides en samlet plan for konsekvensene av utbyggingsprosjektene i NTP og hvordan disse påvirker utslipp av klimagasser og naturmangfold.
- Økt satsing på byvekstavtaler
- Kriteriene for samfunnsøkonomiske analyser må endres slik at konsekvensene av klimautslipp, naturtap, kulturminner, friluftsliv og naturressurser blir «verdsatt» og hensyntatt i samsvar med nasjonale målsettinger og formålet i gjeldene lover.
- Forbud mot nedbygging av myr
- Bruken av statlig plan skal ikke kunne benyttes til å svekke statsforvalteren og miljømyndighetene sin rett og plikt til innsigelse når vesentlige naturverdier er truet, Det skal være full åpenhet om forvaltningens og fagdepartementenes miljøfaglige vurderinger i alle deler av planprosessen.
- KVVU -forskriften må strammes opp og i større grad vektlegge nasjonale mål for klimakutt, bevaring av naturmangfold og tiltak som kan begrense trafikkvekst slik at behovet for nye veiprosjekter reduseres tidlig i planarbeidet.
- Når det skal vedtas samfunns mål og delmål for store investeringsprosjekter skal disse gjenspeile nasjonale føringer og målsettinger for natur og klima
- Transportetatene pålegges oppdrag som skal bidra til å overføre gods fra vei til sjø og bane.
- Samarbeidet mellom transportetatene, fylker og kommuner må styrkes
- Det utarbeides en nasjonal plan som prioriterer ressurser til rassikring, vedlikehold og opprusting av riks- og fylkesveinettet
- Det utarbeides en nasjonal plan for å redusere plastforurensning og andre miljøfarlige utslipp fra veitrafikken
- Vestland fylke må gjøre en reell prioritering i en konkret rekkefølge som er i samsvar med vedtatte overordnede målsettinger for transportpolitikken.

NMF mener at tiden for de store veiprosjektene er forbi og at ressursene må brukes på oppgradering og vedlikehold av eksisterende veinett. Store utbyggingsprosjekt som har trafikkvekst som formål og forutsetning for finansiering må skrinlegges.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Med miljøvennlig hilsen
Norges Miljøvernforbund

Ruben Oddekalv- Leder

Roald Kvamme - Saksbehandler

Roald Kvamme

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



16.05.2023

INNSPEL TIL NTP OG RTP FRÅ NORSK MC UNION HORDALAND

Norsk MC Union er ein landsdekkande interesseorganisasjon for gatemotorsyklistar i Noreg. Organisasjonen har aktive krinsar i Hordaland og Sogn og Fjordane, som skal fremje våre interesser i Vestland fylke.

Me synar til arbeidet med ny Nasjonal Transportplan og rulleringa av Regional Transportplan, og innspelsmøta som Vestland fylkeskommune har arrangert i mai 2023. Me kjem her med nokre innspel og kommentarar frå NMCU Hordaland som me ønskjer at Vestland fylkesting følgjer opp.

Oppfølging av MC i regionale planar

Generelt ønskjer me meir fokus på motorsyklistar som ei trafikantgruppe i vekst.

I følge *Nasjonal gjennomføringsplan for motorsykel, moped og ATV 2022–2025* har tal på dei som tek førarkort for motorsykel, både tung og lett, auka kraftig dei siste ti åra (AUTOSYS, Statens vegvesen). Samstundes har tal på dei som får førarrett på moped gått kraftig ned. Dette førar til at MC-førarar som gruppe blir fleire og får større spreiding i alder enn tidlegare.

Auka tal på motorsyklistar i trafikken har og auka tal på alvorleg skadde og drepne i MC-relaterte ulykker, sjølv om dette ikkje er like mykje som veksten for MC-førarar. NMCU Hordaland støttar nasjonal gjennomføringsplan sitt mål om at det må ein særleg målretta innsats til for å auke trafikktryggleik for MC. I gjennomføringsplanen og i NTP er det framheva at fylka har ei særskilt rolle i å oppfylle nasjonale trafikktryggleiksmål.

Vestland fylke, NTP, RTP og trafikktryggleiksarbeid

Sjølv om det er Nasjonal transportplan og regional transportplan som denne saka gjeld, vil me spele inn moment som til dels overlappar kor dei bør bli handsama vidare. :

- a) MC må bli eit konkret tema og målgruppe i alle relevante regionale planar som gjeld transport, mobilitet, trafikktryggleik, areal- og stadutvikling og så bortetter
- b) MC er ein naturleg del av det totale mobilitetstilbodet. I mange distrikt pendlar unge MC-førarar til skule og opplæring grunna manglande kollektivtilbod og at det er meir rimeleg enn bilhald. I tettstad og by bør MC bli framheva som eit arealeffektiv transportmiddel. Både behovet for parkeringsareal og vegslitasje er markant mindre enn for personbilar. Planar for by- og stadutvikling, også kommunale planar, må ta høgde for dette.
- c) Me håpar at både fylke og kommunar har meir fokus på MC i lokalt trafikktryggleiksarbeid. Det gjeld til dømes lokalt regelverk, kampanjar og informasjonsarbeid på skular.
- d) I forbindelse med vegarbeid bør ein kommunisere ut kva som er mest trygg trafikkavvikling. MC bør kome først i køen ved slike høve. Dette er eit tema ein må ha med i nasjonale trafikktryggleiksplanar og.
- e) På ferjene må ein og ha så lik praksis som mogleg med omsyn på ombordkøyring og sikring. MC bør køyre først på og først av. Der det er egne MC-plassar bør det vere mogleg å forankre

køyretøyet ved behov. Av omsyn til reisande må det vere god informasjon om betaling og tryggleik på fleire språk.

- f) Vindvarsling på brusaband er viktig trafikktryggleikstiltak for MC-førarar. Skilt, vimplar og varselteavler må fungere forsvarleg. Difor må ein sikre midlar til dette i RTP sine handlingsplanar og budsjett.
- g) Fysiske stengsler/bom som blir brukt ved driftsstans av bruer og tunellar må vere av mjukare materiale som ikkje skadar MC-førarar ved eventuell påkøyrse.
- h) Vestlandet er spesielt samanlikna med resten av Noreg. For det første er sesongen målt i tal frost- og snøfrie dagar, høg. Det er ofte mogleg å køyre frå mars til desember. Andre trafikantar må difor bli gjort bevisste på at MC er på vestlandsvegane store delar av året, ikkje berre mai – september.
- i) For det andre tiltrekker vestlandsvegane seg MC-turistar frå heile verda. Vestlandet sine kyst-, fjord – og fjellandskap er like attraktive som både Alpene, Pyreneene og europeiske kulturlandskap. Difor er skilting og informasjon for turistar viktige, også på sekundære fylkesvegar og mindre lokalvegar. Det er ofte nettopp desse vegane, utanfor hovudvegane, som er interessante for MC-turistar. Dette må bli omtala i NTP og følgt opp med omsyn på vedlikehald av mindre vegar.

Sissel Stuberg

Styreleiar NMCU Hordaland

Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no



Knarvik, 2. mai 2023

Prioritering i Nasjonal transportplan 2025-2036

Viser til mottatt brev frå Vestland fylkeskommune datert 13. februar 2023 om innspel til Nasjonal Transportplan 2025-2036 og til Statens vegvesen sitt prioriteringsoppdrag frå 31. mars 2023.

Regionrådet i Nordhordland omfattar kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen, Osterøy og Vaksdal. Vaksdal og Osterøy er også berørt av K5, dette er omtala i eigne skriv, bl.a. frå K5Alliansen som Regionrådet stiller seg bak. Regionrådet er godt fornøgd med at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har prioritert begge prosjekta i noverande NTP og forventar at dei også vil ha prioritet i noverande innspel.

Her følgjer innspel til NTP 2025 - 2036 frå Regionrådet Nordhordland og Nordhordland Næringslag.

Vågsbotn-Klauvaneset må ha prioritet

For Regionrådet, kommunane og næringslivet i Nordhordland er strekninga E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Bergen kommune svært viktig. Denne europavegen er einaste tilførselsvegen til Bergen frå nord, og prosjektet har vore under planlegging i nesten 30 år, heilt frå Nordhordlandsbrua stod ferdig i 1994. I mellomtida har trafikken auka kraftig på Nordhordlandsbrua og ikkje minst på strekninga Hylkje - Haukås - Eikås - Vågsbotn.

- Det vart utarbeidd ein [KVU/KS1 rapport](#) om transportsystemet i Bergensregionen i 2011, og dette vart følgt opp med ei utgreiing om [Ringveg Øst i E39 nord i Åsane](#) i 2016.
- [Kommunedelplan vart godkjent i 2022](#), og arbeidet med reguleringsplan skal starta i august 2023. Det er forventa at reguleringsplan tar 2-3 år, slik at prosjektet er klar for byggestart i 2026/27.

E39 Vågsbotn-Klauvaneset må inn i 1. periode i NTP 2025-2036

Det er på overtid at prosjektet blir starta opp og slutført så snart som mogeleg. Veggen er utdatert, underdimensjonert og trafikkfarleg:

- Behovet for utbygging har vore prekær i 30 år, og det har i denne perioden vore lagt ned enormt med arbeid og ressursar for å få ei betre og meir framtidsretta løysing på plass mellom Klauvaneset og Vågsbotn. No er prosessen og prosjektet kome så langt at det vil vera totalt uakseptabelt for kommunane, næringslivet og ikkje minst innbyggjarane langs strekka dersom prosjektet vert skyvd endå lengre ut i tid.
- Veggen har ein ÅDT opp mot 30 000 og med sær mange på- og avkøyrslar og potensielle ulukkespunkt. Her er blanda trafikkgrupper, mykje tungtrafikk og anna biltrafikk, gåande og syklande, og veggen har mange overgangar, av- og påkøyrslar og lysreguleringar. Det gjer at veggen

er overbelasta og med daglege store kø- og trafikkavviklingsproblem. Trafikktala viser at det burde vore fire felt på heile strekninga for lenge sidan.

- Vegstrekninga har fleire stadar breidde under 6 meter, og er utan gang- og sykkelveg, utan mogeleg kollektivprioritering og med veldig mange kryss/avkøyrslar. Dei som skal inn på europavegen står lenge i kø for å koma inn på, og i mange tilfelle må dei pressa seg inn, noko som gir risiko for ulukker. Innbyggjarane som bur langs traseen kjenner på desse problema som eit stort stressmoment kvar einaste dag.
- E39 Klauvaneset - Vågsbotn er hovudpulsåre i trafikken mellom Bergen og kommunane nordover, og er del av felles bu- og arbeidsmarknad i Bergensregionen. Næringsområdet i og omkring Mongstad og Fensfjorden elles (Sløvåg/Skipavika m.v.) er særskild viktig for heile regionen og fylket, og hamnene her er av dei mest trafikkerte i Norge og Nord Europa. Heile næringslivet /-området står overfor ei storstilt grøn omstilling, og skal ein lukkast med dette, er ein avhengig av moderne infrastruktur. Det skal investerast for 50 milliardar kroner her dei neste fem åra, ein auke på 100% berre dei to siste åra.
- Vegen er og hovudåra mellom Kristiansand og Trondheim, og er også hovudåra som bind saman det nye Vestland fylke.
- Strekninga har siste 25 år hatt 175 ulukker med personskade, med 17 alvorleg skadde og 6 omkomne.
- Mangel på omkøyringsveg gir store beredskapsmessige utfordringar for utrykkingskøyretøy til/frå Nordhordland ved ulukker og utrykking, ikkje minst til sjukehusa i Bergen.

Prosjektet er overmodent og klar for byggjestart i byrjinga av 1. periode. Ny veg er kritisk nødvendig å få på plass. For å hindra ytterlegare utsetjing krev me at prosjektet vert flytta til 1. periode i NTP 2025-2036.

Høg samfunnsøkonomisk nytte

Statens vegvesen trekkjer fram samfunnsøkonomi som viktigaste kriteriet for kva vegar som skal prioriterast i Norge. I deira innspelsdokument er E 39 Vågsbotn-Klauvaneset rangert som nummer 6 av samfunnsnyttige prosjekta i Norge, jf. tabell 4.4 i innspelsnotat. Dette tilseier at prosjektet bør vera prioritert uavhengig av val av ramme.

Fylkeskommunen bør krevje ramme 3 – eller flytta prosjektet til ramme 1

Ringveg Øst i Bergen er eit prioritert prosjekt hjå Statens vegvesen, og vegdirektør Ingrid Dahl Hovland har i Aftenposten trekt fram dette som eit av dei viktigaste prosjekta i Norge (sjå vedlegg).

E39 Vågsbotn-Klauvaneset er plukka ut som første del av ringvegen og er med i noverande NTP.

Prosjektet er avgjerande for at ein skal sikra god trafikkavvikling i regionen når E16 Arna-Voss og E39 Os-Stord blir bygd ut. Derfor er me veldig nøgd med at både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune også prioriterte dette som eit viktig prosjekt i inneverande NTP.

Under handsaminga av NTP i Stortinget vart E39 Vågsbotn-Klauvaneset tatt inn som eit av seks prosjekt (kalla fellesprosjekt), og det er seinare slått fast at fellesprosjekta skal inngå på like vilkår som andre prosjekt i porteføljen. Prosjektet er derfor en del av prioriteringslista til SVV ut frå portefølje, sjå tabell 4.3 justert portefølje i rapporten.

SVV har foreslått E39 Vågsbotn-Klauvaneset med oppstart innanfor ramme 3 i første seksårsperiode. Me forventar derfor at Vestland fylkeskommune tilrår ramme 3 for at regionen skal få med dette prosjekt som i mange år har stått på vent.

Dersom Stortinget endar med å tilrå ramme 2, ber vi om at prosjektet blir flytta frå ramme 3 til ramme 2 og med oppstart i første seksårsperiode.

I SVV sitt innspelsnotat står det også;

«I alle rammene kan det imidlertid være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statsmidler, med er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering».

«Ringvei Øst-prosjektet» er tidlegare tildelt en ramme på 1,5 mrd. kroner i byvekstavtalen. Ei vurdering utført av trafikkplanlegger Helge Hopen har også vist at strekninga har eit bompengegrunnlag på 1,5-2,0 mrd. kroner. Ved å utnytte bompengepotensialet på strekninga vil det derfor ikkje vera trong for statlege midlar før i siste del av NTP-perioden.

Me meiner det derfor er grunnlag for å starta prosjektet tidlegare enn det SVV forslår, og ber om at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune følgjer opp dette i sitt innspel.

Andre prosjekt i Nordhordland som treng utbygging

Regionrådet vil visa til innspela frå regionen til NTP 2022-2033, og vil trekkja fram følgande viktige prosjekt på **E39 nord for Bergen**:

Det er viktig å halde oppe trykket på prosjekt som det allereie i lang tid har blitt jobba med - også frå Knarvik til Sognefjorden - for å sikra betre framkomst og auka tryggleik.

- E39 Eikefet – Romarheim (rassikring, ny tunnel).
- E39 Knarvik – Oppedal (trafikksikring, og ny parsell på deler av strekket).
- FV 57 må oppgraderast til riksveg. Aktiviteten på Mongstad og Fensfjordbassenget er av stor nasjonal og internasjonal storleik på land og sjø, og det skal investerast for 50 milliardar kroner dei neste fem åra, ein auke på 100% berre dei to siste åra.
- Vedlikehaldsmidlar til fylkesvegar. Regionrådet er svært bekymra for manglande midlar til vedlikehald og opprusting av fylkesvegar og.

Med venleg helsing

Regionrådet i Nordhordland:

Ordførar i Alver



Sara H. Sekkingstad

Ordførar i Austrheim



Per Lerøy

Ordførar i Fedje



Stian Herøy

Ordførar i Gulen



Hallvard Oppedal

Ordførar i Masfjorden



Karstein Totland

Ordførar i Modalen



Kjetil Eikefet

Ordførar i Osterøy



Lars M. Fjeldstad

Ordførar i Vaksdal



Hege Eide Vik

Region Nordhordland IKS



Rune Heradstveit

Nordhordland Næringslag



Beate S. Korsøen

Vedlegg 1: Klipp frå Aftenposten: «Statens vegvesen» Svært positive til prosjektet»

Vedlegg 2: Noverande prioritering frå etatane

Statens vegvesen: Svært positive til prosjektet



Vedlegg 2: Noverande prioritering frå etatane (sjå utguling)

Tabell 4.6 Prosjekter i porteføljen som foreslås prioritert for oppstart innenfor foreslått ramme 2 og 3 i første seksårsperiode. Alternativ sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone. Mill. 2023-kr

Korridor	Prosjekt	Total investeringskostnad Mill. 2023-kr	Stat 2025-2030 Mill. 2023-kr	Stat 2031-2036 Mill. 2023-kr	Annen 2025-2036 Mill. 2023-kr
Ramme 2					
3	E39 Smiene-Harestad	4 292	1 845		2 386
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	45 934	7 830	24 000	13 383
	Sum ramme 2	50 226	9 675	24 000	15 769
Tillegg i ramme 3					
5	E134 Saggrenda - Elgsjø	2 706	1 512		1 121
1	Rv. 22 Glommakryssingen	3 680	1 550		2 063
3	E134 Dagslett – E18, Vikar	5 541	2 318		3 223
4	E39 Vågsbotn – Klauvaneset	6 417	3 110	1 868	1 439
	Sum ramme 3	68 570	18 165	25 868	23 615

I alle rammene kan det imidlertid være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statsmidler, men er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering.

Til
Vestland fylkeskommune



Høyringsuttale til NTP og RTP 2025-2036 frå Sogn og Fjordane Næringsråd

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til Høyringsuttale til NTP 2022-2033 som vart sendt til Vestland fylkeskommune 27.03.2020 og til RTP 2022-2033 som vart sendt 31.03.2022.

Sogn og Fjordane Næringsråd vidarefører dei kommentarane og prioriteringane som ligg i desse høyringsuttalane. I tillegg vil vi kome med oppdaterte innspel i høve til framlegget frå transportetatane.

Sogn og Fjordane Næringsråd vil be Vestland fylkeskommune arbeide aktivt og målretta for auka løyvingar til viktige prosjekt i Vestland og Sogn og Fjordane. Prosjekt frå Sogn og Fjordane som er inne med oppstartløyving i første planperiode i NTP 2022-2033 må tilbake som prioritert prosjekt.

E 39 Storehaug – Førde er inne i transportetatane sine prioriteringar, men også her må det leggst press på at dette prosjektet får oppstartløyving slik planane har vore i 2024.

Rv 15 Strynefjellet. Stortingshandsaminga av NTP 2022-2033 synte sterk støtte til Rv 15 Strynefjellet og det var fleirtalsmerknader på mellom 0,5 og 1 milliard kroner i oppstartløyving i første planperiode. Rv 15 Strynefjellet må inn som eit prioritert prosjekt i NTP 2025-2036.

Rv 5 Erdal – Naustdal er ute av prioriteringane med grunngjevinga av at det er motsegner til reguleringsplanen. Desse motsegnene må ryddast av vegen så snart som råd og dette viktige rassikringsprosjektet må tilbake på prioriteringslista.

Fleire av Sogn og Fjordane Næringsråd sine prioriterte prosjekt er ikkje inne i transportetatane sine prioriteringar og dei er heller ikkje omtala i plandokumentet. Dette er svært viktige samband både for næringslivet og innbygarane i Sogn og Fjordane og i Vestland.

Det er derfor viktig at Vestland fylkeskommune har med omtale om desse prosjekta i si høyringsuttale.

Her er kort om Sogn og Fjordane Næringsråd sine prioriterte prosjekt:

Aust -Vest samband Rv 52/ Rv 5:

Rv 52 vart vald som framtidig næringsstamveg Aust – Vest av Samferdsledepartementet og stadfesta i Kvalitetssikringsrapporten som var framlagt 13. januar 2017.

Grunngjevinga for Regjeringa sitt val av Rv. 52 over Hemsedalsfjellet som hovudstamveg mellom aust- og vestlandet var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Prioritert tiltak.

Rv. 52 Tunnel Borlaug – Bjøberg. Vegstrekninga er omtalt i KVVU, Rv. 7 og Rv. 52. Tunnel gjennom Hemsedalsfjellet mellom Bjøberg og Borlaug er avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet med nesten fullstendig vinterregularitet.

Merknad:

Prosjektet må omtalast i merknader med målsetting om oppstart i planperioden.

Ferjefri E39:

Ferjefri E39 er Vestlandet sitt Inter-City samband og det viktigaste sambindingsprosjektet på Vestlandet. Visjonen om Ferjefri E39 må vidareførast og forsterkast gjennom arbeidet med rulleringa av NTP 2025-2036.

Prioriterte tiltak:

1. Storehaug – Førde (Sjå omtale lenger oppe)
2. Byrkjelo – Svarstad
3. Bogstunnelen – Sunnfjord grense

E39 Byrkjelo – Svarstad.

Byrkjelo – Svarstad er eit av dei prosjekta på Ferjefri E39 som har høgast samfunnsnytte. Det gjev ei innspart reisetid på meir enn 1 time i høve til dagens E 39. Reisetida mellom Byrkjelo og Svarstad vil bli på ca. 15 minutt, og reisetida mellom Sandane og Stryn vil bli på 35 minutt. Det vil gje ein ny bu og arbeidsregion i Nordfjord.

Byrkjelo – Svarstad vil knyte saman søre Sunnmøre med eit folketal på om lag 60.000 innbyggjarar med resten av Vestland og det vil også bli ein viktig tilførselsveg til aust – vest sambandet over Hemsedal. I tillegg til innkorting av reisetid vil dette sambandet også fjerne ein krevjande flaskehals med tunnel gjennom Utvikfjellet.

Merknad:

Prosjektet må omtalast i merknader med målsetting om oppstart i planperioden.

E39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense:

Strekninga er ein flaskehals på Ferjefri E39 i Sogn og Fjordane. Særleg gjeld dette på strekninga frå Vadheim til Bogstunnelen.

Prosjektet må omtalast i merknader med målsetting om oppstart i planperioden.

Vikafjellet:

Det må arbeidast vidare med å få prosjektet prioritert med bakgrunn i reduserte kostnader og Rv 13 si rolle som viktig sambindingsveg i Vestland fylkeskommune.

- Svært krevjande situasjon for næringslivet med så mykje vinterstenging.
- Viktig samband for å bygge saman bu og arbeidsområde.

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til at Rv 13 Skare – Sogndal er overført til Nye Veier AS

Merknad:

Vestland fylkeskommune må arbeide aktivt og målretta saman med andre pådrivarar for at Nye Veier forserer arbeidet med rassikring og utbetring av Rv 13 Vikafjellet.

Innspel til Regional Transportplan 2025-2036

Sogn og Fjordane Næringsråd er svært uroa over at Rassikringsmidlane er fjerna frå ein eigen post på statsbudsjettet og overført til rammeoverføringane til fylkeskommunen. Dette er ingenting anna ein ei kraftig omfordeling av tilskotet til rassikring og dei store taparane er fylka som har eit vegnett som er sterkt utsett for ras.

Merknad:

Vestland fylkeskommune må protestere på det sterkaste mot ei slik omlegging, og post 31 rassikring må tilbake som eigen post på statsbudsjettet.

Dette er henta frå Sogn og Fjordane Næringsråd sitt høyringsinnspel til RTP 2022-2033

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette.

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandard for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

Det er mange bedrifter som slit med dårleg vegstandard og utrygg veg. Her er nokre døme på det:

Elkem Bremanger. (Kystvegen Svelgen-Indrehus)

Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Brødrene Aa. (Hyen-Storebru).

Brødrene Aa er verdslende på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekningen mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724

Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Samandrag/Konklusjon

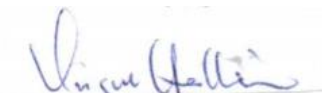
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i høyringsuttalen til Vestland fylkeskommune i Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan 2025-2036.

Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspel som er sendt inn tidlegare.
(Sjå vedlegg)

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemlidar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer også å halde fram det gode samarbeidet med Vestland fylkeskommune i dette viktige arbeidet.

Sogndal/Hornindal 2. mai 2023



Yngve Hallén
Styreleiar



Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Vedlegg:

Høyringsuttale til NTP 2022-2033 datert 27.03.2020

Høyringsuttale til RTP 2022-2033 datert 31.03.2022.



Vestland fylkeskommune

Nasjonal transportplan 2025-2036 - fråsegn

Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal, og har i møtet 25. april 2023 vedteke følgjande fråsegn:

Sogn regionråd er samd i regjeringa sitt vedtak om å framskande handsaminga av NTP og målet om å få til ein realistisk plan. At etatane vart utfordra på legge fram prosjekt innafor ramma av løyvingsnivået i budsjettet for 2023, pluss/minus 10 % verkar difor som eit fornuftig grep. Det verkar òg fornuftig å prioritere drift, vedlikehald, tryggleik og regularitet.

Rådet har elles merka seg at nesten ingen av dei større samferdsleprosjekta har positiv samfunnsøkonomisk nytte og at det dei med lågast nytte per budsjettkrone ligg på det sentrale austlandsområdet.

Rådet meiner likevel ei prioritering berre utifrå samfunnsøkonomisk nytte er ein for snever metode og stør ein modell der det òg vert teke omsyn til andre faktorar som m.a. tryggleik og tunnelutbetring.

Rådet har realisering av rv. 13 – Vikafjellstunnelen som sin fyrsteprioritet. Nye Veier AS karakteriserer det som eit godt prosjekt, men er samstundes klar på at verksemda ikkje kan realisere det innafor dei rammene dei no har og difor treng øyremerka midlar.

Som andre prioritet har rådet rv. 52 Hemsedalsfjellet og tunnelen Bjøberg – Breistøl. Rv. 52 er vedteke som aust – vestsamband for tungtransport og gods. Tunnelen vil gje lågare kostnader for transportørane og monaleg betre regularitet vinterstid. Rådet er difor ikkje tilfreds med at det berre er lagt opp til mindre utbetringar her, men samstundes stør vi at rassikring får prioritet.

I tillegg ber rådet om at det no vert laga ein konseptvalutgreiing (KVU) på strekninga Håbakken – Skei (med bru over Sognefjorden).

Oppgradering av Lærdalstunnelen er viktig for Sogn. Å finne fram til eit tilfredsstillande stengingsregime og avbøtande tiltak vil truleg krevja meir midlar enn det som no ligg inne i planane.

Sogn er dessutan truleg den mest skredutsette regionen i landet. Ein god prioriteringsmodell må difor ikkje berre vere tufta på tilgjengeleg statistikk og vere enkel for SVV og Nye Veier. Den må òg stå seg møte med regionale prioriteringar, skredkompetanse og opplevd skredfare/risikobilete. Utan at fylkeskommunane òg tek i bruk modellen har den ikkje relevans.

Med helsing

Roy Egil Stadheim
leiar Sogn regionråd

Brevet er elektronisk og er utan handskriven underskrift



Til

Vestland fylkeskommune

v/ seniorrådgiver Matti Torgersen

Innspill fra Stamvegutvalget E-16 om NTP 2025-2036

I Stamvegutvalget E – 16 er alle kommuner fra Sandvika til Bergen medlemmer sammen med de to fylkeskommunene Vestland og Innlandet. Mer om sammensetningen av Stamvegutvalget kan leses her: <http://stamvegutvalget.no/stamvegutvalget/sammensetning.aspx>

Stamvegutvalgets hovedmålsetting er: Stamvegutvalgets målsetting er at E-16 snarest skal opprustes til best mulig standard på hele strekningen Oslo-Bergen, og at det parallelt med opprustningen tas de nødvendige hensyn til trafiksikkerheten og miljøet langs vegen.

Å ha en sikker, effektiv og fremkommelig vei mellom Oslo og Bergen, landets to største byer bør prioriteres høyere enn det som blir gjort i transportvirksomhetenes svar på NTP til regjeringen.

Stamvegutvalget var nå i april på befaring på strekninga Bergen-Filefjell-Hønefoss/Sandvika i tilknytning til vårt årsmøte. Behovet for ny E 16 mellom Arna og Voss, og i Nærøydalen er udiskutabelt og må prioriteres.

Vår prioritet for utbygging av E 16 i Vestland fylke er:

- 1) K5, Arna-Stanghelle.
- 2) Nærøydalen, Hylland-Slæen.

Valdres 27. april 2023

Med hilsen

Stamvegutvalget

Vidar Eltun
-leder-

Stord, den 25. april 2023

Innspelsdokument NTP 2025 – 2036 frå Stord Næringsråd til Vestland Fylkeskommune

Generelt til grunnlaget for NTP 2025 – 2036 vil me understreke at ramme 2 må vere eit minimum, slik at ein får fram dei prosjekta som allereie er godt modne, er klar for igangsetting og har god måloppnåing.

Stord Næringsråd si prioriteringsliste

1. Hordfast oppstart første perioden 2025-2030
2. E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita må inn i NTP
3. Rassikring og vedlikehald fylkesvegar må styrkast
4. E134 Haukelivegen –Seljestad-Røldal - Må inn igjen i NTP
– er klar for bygging.
5. E134 Bakka – Solheim må inn i NTP – Må inn igjen i NTP
6. E39 Bokn – Stord må inn i NTP

Stord Næringsråd er ein sjølvstendig interesseorganisasjon for næringslivet på Stord, som arbeider for eit lokalsamfunn med fokus på verdiskaping. Som talerøyr for næringslivet er vår oppgåve å sjå til at rammevilkåra til næringslivet til ei kvar tid er dei beste. Stord Næringsråd har 160 medlemmer.

Situasjonen i næringslivet det siste året

Etter tøffe år med Pandemi, og påfølgjande konsekvensar av krig i Europa, har næringslivet fått svært svekka konkurransekraft. Auka energiprisar, prisauke på varer og tenester og auka utgifter til transport har ført til svekka marginar. Mange små og mellomstore bedrifter har brukt opp eigenkapitalen sin, og står i fare for å verta råka av konkurs. Dette er ei svært urovekkande utvikling.

Industriverksemder i omstilling, og verdiskaping på Vestlandet

- Industrien er i omstilling og orienterer seg mot nye marknader Verdiskapinga og eksportinntektene vil også i framtida i svært stor grad komma frå Vestlandet.
- Det er press på marginar i alle bransjar og konkurransen er global.
- Tilgang på kompetent arbeidskraft er ein flaskehals og potensiale for vekst og utvikling ligg i å utnytte ressursane meir effektivt gjennom digitalisering og mobilitet.

- Me ha store fortrinn på vestlandet med ein leiande industri innafor maritime og marine næringar. Teknologien og kompetansen som vert utvikla er del av det «Grøne skiftet», og er eit viktig bidrag til ei global berekraftig utvikling.
- Det er tidkrevjande og utføreseieleg å få transportert varer og tenester inn og ut av regionen.
- Vestlandet må byggjast saman med ferjefri E39 – ein lenka bu- og arbeidsregion med ein million mennesker.
- Næringslivet vil bruke offshorekompetansen vår til å byggja brua over Bjørnafjorden, og brua over Langenuen.

Regionbygging, verdiskaping og eksport

På side 35 i Prioriteringsrapporten frå Staten vegvesen lagt fram 31.3.23., er det i figur 2.3 synt dei største/viktigaste bu og arbeidsregionane, og peikt på at kortare reisetid i korridorane mellom desse regionane vil gje ein enklare reisekvardag og legge til rette for vekst i næringslivet. Korridoren Bergen – Haugesund – Stavanger vert peikt på som ein av to som kan ha eit potensial for auka verdiskaping og eksport. Stord Næringsråd er samd i dette. Me vil sei det så sterkt at det er ein føresetnad for å lykkast med auka verdiskaping og eksport frå Vestlandet og for landet.

- Hordfast og Rogfast aukar mobiliteten for næringslivet ved å halvere reisetida mellom Stavanger og Bergen, og vil ha ope heile døgeret. «Arm til Bergen»– er under utgreiing, kor Hordfast ligg som føresetnad for at den skal byggast.
- E134 Haukelivegen – eksportvegen og vår veg til og frå austlandet.
- Som eit av dei største eksportfylka i landet er det viktig at Vestland har god tilgang til marknadene.

Effekten av Ferjefri E39 og ein vintersikker E134 i samanheng, vil auka konkurransekrafta til næringslivet meir enn noko anna.

Dette vert også synleggjort i figurane på side 36 og 37 i Prioriteringsrapporten til Statens vegvesens; strategi for utvikling av riksvegnettet og utvikling av transportkorridorar.

Det er viktig for Stord Næringsråd å presisera at det er svært uheldig for Vestlandet at me set samfunnsøkonomisk lønsame prosjekt opp mot rassikringsprosjekt. Tilstrekkeleg rassikringsmidlar må sikrast gjennom NTP.

Stord Næringsråd ser fram til eit godt samarbeid framover, og ønskjer lykke til med innspelsprosessen til NTP.

Beste helsing

Anne-Grete Sandtorv, dagleg leiar Stord Næringsråd

Vestland fylkeskommune
v/ Matti Torgersen
Postboks 7900
5020 Bergen

INNSPEL TIL VESTLAND FYLKESKOMMUNE SIN UTTALE TIL NTP 2025-2036

Sunnhordlandsrådet takkar for moglegheit til å komme med innspel til Vestland Fylkeskommune sitt arbeid med å utarbeide ein uttale til regjeringa sitt arbeid med NTP. Det er ein forventning frå Sunnhordlandsrådet at Vestland fylkeskommune i sitt arbeid med uttale vektlegg å få fram gode argument for kvifor staten skal prioritere prosjekta som er planlagt i Vestland fylke. I heile Vestland er det planlagt gode prosjekt, som skal sikra vidare verdiskaping i Noregs viktigaste eksportfylke. Det er planlagt naudsynte prosjekt som skal bidra til trafikktrygging, og rastrygging. For at Vestland fylke skal få så mykje som mogleg av statlege midlar, er det difor viktig at me står saman om prosjekta, argumenterer for prosjekta i tråd med det som er staten sine satsingar i nasjonal transportplan, og at me har ein faktabasert tilnærming til dei ulike prosjekta.

Å realisere samferdselsprosjekt tar lang tid. Det er difor viktig at ein står fast på prioriteringar over tid, ettersom at tida frå planoppstart til prosjekta er planklare kan ta i overkant av 10 år på de største prosjekta. Det er difor viktig at Vestland fylkeskommune lagar seg god oversikt over planstatus på prosjekta som skal spelast inn til NTP. Det er ingen poeng i å sette prosjekt der ein ikkje har starta reguleringsplanarbeid på, opp mot prosjekt som er planklare, eller nært planklare. Jo snarare ein får realisert prosjekta som er, eller nærmar seg planklare, jo raskare kan ein realisera prosjekta som ligg litt lenger bak i planprosessen. Det er også viktig for Sunnhordlandsrådet at fylkeskommunen i sitt arbeid med uttale til NTP ser kva nytte, kostnadar og innsparingar fylkeskommunen potensielt får ved realisering av prosjekta ein spelar inn i NTP.

Sunnhordlandsrådet ynskjer i denne uttalen spesielt å trekke fram hovudvegsambanda E39 og E134. Disse to europavegsambanda er kritisk viktige for å knyta saman Vestlandet, og for å knyta saman aust og vest. For vidare vekst i verdiskaping i Vestland er disse to sambanda dei desidert viktigaste samferdsleprosjekta for vestlandet og Vestland fylkeskommune.

Sunnhordlandsrådet vil difor streka under at prosjekta på E39 og E134 må få prioritet så langt framme i Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 som mogleg. I dette ligg også at det må utarbeidast ei analyse (KVU) for traseval for "arm til Bergen", som tar utgangspunkt i dei prosjekta som allereie blir planlagt på E39. Me er glad for at det arbeidet allereie er i gong, men ser også at realisering av ein slik arm til Bergen ligg lengre fram i tid, og at det i denne omgang er snakk om å få avklart kvar ein skal ha ein framtidig trasé.

FERJEFRI E39

E39 Stord- Os

I SVV sitt innspel til regjeringa sitt arbeid med NTP, er E39 Hordfast det prosjektet i NTP som har nest høgast samfunnsnytte av prosjekta som ikkje er påbegynt. Saman med E39 Rogfast, vil realiseringa av Hordfast binde saman dei to største byane på vestlandet, og regionane mellom. I det store bilete handlar det om å bygge ferjefri E39 frå Kristiansand til Trondheim. Reguleringsplan for E39 Hordfast blir lagt ut på høyring i 2023, eller

tidleg i 2024, og Sunnhordlandsrådet meiner det vil vere hårreisande av fylkeskommunen å ikkje prioritere dette prosjektet, då prosjektet i løpet av få år vil vere planklart, og klart for bygging.

Prosjektet blir i ulike samanhengar satt opp mot andre prosjekt i Vestland. Dette fordi prosjektet blir omtalt som svært dyrt og ambisiøst, og prosjektet blir ofte omtalt som «brua over Bjørnefjorden». Det er viktig for Sunnhordlandsrådet å trekke fram at prosjektet er mykje meir enn ei bru over Bjørnefjorden, då dette er eit prosjekt som strekker seg frå Os til Stord, og går i det store og heile over Tysnes kommune. Prosjektet er estimert til ein prislapp på rundt 40 milliardar, der rundt ein fjerdedel av kostnaden er staten som dekker. Resten av prislappen er mva på 8mrd, bompengar på 14mrd og 8mrd i innsparte kostnader på ferjer. Dette er bompengar og innsparte kostnader ein ikkje kan nytte på andre prosjekt ein ynskjer realisert i fylket.

Prosjektet vil legge til rette for innkorting av store ferjesamband til og frå Austevoll, og mellom Kvinnherad og Stord. Dette vil spare energi, utslepp og pengar, samtidig som det legger til rette for å bygge saman Sunnhordlandsregionen, og knyte kommunane i regionen tettare på byane og regionsentera langs fylket. Hordfast vil utvikle ferjesambanda Halhjem – Sandvikvåg, Våge – Halhjem, Jektevik – Nordhuglo – Hodnanes, og legge til rette vesentleg innkorting av sambanda til Austevoll og Kvinnherad. I tillegg vil det bidra til å redusere flyreiser mellom Stavanger og Bergen. Ser ein på energi som blir spart på dette, kan ein fort argumentere for at E39 Hordfast er Norges største ENØK-tiltak. På den måten vil prosjektet vere klimavennleg og miljøvennleg, i tillegg til å vere svært viktig for å utvikla Vestland vidare.

Sunnhordlandsrådet viser også til uttale frå næringsråda i regionen, som peiker på kor viktig prosjektet er for næringslivet i regionen. Eit næringsliv som nasjonalt og internasjonalt står i front i arbeidet med grøn omstilling.

Bokn - Stord

For å hente ut maksimal effekt av Rogfast og Hordfast, og fortsette arbeidet med ein trygg E39 gjennom fylket, er det viktig at planarbeidet på E39 mellom Bokn og Stord fortsetter. Dette inneberer reguleringsplan mellom Heiane og Ådland på Stord, KVVU – arbeidet på Bømlafjordtunnelen, og traseen frå Bømlafjorden til Bokn. På den måten er ein klar til å bygge ein trygg og effektiv veg mellom Hordfast og Rogfast.

E134 – Nasjonal transportkorridor aust-vest

Statens Vegvesen har i «Øst-vest-utredning» frå 2015 konkludert med at E134 Haukelivegen er det mest føretrekte og samfunnsøkonomisk lønsame sambandet mellom aust og vest. I same utredning vart det presisert at det aller viktigaste for å realisera E134 Haukelivegen var å få oppstart på tunnelane for å sikra den kritiske vinterregulariteten over fjellet.

Sunnhordlandsrådet ser at så lenge prosjekta i transportkorridoren E 134 i kost-nytte samanheng blir sett på kvar for seg, og ikkje samla for heile strekninga, kan traseen verta utsett i tid. Statens vegvesen sine kost-nytteberekningar anslo 26 mrd kroner i positiv nytteverdi for heile strekninga, dette er difor viktig å få fram.

Seljestad - Røldal

Seljestad - Røldal er høg fjellspassasjen på E134 aust for Haukeli, og det er denne strekninga som skapar usikkerheit ved regulariteten og er flaskehalsen, særleg for næringstrafikken. Ein vintersikker trasè vil bestå av ei tunelløysing mellom Liamyrane øst for Røldal til Seljestad.

Dette vil ha store positive utslag på redusert utslepp av CO2 for nyttetraffikken, med 50% berre for fjellovergangen Seljestad-Røldal, og bidra positivt i miljøregnskapet. I tillegg vil dette bidra til forutsigbar transport for næringslivet og kundane, som får redusert køyrelengde på 11 km berre på denne strekninga, samt auka tryggleik for alle som nyttar hovudfartsåra E134 aust-vest.

Bakka – Solheim

Prosjektet har vore omtale som eit pilotprosjekt med samanhengande plan gjennom to kommunar og i to fylke. Den fører E134 utanom alle tettstader og har planlagt standard for 90 km/ t der det i dag er mest 60 km/t, og berre litt over halve strekninga har gul stripe. Heile strekninga blir ny veg, eksisterande trasé blir liggjande som lokalveg. Kommunedelplanar gjennom Etne og Vindafjord kommunar er ferdig utarbeidd, for ei strekning på om lag 40 km. Denne strekninga er «gryteklar» er difor klar til deltaljplanlegging og utbygging. Denne strekninga bør difor prioriterast langt fram av Vestland fylkeskommune. Både Etne og Vindafjord kommune har fatta prinsippvedtak om bompenggeinnkrevjing for prosjektet Bakka-Solheim, slik at delfinansieringa SVV nemner i sin fagllege uttale allereide er forankra lokalt.

Røldal- Vågslid

Denne strekninga er eit svært værutsett høgfjellsparti som ofte blir stengt, eller delvis stengt med kolonne. Vidare planlegging av tunnelloysinga under Haukelifjell må prioriterast høgt slik at prosjektet kan fortsetja samanhengande med Røldal-Liamyrane, dette vil gje positive synergjar for begge prosjekta, og slik også ein god samfunnsøkonomi. Miljøgevinsten er stor for prosjektet då stigningane og avstanden blir monaleg betre.

FYLKESVEG

Finansiering av fylkesveg

Sunnhordlandrådet meiner fylkeskommunen må ha fokus på å sikre seg midlar til vedlikehald og utvikling av fylkesvegnettet. Dette må skje gjennom auke i midlar til fylkeskommunen, gjerne gjennom øyremerkte midlar. Det må sikrast at fylker som Vestland fylke, med mange båtsamband og ferjesamband, også får tilstrekkeleg med midlar til det gjennom inntektssystemet til kommunar og fylkeskommunar.

Ferjeinnkorting

Fylkeskommunen må gjennom arbeidet med NTP, og utanom NTP, jobba med å betra ferjeavløysingsordninga. Fylkeskommunen må få moglegheit til å nytte bompengar på prosjekta til å finansiere rentekostnader, og til å nytte bompengar for å toppfinansiere prosjekt som ikkje fullt ut er finansiert gjennom ferjeavløysingsordninga. Ferjeavløysingsordninga må også omfatta innkorting av ferjesamband, slik det er bestemt av Stortinget. Ferjeavløysingsprosjekt og ferjeinnkortingsprosjekt vil spare stat og fylkeskommunen for enorme summar, samtidig som det bidreg til betre kommunikasjon, og utvikling i Vestland. Det er ingen logisk grunn til at ordninga har dei avgrensingane den har i dag.

Rassikring

Det må sikrast nok midlar til rassikring i Vestland. Vestlandet er i ein særstilling når det kjem til ras, og behov for rassikring. Med vegar som går langs fjordar og fjell, er det stadig fare for ras, og med klimaendringane som skjer, aukar faren for ras. Dette er også ei problem i Sunnhordland, der spesielt vegar i indre delar av Kvinnherad og Etne er utsatt for ras. Sunnhordlandsrådet meiner rassikring må prioriterast særskilt, utan at dette skal takast frå andre samfunnsnyttige prosjekt i fylket.

Sunnhordland, 26. april 2023

Mette Heidi Ekrheim Bergsvåg
Styreleiar

Tora Haslum Myklebust
Dagleg leiar

Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Bergen og Stavanger må knyttes tettere sammen

Fellesuttale til Nasjonal Transportplan 2025 – 2036 fra næringsrådene i Bergen, Stord, Haugesund og Stavanger.

Mer enn noen gang er det viktig å bygge Vestlandet sammen! Mer enn noen gang er det viktig å stå sammen om å sikre arbeidsplasser, skape verdier og bygge framtiden.

For Vestlandet må NTP svare på samfunnsnyttene

- Næringslivet trenger økt konkurransekraft
- Næringslivet trenger nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørring.
- Næringslivet trenger omstilling til nye markeder
- Næringslivet trenger oppdrag for å holde industrien og bygg- og anleggsbransjen i gang, og bygge nye markeder.
- Næringslivet trenger å bidra til å bygge framtiden for landet vårt

Hordfast og Rogfast øker mobiliteten for næringslivet ved å halvere reisetiden mellom Bergen og Stavanger.

Vestlandet har de mest lønnsomme og samfunnsnyttige prosjektene i Nasjonal Transportplan. Hordfast og Rogfast vil sammen gjøre Vestlandet til en sterk, attraktiv region som vil øke verdiskapingen i AS Norge. Fergeavløsningsprosjektet Hordfast vil skape mobilitet for en million mennesker på et attraktivt Vestland.

Statens netto bidrag til Hordfast er kun 10 mrd. av en brutto investeringskostnad på 40 mrd. Det er da trukket fra mva. 8 mrd. Bompenger 14 mrd., og dagens ferjekostnader neddiskontert med realrente på 4% som blir 7.5 mrd.

Hordfast vil styrke det grønne skiftet

Regionen fra Bergen til Stavanger besitter unike kompetansemiljøer innenfor ulike næringer som sammen vil være avgjørende for det grønne skiftet, herunder at Norge skal realisere sine mål om reduksjon i klimagassutslippene. Eksempler på dette er de sterke miljøene innenfor olje&gass, vannkraft, vindkraft, havbruk, maritim industri, prosessindustri og teknologiselskaper kombinert med sterke forsknings-, forvaltnings- og rådgivningsmiljøer.

Næringslivet, og ikke minst industrien på Vestlandet er en viktig bidragsyter inn med kompetanse til de store infrastrukturprosjektene. Og for leverandørindustrien vil blant annet bygging av broer, og offshore kompetansen være en viktig del av det grønne skiftet.

Stord, den 26. april 2023

Med vennlig hilsen

Monica Mæland

Harald Minge

Bernt Jæger

Anne-Grete Sandtorv

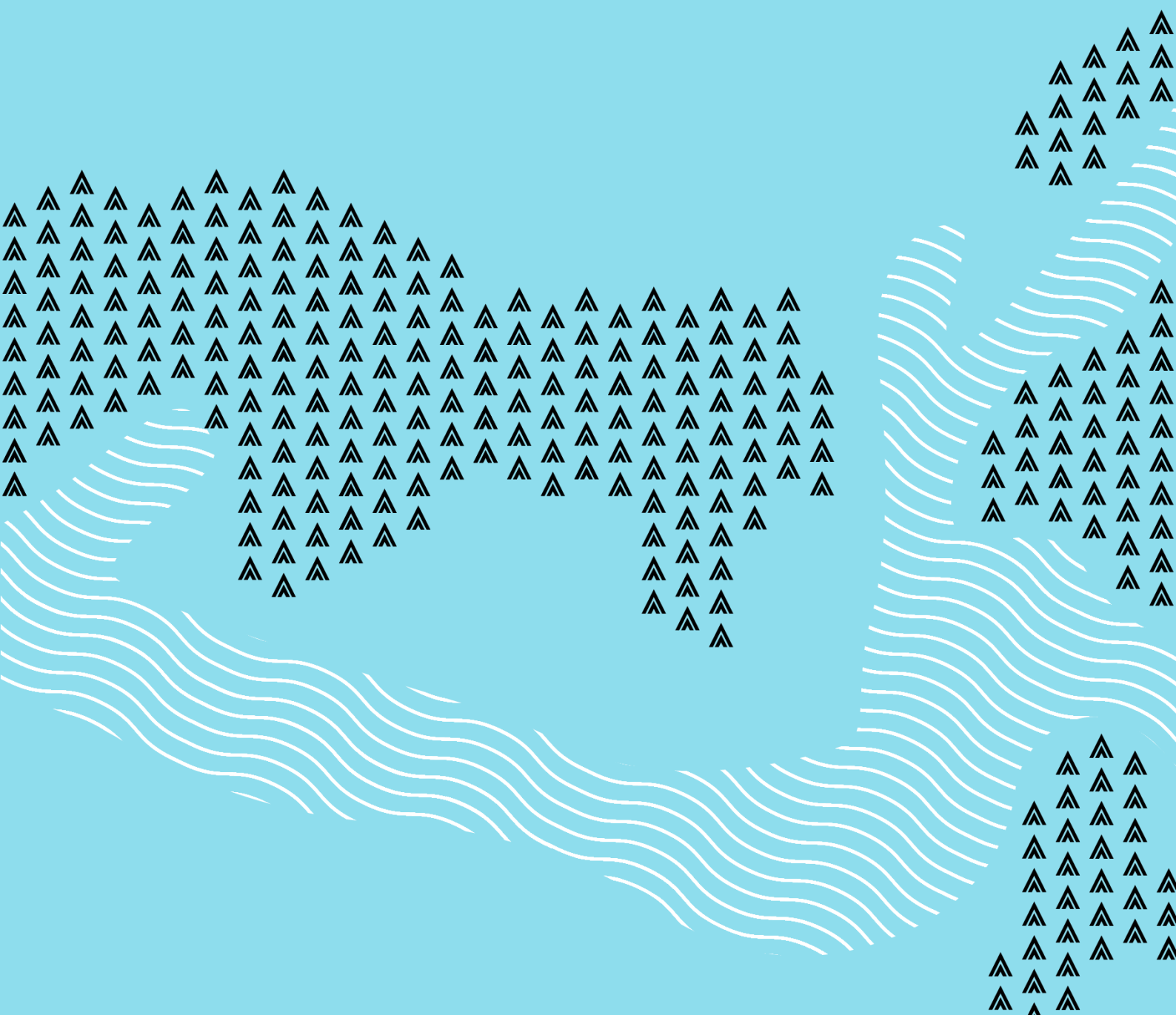
Bergen Næringsråd

Næringsforingen
i Stavangerregionen

Næringsforeningen
Haugalandet

Stord Næringsråd





Vedlegg

Andre innspel

#1 og 2: Norges Miljøvernforbund

Høyring planprgr. reguleringspl 2022 (4).pdf

Hordfast, Hva blir egentlig prisen på Hordfast.pdf

#3 og 4: Sogn og Fjordane Næringsråd

Høyringsinnspel til RTP 2022-2033 og handlingsprogrammet 31. mars 2022.pdf

Høyringsuttale NTP Vestland fylkeskommune.pdf



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandlar, innvalstelefon

Nicolas J. I. Rodriguez, 55 57 21 84
Sarah K. Skouen, 55 57 21 15
Magnus Johan Steinsvåg, 55 57 23 25
Jan Vidar Voster, 55 57 23 06
Eirik Brynjelsen, 55 57 21 70

Fråsegn til offentlig ettersyn av statleg reguleringsplan E39 Stord-Os - utarbeiding av planprogram

Samandrag av Statsforvaltaren sine viktigaste merknader:

- Det er registrert totalt 240 naturtypelokalitetar fordelt på 19 ulike naturtypar innanfor planområdet for den statlege reguleringsplanen. Naturtypeane fordeler seg på mellom anna på 68 kystmyrar, 33 boreonemorale regnskogar og 22 rike sumpskogar, alle trua naturtypar som er svært sårbare for inngrep i nærområdet.
- Tyngdepunktet av trua naturførekomstar er på Tysnes på strekninga frå Søreid til nordenden av Reksteren. Heile 30 boreonemorale regnskogar, 38 kystmyrar og 8 rike sumpskogar er lokalisert på denne strekninga. Vidare er det gjort totalt 375 registreringar av trua artar (raudlistestatus 2021: CR, EN eller VU) innfor planområdet på strekninga Søreid-Gjøvåg på Tysnes. Registreringane er fordelt på 30 trua artar. Storparten av artane er knytt til boreonemoral regnskog som vi har eit internasjonalt forvaltaransvar for.
- Planområdet inneheld naturtypar og artar som er klart innanfor dei nasjonale interessene som Statsforvaltaren skal ivareta etter T-2/16 «*Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*».
- Statsforvaltaren ber Statens vegvesen utgreie eit alternativ med redusert hastigheit frå 110 km/t til 90 km/t på strekninga Søreid-Gjøvåg for å auka fleksibiliteten på vegframføringa og redusera tap av svært viktig naturmangfald. Redusert hastigheit til 90 km/t vil for ein 14 km strekning, gje auka reisetid på 1 minutt og 42 sekundar.
- Det må leggjast meir vekt på landskapsøkologiske samanhengar og avbøtande tiltak for å redusera barriereverknader og oppstyking av viktige leveområde i KU, jf. naturmangfaldlova §§ 4 og 5.
- Den 24. november 2021 blei *Norsk raudliste for artar 2021* offentliggjort. Med omsyn til oppdatert kunnskap, så ber vi om at planprogrammet legg til rette for at det blir gjennomført ein oppdatert KU for naturmangfald i planområdet som inngår i den statlege reguleringsplanen, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta §§ 27 og 28.



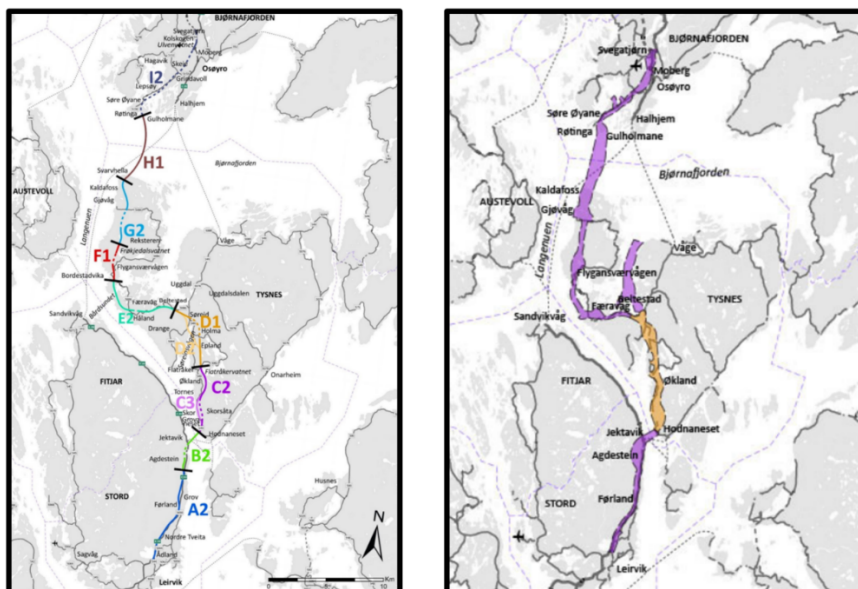
Innleiing

Vi viser til brev av 14.09.21 frå Statens vegvesen (SVV) om høyring av forslag til planprogram for statleg reguleringsplan E39 Stord-Os (Hordfast), dykkar ref. 20/9401-160. Vi har mottatt stadfesting på e-post om utsett høyringsfrist frå Statens vegvesen. Utsett uttalefrist er gjeve til og med tysdag 30. november 2021.

Bakgrunn

SVV viser i brev 16.09.20 til at dei har fått i oppgåve av Samferdselsdepartementet å lage ein statleg reguleringsplan for ny E39 Stord-Os (Hordfast), jf. plan- og bygningslova § 6-4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) vedtok 5. september 2019 (KMD ref. 15/2287-79) den statlege kommunedelplanen for E39 Stord-Os, alternativ F med kryssing av Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes. I vedtaksbrevet for statleg kommunedelplan for E39 Stord – Os med konsekvensutgreiingar, så har KMD mellom anna vist til «*Det skal i arbeidet med reguleringsplan legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur. Det vises også til retningslinjer til planen datert 10. februar 2019, hvor det er gitt føringer om dette, og til omtale av videre arbeid i planbeskrivelsen. Det forventes at Statens vegvesen samarbeider tett med Fylkesmannen i Hordaland for å identifisere tiltak som kan begrense negative miljøvirkninger av tiltaket*». Det blir også vist til at «*Økologisk kompensasjon skal utredes og vurderes. Det legges til grunn at det blir gitt en bestilling fra Samferdselsdepartementet om et slikt arbeid*». Vi viser også til retningslinjer for vidare planarbeid datert 10. februar 2019. Statleg kommunedelplanen for E39 Stord-Os, med konsekvensutgreiing, skal leggjast til grunn for arbeidet med den statlege reguleringsplanen.

Statleg reguleringsplan E39 Stord – Os gjeld areal i Bjørnafjorden kommune, Tysnes kommune og Stord kommune. KMD er planmyndigheit og skal godkjenne endeleg forslag til statleg reguleringsplan.



Figuren til venstre viser planområdet til statleg reguleringsplan for E39 Stord-Os. Planområdet er vidare organisert i 9 delområde. I kvart delområde er det eitt eller to alternativ som skal utgreiast, jf. silingsrapporten E39 Stord – Os, august 2020. Figuren til høgre viser varslingsområdet for arbeidet med statleg reguleringsplan E39 Stord – Os. Området mellom Beltestad-Hodnanes, Tysnes kommune, der det føreligg nye avvik som ikkje var konsekvensutgreidde i statleg kommunedelplan, er merka med oransje farge. For dette området skal det utarbeidast konsekvensutgreiing for nye alternativ i samband med utarbeiding av statleg reguleringsplan (Figurar, kjelde: Silingsrapport (august 2020) og forslag til planprogram (januar 2021), Statens vegvesen).



I arbeidet med planprogrammet har SVV arbeidd med to nye løysingar innanfor kommunedelplan-korridoren (KDP-korridoren). I to delområde eksisterer det no alternativ som avvik frå KDP-korridoren, og det må gjennomførast konsekvensutgreiing for desse alternativa. KMD viser i brev 9. juli 2021 til «*Dette gjelder to delstrekningene C og D mellom Hodnanes og Beltestad. Begge har nye alternativer med både vei i tunnel og i dagen, som går utenfor KDP-korridoren. Reguleringsplanarbeidet omfatter også brokrysningen over Bjørnaffjorden. I kommunedelplanen ble det lagt inn en bred hensynssone for kryssingen, fordi traséen og brotypen ikke var avklart. Løsningen med en endeforankret, buet flytebro legges til grunn for den videre planleggingen*».

Merknader til arbeidet med planprogram for statleg reguleringsplan E39 Stord-Os

Det er allereie utarbeidd konsekvensutgreiingar i samband med statleg kommunedelplan som blir lagt til grunn for arbeidet med statleg reguleringsplan. Det er likevel relevant å fremje innspel som gjeld utgreiingstema av meir overordna karakter, og som gjeld heile strekninga for den statlege reguleringsplanen E39 Stord-Os, og som har tyding som avgjerdsrelevant kunnskap i samband med førebuinga og vedtak av endeleg plan. Samstundes er det meir spesifikt etterlyst innspel til strekninga Beltestad – Hodnanes, der det er vurdert at det blir utløyst krav til konsekvensutgreiing og der det skal utarbeidast eit eige planprogram, jf. pbl. § 4-2 og konsekvensutgreiingsforskrifta (FOR-2017-06-21-854).

Statens vegvesen viser til at føremålet med statleg reguleringsplan er å oppnå kostnadsreduksjonar og få mindre inngrep i område med miljøverdi, og difor er det naudsynt å vurdere vegløyser som går utanfor korridoren som er konsekvensutgreidd og bandlagt i vedtatt kommunedelplan. Forslag til planprogram viser til at «*Konsekvensutgreiinga skal utførast i samsvar med Statens vegvesen (SVV) si handbok V712 Konsekvensanalyser frå 2018*». I august 2021 blei Handbok v712 «*Konsekvensanalyser*» (SVV 2018) oppdatert for nokre miljøtema, og det er gjennomført tilpassingar til Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941, for avsnittet kap. 6.6 «*Naturmangfold*».

Vi viser til at M-1941 også dekkjer andre relevante tema som fell inn under konsekvensutgreiingsforskrifta § 21. Vi føreset at ein i gjennomføringa av konsekvensutgreiinga også legg til grunn M-1941 for andre relevante klima- og miljøtema. I arbeidet med statleg reguleringsplan E39 Stord-Os (Hordfast) skal det gjerast greie for verknader for miljø- og samfunnsinteresser. Konsekvensutgreiinga skal gjennomførast med omsyn til konsekvensutgreiingsforskrifta kap. 5 (FOR-2017-06-21-854). For tema som gjeld klima og miljø i konsekvensutgreiingar viser vi til rettleiar M-1941 frå Miljødirektoratet, og ber SVV leggje rettleiaren til grunn for andre klima- og miljøtema i konsekvensutgreiingsarbeidet:

<https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/arealplanlegging/konsekvensutredninger/>

Overordna skal konsekvensutgreiingsarbeidet leggje fram avgjerdsrelevant kunnskap og informasjon, som skal gjere det mogleg å ta stilling til om planen lèt seg gjennomføre, og eventuelt på kva vilkår planen kan gjennomførast. Vi viser til at dersom det manglar informasjon om viktige forhold i høve planforslaget, så skal ny informasjon hentast inn som del av konsekvensutgreiingsarbeidet, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 17. Verknaden for nasjonalt og internasjonalt fastsette miljømål er relevante og må gjerast greie for, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 21. Usikkerheit og kunnskapsmanglar som kan påverke samanstillinga av informasjonen skal også gjerast greie for, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 22. Vi oppmodar SVV om å synleggjere desse vurderingane i framlegget til planvedtak.

Ansvarleg myndigheit skal på bakgrunn av høyringa og egne vurderingar, ta stilling til om konsekvensutgreiinga er i samsvar med kapittel 5 i konsekvensutgreiingsforskrifta, eller vurdere om



det er behov for tilleggsutgreiingar eller ytterlegare dokumentasjon, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 27. Den 24. november 2021 presenterte Artsdatabanken ei ny *Norsk raudliste for artar 2021*. I slutthandsaminga av plansaker skal ansvarleg myndigheit forvise seg om at oppdatert kunnskap blir lagt til grunn, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta §§ 28 og 29. Den statlege reguleringsplanen skal og fastsetje eventuelle før- og etterundersøkingar og naudsynt overvaking av vesentlege negative verknader av planen for miljø og samfunn. Vi føreset at relevante statlege myndigheiter og andre relevante partar får høve til å kome med innspel til dette temaet.

FN sine berekraftsmål skal leggjast til grunn for samfunns- og arealplanlegging, og vi føreset at dette går fram av planomtalen og planprogrammet. Plan- og bygningslova – som er sektorovergripande – er det mest sentrale verkemiddelet for å oppnå ei berekraftig arealutvikling, jf. Meld. St. 40 (2020-2021) «*Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030*».

Forslag til overordna utgreiingstema i samband med statleg reguleringsplan

I innspelet vårt til oppstartsmelding, datert 09.11.2020, viste Statsforvaltaren til behovet for utfyllande ROS-analyse for heile planområdet, og tilgrensande område. Alle risiko- og sårbarheitstilhøve skal merkast med omsynssone på plankartet. Krav til risiko- og/eller sårbarheitsreducerande tiltak skal gå fram av planføresegnene. Statens vegvesen, s. 24 i forslag til planprogram, peiker på at det skal gjennomførast ny ROS-analyse for heile vegstrekninga i samband med reguleringsplanarbeidet. I samband med ROS-analysen bør ein også ta omsyn til risiko for spreieing av framande organismar langs den planlagde vegstrekninga. Tiltak mot spreieing bør også gå fram av føreseigner og miljøoppfølgingsprogram i samband med samferdsleprosjektet.

Saman med forslaget til arbeidet med statleg reguleringsplan E39 Stord-Os og planprogrammet (januar 2021) følgjer det ein silingsrapport (august 2020). Silingsrapporten gjer greie for alternativ som har blitt forkasta og inneheldt også grunngjeving for alternativa som inngår i det vidare arbeidet med statleg reguleringsplan E39 Stord – Os. I denne rapporten følgjer også ei grunngjeving for kva alternativ som utløyser krav til ny konsekvensutgreiing.

Naturmangfald

SVV løftar fram at eit viktig resultatmål for reguleringsplanen er mellom anna at «*Inngrepa i verdifull natur skal avgrensast, spesielt på Reksteren*», jf. avsnitt 3.3.3 i forslag til planprogram.

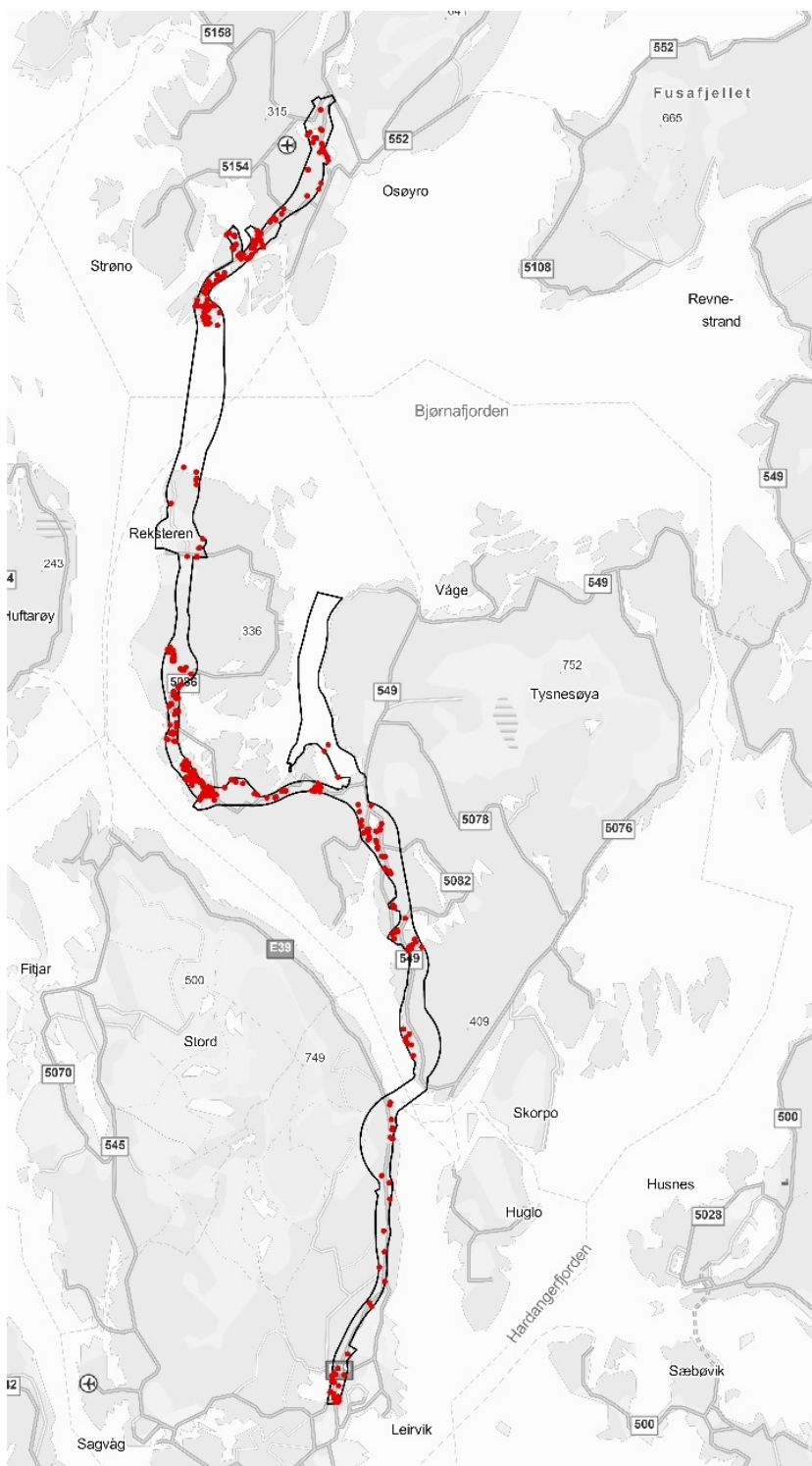
Internasjonale naturkvalitetar

Statsforvaltaren har gjennomført ein gjennomgang og ein GIS-analyse av datagrunnlaget for trua artar (frå Artsdatabanken) og naturtypar. Analysen viser at det no er registrert totalt 240 naturtypelokalitetar fordelt på 19 ulike naturtypar innafor varslingsområde for reguleringsplanen (sjå kart). Naturtypane fordelar seg på blant anna på 68 kystmyrar, 33 boreonemorale regnskogar og 22 rike sumpskogar, alle trua naturtypar som er svært sårbare for inngrep i nærområdet.

Tyngdepunktet av trua naturførekomstar er størst på Tysnes på strekninga frå Søreid til nordenden av Reksteren. Heile 30 boreonemorale regnskogar, 38 kystmyrar og 8 rike sumpskogar er lokalisert på denne strekninga. Vidare er det gjort totalt 375 registreringar av trua artar (raudlistestatus 2021: CR, EN eller VU) innafor planområdet på strekninga Søreid-Gjøvåg på Tysnes. Registreringane er fordelt på 30 trua artar. Størparten av artane er knytt til boreonemoral regnskog, som vi som kjent har eit internasjonalt forvaltaransvar for.



Førekomst av trua artar i planområdet



Som resultat av redusert storleik på planområde frå kommunedelplan til reguleringsplan, har Statens vegvesen konsentrert naturkartlegginga og fått eit stort tilfang av nye naturregistreringar.

**Eitt minutt og 42 sekundar**

Tal viktige naturtypar og trua artar i planområdet må utan tvil vere den klart største konsentrasjonen av viktige naturførekomstar i heile prosjektet for ny E39 Kristiansand til Trondheim, og naturførekomstane er soleklart innafor innslagspunktet for motsegn etter rundskriv T-2/16 «*Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*». Dersom Statlege myndigheiter meiner at ein plan er i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn innanfor deira ansvarsområde, så skal dette gå fram av uttalen, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 15, jf. forskrift om konsekvensutredningar § 15.

Sjølv om det vert gjort forsøk på å unngå at viktig natur vert påverka av utbygginga, gjev proporsjonane på veganlegget, med fire felts motorveg på 110 km/t, i seg sjølv svært lite rom for å unngå at svært viktig naturmangfald vert råka.

Vi ber derfor om at Statens vegvesen, i det minste for strekninga Søreid-Gjøvåg, også planlegg for eit alternativ med redusert hastigheit på 90 km/t og firefelt. Redusert hastigheit vil gje betydeleg større fleksibilitet med omsyn på redusert krav til kurvatur og stigning på vegen. Det vil igjen gje reelle moglegheiter til å ta omsyn til dei naturførekomstane. Vurdering av eit slikt alternativ vil vere i tråd med naturmangfaldlova § 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

Legg vi til grunn ei strekning på 14 km og redusert fart frå 110 km/t til 90 km/t, snakkar vi om ei auke i reisetid på 1 minutt og 42 sekundar. Det er vanskeleg å sjå for seg at ei slik minimal auke i reisetid skal gå ut over hovudmålsetjinga for prosjektet, som er å binde saman store næringslivsregionar og bu- og arbeidsmarknader. Vi minner også i denne samanhengen om KMD sitt vedtak til kommunedelplan av 05.09.2019, «*Det forventes at Statens vegvesen samarbeider tett med Fylkesmannen i Hordaland (no Statsforvaltaren i Vestland) for å identifisere tiltak for å begrense negative miljøvirkninger av tiltaket*». Vidare står det at ein reguleringsplan skal leggjast vekt på å ytterlegare avgrensa inngrepa i verdifull natur.

Med eit så betydeleg oppdatert og nytt kunnskapsgrunnlag frå 106 naturtypar i planområdet for kommunedelplanen, og til 240 naturtypelokalitetar innafor reguleringsplanområdet, legg vi til grunn at Statens vegvesen oppdaterer KU for heile planområdet. Vegalternativ og variantar av vedtekne veglinjer, inkludert alternativ for redusert hastigheit, må kome fram og vektast opp mot kvarandre i KU, jf. forskrift om konsekvensutgreingar § 27 og naturmangfaldlova § 8.

Oppsplitting av naturområde

Det må leggjast større vekt på kva konsekvensar fragmentering av naturområde vil ha for naturmangfaldet i KU.

Det må også vurderast tiltak for å *avbøte effekten* av fragmenteringa, i form av under/overgangar for å sikre levelege korridorar mellom viktige leveområde for artsmangfaldet. Grunnlaget for dette må vere feltarbeid i trase for veg, og identifisering av viktige område. Slike område vil eksempelvis vere bekkedrag med kantsone, myr og våtmarksområde, og skogområde. Bygging av firefelts motorveg gjennom slike område utan fungerande førebyggjande tiltak for å i vare ta korridorfunksjonar, vil føre til sterkt fragmentering og reduserte levedyktigheit for lokale bestandar.

Det vi ikkje vere tilstrekkeleg å berre sjå på kryssingspunkt for hjort, sjølv om det også vil vere viktig for å ivareta både trafikktryggleik og god områdebruk for hjort og anna dyreliv.

Vi ber Statens vegvesen legg til grunn si eiga handbok «Veger og dyreliv» med eventuelle

[illegible]

Vi har gjennom fleire uttalar til dette vegprosjektet understreka at utbygginga sin storleik og omfang i realiteten vil gjere det umogleg å unngå tap av verdifull natur. Difor må òg økologisk kompensasjon vere inkludert som aktuelt tiltak som siste utveg i å redusere skadar på natur, jf. forskrift om konsekvensutgreiing § 23 og prinsippet om «I-3 samtidheit» i prinsippet om økologisk kompensasjon fastsett av regjeringa i 2019. Med bakgrunn i dei sterke dokumenterte naturkvalitetane i planområdet finn vi det naturleg at økologisk kompensasjonsområde vert definert frå innslagspunktet for motsegn skildra i rundskriv om nasjonale og vesentlege regionale interesser på miljøområdet (T-2/16). Dei fastsette statlege prinsippa for økologisk kompensasjon opnar òg for dette, og utbygging av E39 oppfyller alle vilkåra for bruk av dette verkemiddelet.

Vi viser elles til vår uttale av 09.11.2021 til oppstart av reguleringsplanarbeid og vår dialog om økologisk kompensasjon. Økologisk kompensasjon må vere eit eige utgreiingstema i KU, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar §§ 21 og 23.

**Klima: Behov for KU om verknaden av inngrep i karbonrike areal**

Avsnitt 3.3.3 i forslag til planprogram viser til at eit viktig resultatmål for det statlege reguleringsplan-arbeidet er å «Planlegge løysingar som reduserer CO₂-utslepp. For dette prosjektet gjeld dette spesielt dei store bruene over Langenuen og Bjørnafjorden. Anleggstransport, både intern og ekstern skal ha miljøfokus». Klimaplan for 2021-2030, Meld. St. 13 (2020-2021) viser til at direkte arealbeslag ved samferdselstiltak, som går med til å byggje ein ny veg, òg må takast med når ein vurderer utsleppa av klimagassar frå infrastruktur. Transportsektoren er den største kjelda til utslepp av klimagassar i Noreg, og står for om lag 1/3 av utsleppa. I Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Meld. St. 20 (2020-2021), er ambisjonen å halvere utsleppa frå transportsektoren. Stortinget ber regjeringa frå og med statsbudsjettet 2023 rapportere systematisk på kunnskap som føreligg om alle vesentlege verknader på klimagassutslepp av forslag som blir fremja i samband med investeringar innanfor veg og jernbane.

I planprogrammet er det i avsnitt 7.4 er det føreslått at prosjektet skal analysere utslepp tiltaket vil medføre i anleggsperioden og driftsperioden. Aktuelle metode skissert av SVV er utarbeiding av klimabudsjett etter standardisert Veg-LCA-metodikk (vegslivssyklusanalyse og identifisering av tiltak som i sum vil vere med på å oppfylle transportetatane sin ambisjon om 40% klimagassreduksjon i investeringsprosjekt innan 2030. Planprogrammet vil også ta omsyn til å utgreie klimautslepp som kjem som følge av tiltaket (til dømes frå tap av myr). *Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing* (FOR-2018-09-28-1469) viser til tydinga av å ivareta økosystem og arealbruk med tyding for klimatilpassing. I denne samanhengen er til dømes «Naturstrategi for våtmark» relevant (Klima- og miljødepartementet (juni 2021)), <https://www.regjeringen.no/contentassets/3bc8342443f44a38a75ef0c1515b2e44/t-1576n.pdf>

Arealforvaltninga er viktig i arbeidet med å motverke verknadene av klimaendringane. Gjennom planlegginga skal ein innarbeide tiltak og verkemiddel for å redusere utslepp av klimagassar og sikre meir effektiv energibruk og meir miljøvennleg energiomlegging. Både etter desse planretningslinjene og retningslinjene for det vidare planarbeidet for E39 legg Statsforvaltaren til grunn at det blir utarbeid ein oversikt over dei samla klimagassutsleppa - eit klimagassbudsjett – som òg omfamnar sjølve arbeidet med veganlegget og bru- og naturinngrepa. For naturinngrepa gjeld det særleg for det som blir bygd ned av skog, myr og våtmark. I *Nasjonal transportplan 2022-2033*, Meld. St. 20 (2020-2021), er det eit mål å redusere det samla arealbeslaget i samferdsleprosjekt gjennom gjenbruk og optimalisering, og ved å ta omsyn til dei mest karbonrike areala. Handbok v712 handsamar utrekning og prissetting av klimagassutslepp, avsnitt 5.8.1, og viser til «Metode for beregning av CO₂-utslipp knyttet til arealbeslag ved vegbygging» (Utgave: 1, Dato: 30.11.2015, Hammervold (2015)).

Statlege planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (FOR-2014-09-26-1222) legg vekt på at planar for arealbruk skal byggje på vurdering av konsekvensar og alternativ. I planlegginga skal det takast omsyn til overordna grønstruktur, forsvarleg handtering av overvatn, viktig naturmangfald, god matjord, kulturhistoriske verdiar og estetiske kvalitetar, jf. punkt 4.7 i planretningslinja. Vi viser vidare til handtering av karbonrike areal i planlegging, slik det er skildra i rettleiar M-1941 frå Miljødirektoratet. Planskildding og konsekvensutgreiing for temaet må omtale kva for karbonrike areal som eksisterer innanfor planområdet. I reguleringsplanlegginga vil ein kunne gjere greie for kva type karbonrike areal som vil bli råka av utbygginga av samferdsleprosjektet, td. bør det gjerast greie for endringar i grunnvasstanden i myr og våtmarksområde. Miljødirektoratet har også utarbeidd ein klimakalkulator som kan vere aktuell. Konsekvensutgreiinga må gjere greie for endra arealbruk, klimagassutslepp og omsynet til karbonrike areal. Det bør gjennomførast undersøkingar av biomasse under bakken, innhenting av måledata frå myr og våtmarksområde og det bør utarbeidast estimat for klimagassutslepp ved



inngrep i karbonrike areal i planområdet. Planomtalen og konsekvensutgreiinga bør seie noko om konfliktomfang i høve mål og føringar om å oppretthalde og ivareta karbonrike areal, jf. Meld. St. 13 (2020-2021) «Klimaplan for 2021-2030». Vi viser òg til NINA-rapport 1774b (2020) «*Carbon storage in Norwegian ecosystems*» (revised edition) for ei drøfting av estimat for karbonbudsjett i økosystem på fastlandet i Noreg. Rapporten drøftar mellom anna det naturlege potensialet for karbonopptak og -lagring i norske økosystem. Kunnskapsgrunnlaget i rapporten er relevant for konsekvensutgreiingsarbeidet.

Gjennom klimalova har Noreg lovfesta klimamål. Innan 2030 er målet å redusere klimagassutslepp med minst 50 og opp mot 55 % frå utslepps nivået i referanseåret 1990. I februar 2020 blei dette målet meldt inn til FN som Noreg sitt bidrag til Parisavtalen, jf. Prop. 182 L (2020-2021). I arbeidet med å nå dei nasjonale klimamåla spelar statlege myndigheiter ei viktig rolle. Plan- og bygningslova § 3-1 h) viser til klimaomsyn i planlegginga gjennom reduksjon av klimagassutslepp og tilpassing til forventna klimaendringar. Vi viser til at «Klimaplan for 2021-2030», Meld. St. 13 (2020-2021) s. 139, ønsker å redusere utslepp frå nedbygging av grøne areal, og at omsynet til karbonrike areal skal inngå i avgjerdsgrunnlaget for statlege samferdselsprosjekt. Statens vegvesen sit på viktige verkemiddel og kan gjennomføre tiltak i eiga verksemd. Gjennom planarbeid kan ein bidra til å ivareta naturtypar og økosystem med tyding for klimatilpassing og karbonlagring. I planarbeidet kan ein til dømes bidra til reduksjon av utslepp frå transport, materialval, teknologival, utforming av veg, klima- og miljøvennleg massehandtering og redusert arealbruk. Planprogrammet må også ta utgangspunkt i statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing, og statlege planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging. Vi føreset at dette temaet blir handsama for heile strekninga som inngår i den statlege reguleringsplanen E39 Stord – Os.

Folkehelse

Folkehelse er kort nemnt i avsnitt 7.8.3, under «Omtale av verknader av planen». Vi føreset at temaet blir handsama i omtalen for heile planområdet for den statlege reguleringsplanen, og at temaet også blir tydeleggjort under konsekvensutgreiinga for området Beltestad – Hodnanes. Det er ei forventning i folkehelselova om at statlege myndigheiter «*i sin virksomhet vurdere konsekvenser for befolkningens helse*» der det er relevant, jf. folkehelselova § 22. Forarbeida, Prop. 90 L (2010-2011), viser til at dette er ein prinsippbestemmelse, og at det er ei synleggjering av det ansvar statlege verksemdar allereie i dag har for å vurdere konsekvensar for folkehelsa etter utgreiingsinstruksen og anna regelverk.

Alle planar skal fremme helse i befolkninga og motverke sosiale helseforskjellar, jf. pbl § 3-1 bokstav f. Planlegginga skal vere helsefremmande gjennom å fremme faktorar som styrkjer helsa og livskvalitet, og som bidreg til å verne mot negative faktorar, jf. folkehelselova § 4. Det skal såleis gjerast ei vurdering av konsekvensar for folkehelsa i all planlegging. Relevant kunnskapsgrunnlag vil mellom anna vere kommunane sine folkehelseoversyn. I tillegg vil ei samla vurdering av forureining, prosjektering, demografi og støy i samband med infrastrukturprosjektet vere relevant. I samband med *Nasjonal transportplan 2022 – 2033* vidarefører Samferdselsdepartementet arbeidet med Transportplan for barn og unge, jf. kap. 9 i Meld. St. 20 (2020-2021). Det blir mellom anna understreka at barn og unge skal inkludrast i transportplanlegginga. Trafikktryggleik for barn og unge er eit prioritert innsatsområde, og vi føreset at dette er eit prioritert KU-tema for heile planområdet som inngår i den statlege reguleringsplanen.

Plastforureining

I Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021), er det eit mål å redusere plastforureining frå transportsektoren. Vi kan ikkje sjå at planprogrammet tek opp denne

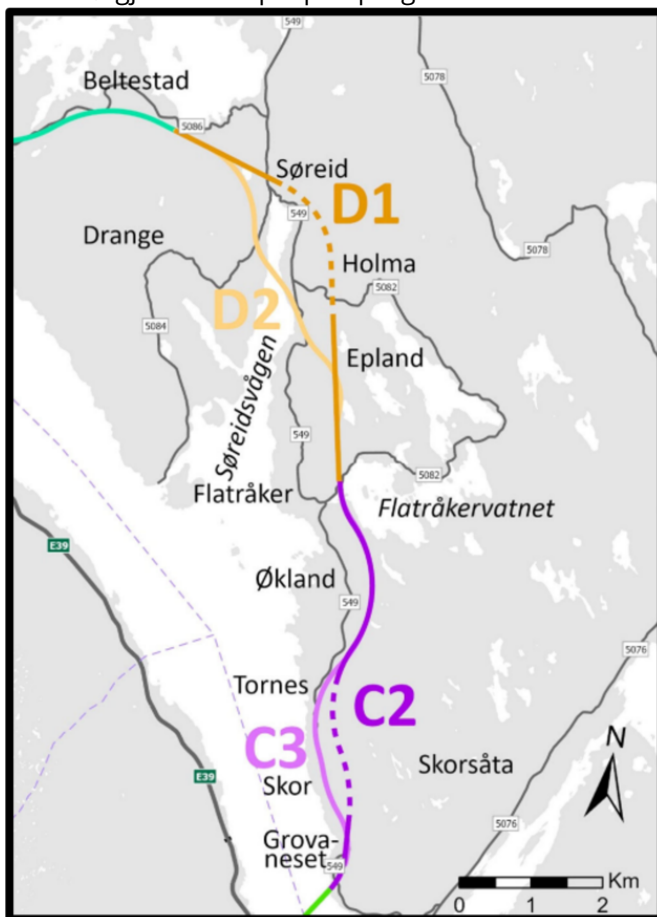


problemstillinga. Vi føreset at temaet blir handsama i KU for strekninga og at det inngår i miljøoppfølgingsprogrammet for prosjektet.

Utgreiingsprogram for konsekvensutgreiing: Strekninga Beltestad – Hodnanes, Tysnes kommune E39 Stord-Os

Avgjærdsrelevant kunnskap om naturmangfald, kulturmiljø, landskap, friluftsliv og andre allmenne interesser skal leggjast til grunn for valet mellom ulike traséalternativ, som er ein del av strekninga Hodnaneset – Beltestad. Statens vegvesen legg til grunn handbok v712 «Konsekvensanalyser» som utgangspunkt for konsekvensutgreiingane. Vi vil i den samanheng her også vise til rettleiar M-1941 «Konsekvensutredningar for klima og miljø» frå Miljødirektoratet, og ber Statens vegvesen leggje denne til grunn også i oppfølginga av relevante tema etter konsekvensutgreiingsforskrifta § 21. Vi viser til at konsekvensutgreiinga skal skildre tiltaka som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og om mogleg kompensere for vesentlege sakdeverkander for miljø og samfunn både i byggje- og driftsfasa. Skildringa skal også femne om planlagte overvåkingsordningar, herunder før- og etterundersøkingar, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 23.

Vi har følgjande innspel planprogrammet:



Strekninga Hodnaneset – Beltestad og traséalternativ skal konsekvensutgreiast i samband med statleg reguleringsplan E39 Stord-Os (Figurkjelde: Statens vegvesen).

Naturmangfald

I tillegg til dei standardiserte utgreiingstema innanfor naturmangfald, må det leggjast større vekt på kva konsekvensar fragmentering av naturområde vil ha for naturmangfaldet i KU.



Det må også vurderast tiltak for å *avbøte effekten* av fragmenteringa, i form av under/overgangar for å sikra levelege korridorar mellom viktige leveområde for artsmangfaldet. Grunnlaget for dette må vere feltarbeid i trasé for veg, og identifisering av viktige område. Slike område vil eksempelvis vere bekkedrag med kantsone, myr og våtmarksområde, og skogområde. Bygging av firefelts motorveg gjennom slike område utan fungerande førebyggjande tiltak for å i vare ta korridorfunksjonar, vil føre til sterkt fragmentering og reduserte levedyktigheit for lokale bestandar. Vi viser til at tiltak for å hindre fragmentering blei handsama i naturmangfaldmeldinga, Meld. St. 14 (2015-2016), som er Noreg sin handlingsplan for naturmangfald og oppfølging av biomangfaldkonvensjonen. Transportverksemdene har eit særleg ansvar for å ha kunnskap om korleis fragmentering påverkar økosystema, jf. Meld. St. 20 (2020-2021) «Nasjonal transportplan 2022-2033».

Det vi ikkje vere tilstrekkeleg å berre sjå på kryssingspunkt for hjort, sjølv om det også vil vere viktig for å ivareta både trafikktryggleik og god områdebruk for hjort og anna dyreliv.

Landskap

Planar skal bidra til å sikre kvalitetar i landskapet og vern av verdifulle landskap, jf. pbl. § 3-1 bokstav b. Verknader for landskap er ein relevant del av avgjerda. Visualisering av tiltaket med både fjern- og nærperspektiv vert difor ein viktig del av arbeidet. Det må gjennomførast ei landskapsfagleg vurdering av korleis tiltaket vil påverke kvalitetar og opplevingsverdi i landskapet. Estetikk, eventuelle skjeringar, eventuelle massedeponi i landskapet og utforming av teknisk veginfrastruktur må skildrast nærare.

Landskap inngår i definisjonen av naturmangfald, jf. naturmangfaldlova § 3 bokstav i. Naturmangfaldlova viser til at det mellom anna er eit mål å ivareta den landskapsmessige mangfaldet. Det er difor også relevant å ta omsyn til landskap der naturelement, habitatfunksjon, landskapsøkologiske funksjonar og naturtypar er vesentlege. Landskap utgjør eit heilskapleg tema der naturgeografiske omstende, kulturhistoria i landskapet, andre romlege og visuelle kvalitetar i landskapet inngår, jf. M-1941. Dei samla kulturhistoriske verdiane og naturmangfaldverdiane som del av landskapet må klargjerast i konsekvensutgreiinga, og eventuelle verknader av traséalternativa for dette temaet.

Strandsoneverdiar

Planområdet dekkjer areal som kjem i berøring med nasjonale interesser og forvaltinga av 100-metersbeltet langs sjø. I dette området skal det særleg takast omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Forarbeida, Ot. prp. nr. 32 (2007-2008) ss. 174-176, viser til at desse omsyna også skal leggjast til grunn ved utarbeiding av plan. Vi føreset at konsekvensutgreiinga dekkjer dette temaet, og at det er synleggjort korleis strandsoneverdiane kartlagt, vurdert og handtert med tanke på verknader, i den statlege reguleringsplanen.

Landbruksinteresser og nasjonalt jordvernmål

SVV ser ut til å leggje vekt på å minimere bruk av produktivt jordbruksareal i trasevala for E39, i mange kommunar. På dette delstrekket ser det ut til at jordbruksareal blir råka, berre nokre få stader i Tysnes og Stord, primært på Søreid og Epland i Tysnes og Lunde/Nordre Tveita på Stord.

For Statsforvaltaren er det også viktig at kommunane som lokal planmynde og forvaltar av jordbruksareal har eit eigarskap til «forbruket» av jordbruksareal, og at dette vert godt synleggjort i planarbeidet. Kommunane sine relative delar av nasjonalt jordvernmål vil i overskodesleg framtid ligge på høvesvis maksimum 6 dekar/år for Bjørnafjorden, 3 for Tysnes og 2 for Stord, rekna etter kommunane sitt landbruksareal. Ny E39 vil krevje ein del av dette arealet, og det er viktig at dette inngår i kommunane sine oversikter og planar. Det nasjonale jordvernmålet er trass alt summen av



kommunane sitt arbeid. Det nasjonale målet er å redusere omdisponering av fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite: «den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 3 000 dekar, og at målet skal være nådd innen 2025», jf. Prop. 200 S (2020-2021)».

SVV har vidare vore ein fagleg og kommersiell «drivar» for utviklinga av metodikk for nytting av overskots- og jordmassar til utvikling av nytt jordbruksareal, i regi av Nordhordlandskommunane og Norsk landbruksrådgiving, som fekk nasjonal jordvernpris for dette arbeidet i 2021. Det bør vere av interesse for både SVV og kommunane å legge til rette for god nytting av overskotsmassar og jord i samband med E39-prosjektet, til dømes til jordbruksføremål, ved å bygge opp ein «arealbank» knytt til gardsbruk som er interessert i å utvikle jordbruksarealet sitt. Dette vil også kompensere bortfall av areal, og vere til nytte for annan byggeverksemd og anleggsprosjekt i området i framtida.

Barn og unges interesser

Planprogrammet tek opp temaet barn og unge sine interesser under avsnitt 6.3.2 «Friluftsliv, by og bygdeliv». Det vil òg vere viktig å leggje vekt på tilgang til gang- og sykkelveg og trygg skuleveg, sikker over- og undergangar der vegprosjektet dannar barrierar for bruk, transport til offentleg og privat infrastruktur, leike-, rekreasjons- og friluftslivsareal. Vi føreset at i samband med viktige rekreasjons- og friluftslivsareal også blir tatt omsyn til tilreisande, og at infrastrukturplanlegginga tek omsyn til å sikre trygg bruk av viktige rekreasjons- og friluftslivsområde. I avsnitt 3.4.5 – i forslag til planprogram – blir det vist til at løysinga for gåande og syklande i prosjektet er primært å nytte eksisterande lokalvegnett. Detaljar rundt eventuelle tiltak på lokalvegnettet og tilpassingar i samband med bruene skal avklarast i planarbeidet. I planarbeidet er det såleis viktig at barn og unge får moglegheit til å få fram sine synspunkt, ønskje, behov og bli inkluderte på sine eigne premisser.

Barn og unge er viktige informantar til korleis areal blir brukt, og «barnetråkk» kan vere eit godt verktøy til registrering. Statens vegvesen kan også gjennomføre spørjeundersøkingar eller eigne møter med barne- og ungdomsgrupper. Slik kunnskap vil kunne gje viktige bidrag i å belyse temaet «barn og unges interesser» i konsekvensutgreiingsarbeidet, i utforming av føresegner og i arealdisponeringa. Vidare legg plan- og bygningslova §§ 1-1 og 5-1, og *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging* (FOR-1995- 09-20-4146) føringar for at barn og unge får medverke i utforminga av arealdelen. I avsnitt 7.83 er det framheva at det skal synleggjerast korleis rikspolitiske retningslinjer for barn og unge er følgt opp i planarbeidet. Kommunestyret skal også velje eit ungdomsråd eller anna medverknadsorgan for ungdom og ha eit råd for personar med nedsett funksjonsevne, jf. kommunelova § 5-12. Råda vil kunne gje nyttige innspel i høve barn og unge sine interesser i kommunen, og i eventuelt dei berørte kommunane i samband med prosjektet. Sjå gjerne også rettleiar om barn og unge i plan og byggesak (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 09.11.2021).

<https://www.regjeringen.no/contentassets/6f2cf57ce3a341fb8b11876c2341b2a0/no/pdfs/h-2498-n-barn-og-unge-i-byggesak.pdf>

Vassressursar

Innanfor det aktuelle planområdet er det ei rekkje vassressursar. Vi viser til Klima- og miljødepartementet, som i samråd med Samferdselsdepartementet og andre berørte departementet, kom med nasjonale føringar 19. mars 2019 for arbeidet med vassforvaltingsplanane. Vi føreset at konsekvensutgreiinga gjer greie for dei miljømåla som er sett for vassressursane etter regional plan for vassforvaltning. Dei regionale vassforvaltingsplanane skal leggjast til grunn for statleg planlegging og verksemd i vassregionen, jf. pbl. § 8-2 og vassforskrifta § 29 sjette ledd. Handbok v712, s. 155, viser til «En konsekvensanalyse skal alltid ta stilling til



vannforskriftens krav og grenser, siden tiltakshaver er ansvarlig for å framskaffe informasjon om virksomhetens konsekvenser og hvordan de planlagte aktivitetene vil påvirke vannforekomster». På dette punktet blir det vidare vist til M-1941 og råd om vassressursar i konsekvensutgreiingar.

Vi føreset at det i konsekvensutgreiinga blir gjennomført ei vurdering av vassforskrifta § 12 for dei ulike traséalternativa som er aktuelle, og for plassering av eventuelle massedeponi dersom dette er aktuelt. Vi føreset at vassressursar og forvaltinga av desse etter vassforskrifta kjem tydleg fram som tema i planprogrammet som eit eige utgreiingspunkt. I tillegg viser vi til tydinga av innhenting av kunnskap om akvatisk økologi der prosjektet kan ha påverknad på vassressursar og våtmarksområde, jf. naturmangfaldlova § 8 og konsekvensutgreiingsforskrifta § 21.

Friluftsliv

Området Beltestad – Hodnanes har registrerte kartleggingsdata i samband med både regional kartlegging (2008) etter DN-handbok nr. 25 og kommunal kartlegging etter Miljødirektoratet sin rettleiar M98/2013. I naturbase er det registrert følgjande friluftslivsområder som blir berørt eller som grensar til planområdet: «Hålandsneset» (områdeverdi: Viktig, områdetype: nærturterreng), «Søreidsvika-Beltestad» (områdeverdi: Viktig, områdetype: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag), «Søreidsvågen-Drange» (områdeverdi: Viktig, områdetype: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag), «Stølafjellet» (områdeverdi: Viktig, områdetype: nærturterreng), «Flatråkervassdraget» (områdeverdi: Viktig, områdetype: strandsone med tilhørende sjø og vassdrag) og «Salsborg-Øykjafjellet» (områdeverdi: Viktig, områdetype: utfartsområde). Regionale friluftslivsverdiar er knytt til dei kartlagte friluftslivsområda «Søreidsvika», «Stølafjellet» og «Flatråkervassdraget». I metodeavsnittet under 6.3.2 blir det mellom anna vist til *«innhente informasjon frå kommunen, lag, organisasjonar, nettstadar, turkart og -bøker og lokalkjende personar»*. Dersom det føreligg relevant kartinformasjon frå prosjektet «Plan for friluftslivets ferdsselsårer», så føreslår vi at dette blir fanga opp i samband med konsekvensutgreiinga for dei berørte kommunane, jf. Miljødirektoratet sin rettleiar M-1292. Vi føreset at det vert gjort greie for korleis viktige friluftslivsområde kan bli berørt av infrastrukturprosjektet, skildring av dagens bruk av områda, korleis infrastrukturprosjektet kan påverke dagens bruk av områda og kva avbøtande tiltak som er planlagt for dei ulike traséalternativa. Støypåverknad mot stille område må etter vårt syn inngå her.

Massehandtering og eventuelle massedeponi i planområdet

Hele vegprosjektet vil generera svært store overskotsmassar. Etter vår vurdering vil ein neppe kunna finne anvendeleg bruk av alle desse massane lokalt. Det kjem fram av planskildringa til planprogrammet at alternativ med deponering av massar på land får negative konsekvensar. Lokalisering og utforming av mellombelse- og permanente massedeponi er identifisert som eit utgreiingstema under avsnitt 6.3.1 «Landskapsbilde». Vi føreset at konsekvensutgreiinga drøftar overskotsmassar som eit eige tema, og at samfunnsnyttig bruk av massane i utgangspunktet blir lagt til grunn. Temaet er relevant då ei heilskapleg skildring av handtering av overskotsmassar og massedeponi inngår i planomtalen, jf. avsnitt 7.1 «Teknisk skildring». Etableringa av mellombelse- og permanente massedeponi må også inngå i drøftinga av miljømål for vassressursar etter vassforskrifta ved deponering i eller i nærleiken, dersom dette er ei aktuell problemstilling i konsekvensutgreiinga. I tillegg må eventuelle verknader for naturmangfald og andre relevante utgreiingstema klarleggjast som del av konsekvensutgreiinga i samband med etablering av mellombelse- og permanente massedeponi. Vi føreset at dei miljørettslege prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8-12 blir lagt til grunn, jf. naturmangfaldlova § 7. Det er også relevant å sjå dette med omsyn til forvaltningsmål for naturtypar, økosystem og artar, jf. naturmangfaldlova §§ 4 og 5. Vi viser til rettleiar M-1243 «Disponering av jord og stein som ikke er forurenset», sluttrapport M-2074 «Tverrsektorielt prosjekt om disponering av jord og stein som ikke er forurenset» og til



Miljødirektoratet si rettleiing om «*Mudre, dumpe og fylle ut i sjø og vassdrag*», dersom dette er aktuelle problemstillingar i konsekvensutgreiinga.

Ny kunnskap som vert henta inn i samband med konsekvensutgreiing

Data som vert henta inn i samband med konsekvensutgreiingsarbeidet skal systematiserast og leggjast inn i offentlege databasar, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 24. For nærare rettleiing om metodikk og databasar for innlegging av data, sjå rettleiar M-1324/2019 frå Miljødirektoratet, <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1324/m1324.pdf>

Avsluttande merknad

I uttale til oppstartsmeldinga frå Statsforvaltaren, datert 09.11.2020, viste vi til at ein skal vere sikker på at ein legg til grunn oppdatert kunnskap i slutthandsaminga av plansaker, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar § 28. Vi ber derfor om at ein vurderer om det er forhold som låg til grunn for kommunedelplanen som må ytterlegare utgreiast. Det gjeld både med omsyn til ny kunnskap, så vel som nytt regelverk som t.d. statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing som er gjeldande frå 28.09.2018. Denne må leggjast til grunn for inngrepa for heile vegarealet og planprogrammet må spegle det.

Med helsing

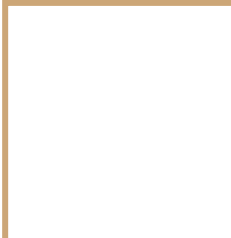
Nils Erling Yndesdal
kommunaldirektør

Egil Hauge
seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Vestland fylkeskommune Postboks 7900 5020 BERGEN



Hva blir *egentlig prisen* på Hordfast? Sammenligning med kostnadsutvikling i noen store veiprosjekter

Norges Naturvernforbund &
Norges Miljøvernforbund

Sist oppdatert 2022-03-24



Prosjekter og metodikk

Prosjekter:

- E39 Rådal - Svegatjørn, under bygging, ferdig 2022
- E39 Rogfast, vedtatt 2016, tidlig fase i kontraktering; knapt begynt å bygge
- Hålogolandsbrua, ferdig 2018 (men endelig pris gjenstår fortsatt)
- Sotrasambandet, vedtatt, nettopp undertegnet kontrakt; knapt begynt å bygge

Metode:

- Innhenting av kostnad fra nettsøk fra media / rapporter / vedtak
- Justering for [konsumprisindeksen](#)
- Justering for nye momsregler i byggeprosjekter fra 2013 (116% påslag, foreslått av [Norconsult i denne rapporten](#))

Ett element som gjenspeiler seg i kostnadsbildet som media ofte trekker frem, er merverdiavgift (mva). Når man budsjettmessig gikk fra rundt 9 % mva. til over hele linjen å skulle bruke 25 % fra 1. januar 2013, påvirket dette bildet som ble skapt om kostnader for vegprosjekt. Selv om det ikke reelt sett var en kostnadsøkning, ser man svært ofte bilder av såkalte kostnadssprekker som faktisk kan forklares med nye mva.-regler. Statens vegvesen fikk nærmest over natten en kostnadsøkning på prosjektene på om lag 16 % (som var det generelle påslaget for å nå riktig nivå).

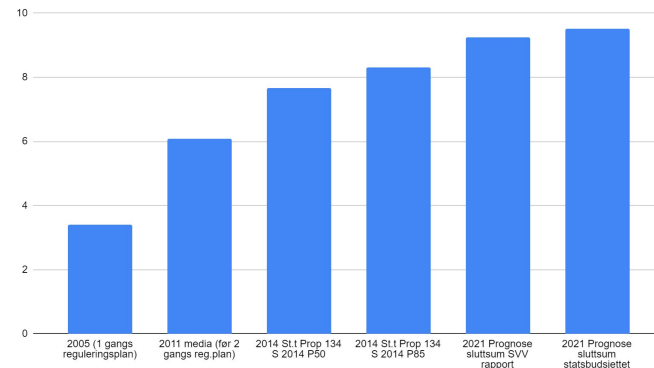
Oppgitt pris (Pris justert til 2021 kr, momsending inkludert)

E39 Sveгатjørn Rådal

Ca 18 km 4 felts vei/tunnel/kryss/... (mye tunnel). *Standard teknologi*

- 2005 (første reguleringsplan): 2,1 MRD (2,94 MRD)
- Pris i 2011 før endelig reguleringsplan(kilde Nettavisen): 4,25 MRD (6,01 MRD)
- Stortingsvedtak prop 134 S (2014): **6,5 MRD** (7,67 MRD)
- Stortingsvedtak prop 134 S (2014): øvre ramme 7,05 MRD (8,32 MRD)
- Prognose for endelig sum (SVV, 2021): (9,25 MRD)
- **Ny oppjustert prognose 9,5 mrd** (Prop 1 2021-2022 side 123)

Justert for prisstigning og momsending



Prosjekter i anleggsfasen:

- **E39 Sveгатjørn-Rådal i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 250 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 528 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og 877 mill. kr (10,1 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsramme. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 9 200 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser.

- Trasig

2011

Prosjektet er estimert til 4,25 milliarder kroner, med en usikkerhetsmargin på ti prosent - altså 425 millioner kroner.

Økning fra 1'ste reguleringsplan til prognose ferdig			178,76%		
Økning fra stortingsvedtak til prognose ferdig			23,86%		
Økning fra "litt før reg plan (2011)" til ferdig			56,16%	>>>	Hvis hordfast 60,1204546

E6 Hålogolandsbrua

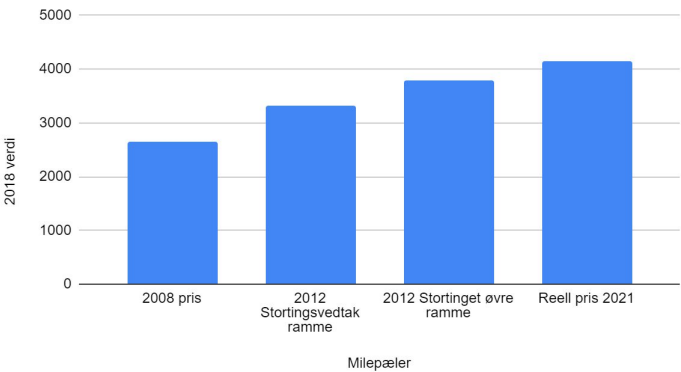
Tofelts bro 1533m + vei/tunnel, til sammen 6 km. *Kjent teknologi.* Kommunedel-planen ble vedtatt i 2006. Reguleringsplanen for E6 Ornes – Stormyra ble vedtatt i mai 2008, mens reguleringsplanen for tiltakene på strekningen Trældal–Leirvik ble vedtatt i 2005.

- 2008 pris ([wikipedia](#)) 1,860 MRD (2,66 MRD)
- [Stortingsvedtak 2012](#): 2,480 MRD (3,32 MRD)
- Pris 2021 [SVV rapport](#) 4,431 (4,147 MRD)
- Sluttkostnaden er ikke helt endelig (ref. email fra mars 2022)

Reell prisøkning siden 2008: 56%. Hvis samme skjer med Hordfast: 60 MRD



2018 (KPI + moms justert) verdi Hålogalandsbrua



E6 Hålogolandsbrua i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 4 431 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 770 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. som følge av at det er avdekket behov for å skifte ut en rekke bolter etter at det ble avdekket avvik i kvaliteten på enkelte bolter i 2019.

Sotrasambandet



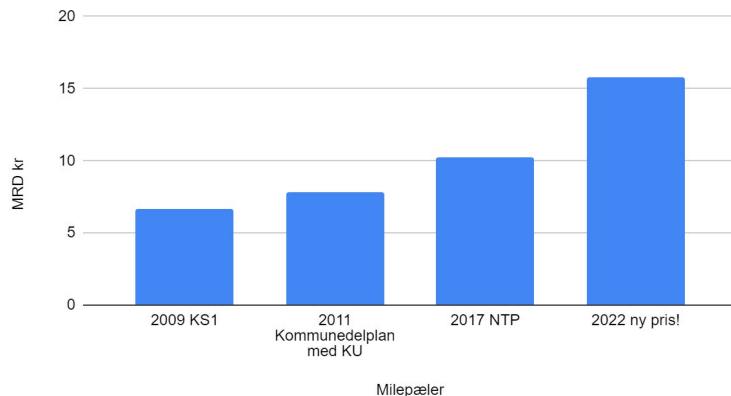
4 felts [ny bro/vei/tunnel](#), til sammen ca 10 km + kryss, sykkelstier, tilførselsveier. *Kjent teknologi, men er på mange måter et "mini-Hordfast".*

- 2009 pris ([KS1](#)) 4,5 MRD (6,69 MRD)
- Kommunedelplan med KU (2011) 5,36 MRD (7,86 MRD)
- NTP 2017 9,6 MRD (10,21 MRD)
- Ny pris 2022[^] 16,3 MRD (15,8 MRD)
- *Hva blir sluttpris? Er OPS pris endelig??*

Reell prisøkning siden 2011: 100%. Hvis samme skjer med Hordfast: 77 MRD! (minst)

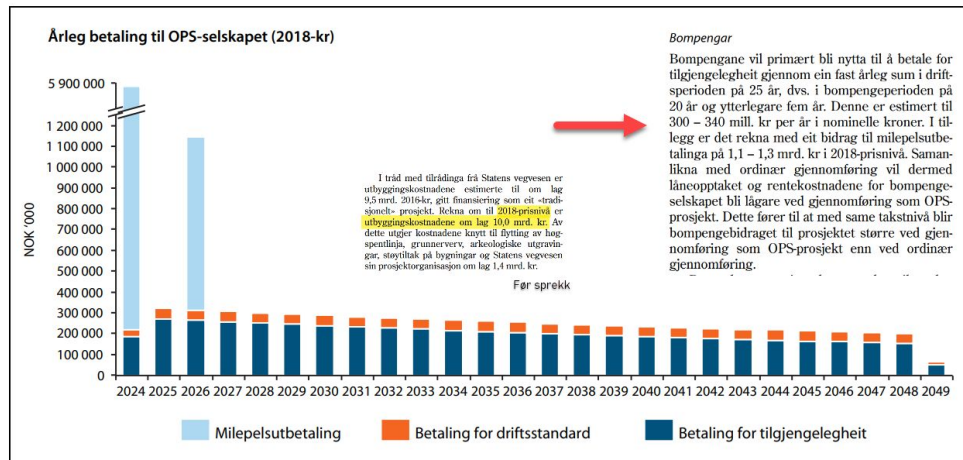
I tillegg: OPS kontrakt og driftsavtale er 100% utenlandske firmaer/konsortier...

Sotrasambandet prisjustert utvikling



Sotra Link skal finansiere, prosjektere, bygge, drifte og vedlikeholde veganlegget i 25 år etter trafikkåpning i 2027. Kontrakten er den største enkeltkontrakten som er inngått av Statens vegvesen opp gjennom alle tider. Totalrammen for prosjektet er estimert til 23,1 milliarder 2022-kroner, inklusive forberedende arbeider som har pågått siden 2018. Rammen vil bli endelig fastsatt etter stortingsbehandling i desember i år.

[^] Dette er et OPS prosjekt der drift og vedlikehold i 15 (+10 år opsjonelt) år er inkludert. Total 2021(?) pris er 23,1 MRD! Er dette endelig eller er det klausuler i avtalen som kan gi ytterlige økning?



Figur 6.1 Årleg betaling til OPS-selskapet

Klipp fra Stortingsvedtaket i 2017. Prisen har økt og avtalen er siden dette blitt noe endret, bla er det endret fra 25 år til 15 år.

Men denne viser uansett at D/A/+ “tilgjengelighet” er svært dyrt. Her er det snakk om 300 millioner pr år. Hordfast er 5 ganger så stort (og større andel broer)...

Sotrasambandet, fra Statsbudsjettet 2021-2022. Se endring fra 25 til 15 år. Rammene her er samme som i email, men fordeling bygging vs D/A er noe endret. Kan det ha skjedd endringer i forhandlingene med Sotra Link siden Statsbudsjettet? Hva ligger egentlig i “Betaling for tilgjengelighet”?

1. Proposisjon og kontrakten er inngått for 25 års D&V. Rent kontraktsmessig er D&V kontrakten delt inn i 15 år med opsjon på 5 + 5 år. Til sammen blir dette 25 år.
2. Rammen for prosjektet er – 23,1 mrd hvorav OPS kontrakten utgjør 19,8 mrd. Nedbrytingen av kontraktsverdien er ca 10 mrd for bygging, ca 4 mrd på D&V, ca 5 mrd i MVA og ca 0,8 mrd på finans.

Fra SVV til Roald Kvamme, 18 mars 2022

Prosjektet er en del av utbyggingen av sammenhengende gang- og sykkelveier langs de viktigste hovedveiene inn til Bergen sentrum. Anleggsarbeidene startet sommeren 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene i Vestland

Prosjektet som ligger i Bergen kommune, omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektro-forskriftene.

Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Statens vegvesen har imidlertid varslet en vesentlig kostnadsøkning. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere.

Arbeidene er planlagt startet opp våren 2022, og prosjektet er planlagt å være ferdig i 2025.

Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert og vil ha OPS som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 94.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv. 561 ved Kollveit i Øygarden kommune. Om lag 4,6 km går i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru på om lag 900 meter med separat gang- og sykkelvei. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet. Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges som hoystandard løsning med skille mellom sykkelende og gående. Kollektivtrafikken vil dels gå sammen med annen trafikk, dels på opprustet lokalvei og dels på separat bussvei/kollektivfelt. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

Som en del av de forberedende arbeidene er høyspenlinjen med elektrisitetsforsyning til gass-terminalen på Kollnes i Øygarden flyttet.

Som det er lagt opp til i Prop. 41 S (2017–2018), er det gjennomført en rekke løsnadsreduerende tiltak i prosjektet i forkant av utlysningen av konkurransen. I tillegg er det gjennom forhandlinger med aktuelle leverandører i løpet av anskaffelsesprosessen også funnet bedre og kostnadsreduerende tiltak. De viktigste tiltakene er

der bl.a. årlig betaling for tilgjengelighet i driftsperioden til OPS-selskapet er redusert fra 25 til 15 år. Perioden for årlig utbetaling for driftsstandard endres også fra 25 til 15 år, med en opsjon om forlengelse med inntil 10 år. Dette innebærer en reduksjon med 10 år i forhold til det som er lagt til grunn i Prop. 41 S (2017–2018). Gjennom forhandlingene har det kommet fram at markedet for langsiktige lån for tilbyderne (over 15 år) i norske kroner var begrenset, og at lånene var priset svært høyt. Tilbyderne har derfor ønsket å redusere perioden for tilgjengelighetsbetaling, slik at finansieringskostnadene til OPS-selskapet blir redusert. De samlede finansieringskostnadene for OPS-modellen reduseres derfor fra opplegget i Prop. 41 S (2017–2018).

I tillegg er det gjort endringer av opplegget for milepælsbetaling. Det legges nå opp til å foreta milepælsbetalinger til OPS-selskapet underveis i anleggsfasen, men utbetalingene knyttes opp til konkrete leveranser i anleggsfasen. Eksempler på slike leveranser er tidspunkt for ferdigstilt prosjekteringsgrunnlag, tidspunkt for ferdige brutår og tidspunkt for når tunnelene er ferdige fra leverandør.

Gjennom milepælsbetalinger underveis i anleggsfasen vil OPS-selskapets behov for låneopptak for å sikre likviditet i anleggsfasen bli lavere, og de samlede finansieringskostnadene med valgt struktur blir lavere enn dersom utbetaling først foretas ved trafikkåpning. Statlige midler til milepælsutbetalingen er estimert til om lag 9,9 mrd. 2022-kr, inkl. mva. Det legges opp til at midlene bevilges i 2022–2028 over kap. 1320, post 29.

De endelige tilbudene fra leverandørene viser likevel at det ikke vil være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor den økonomiske rammen gitt i Prop. 41 S (2017–2018). Årsaken til kostnadsøkningen er i hovedsak koronapandemien, dels ved at dette har ført til større usikkerhet knyttet til leverandørenes samarbeidspartnere, og dermed økte usikkerhetspåslag fra leverandøren, og dels direkte gjennom økte råvare-/materialpriser.

Samferdselsdepartementet legger etter dette opp til at den økonomiske rammen for prosjektet økes til 23,1 mrd. kr, slik at prosjektet kan gjennomføres som forutsatt i Prop. 41 S (2017–2018), jf. forslag til romertallssvekk. Dette innebærer en økning på om lag 3,6 mrd. kr sammenliknet med den økonomiske rammen i Prop. 41 S (2017–2018). Kostnadsøkningen dekkes i sin helhet med statlige midler, jf. også Prop. 41 S (2017–2018).

I Prop. 41 S (2017–2018) er brutto bompenge-

NBI Har redusert fra 25 til 15 år;

Statsbudsjett 2022 Samferdsel

Javert? Og likevel har kostnadene økt??

?

7,9 mrd. 2022-kr. Bompengedraget til prosjektet er oppgitt til 6,5 mrd. 2018-kr, eller om lag 7,1 mrd. 2022-kr. Etter gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter kan ikke bompenger benyttes til drift og vedlikehold av veinettet. Det er derfor forutsatt at den årlige betalingen for driftsstandard fullt ut blir dekket med statlige midler, mens bompengene skal gå til betaling for tilgjengelighet, jf. også Prop. 41 S (2017–2018). Det var opprinnelig lagt til grunn at det forutsatte bompengedraget i hovedsak skulle gå til å finansiere denne delen av det årlige vederlaget til OPS-selskapet, slik at bompengeselskapets behov for låneopptak ble begrenset.

Den reviderte vederlagsstrukturen innebærer at nivået på bompengeselskapets bidrag til milepælsutbetalingene og den årlige betalingen for tilgjengelighet vil øke. Betalingen fra bompengeselskapet til OPS-selskapet vil nå skje over 15 år etter trafikkåpning, og ikke 25 år som forutsatt i Prop. 41 S (2017–2018). Dette betyr at lånebehovet for bompengeselskapet vil øke sammenliknet med Prop. 41 S (2017–2018). Samlet betyr dette at bompengeselskapets finansieringskostnader vil bli høyere enn det som er beregnet i Prop. 41 S (2017–2018). Bompengeselskapets renteutgifter er nå beregnet til om lag 1,2 mrd. 2022-kr. Det er om lag 0,7 mrd. 2022-kr høyere enn lagt til grunn i Prop. 41 S (2017–2018). Bompengedraget til

prosjektet vil følgelig bli redusert tilsvarende og er nå beregnet til totalt om lag 6,4 mrd. 2022-kr. Avviket på om lag 0,7 mrd. 2022-kr vil bli kompensert med et tilsvarende økt statlig bidrag til prosjektet. Basert på revidert vederlagsstruktur vil vederlagene til betaling for tilgjengelighet utgjøre om lag 4,8 mrd. 2022-kr. Dette vil da utgjøre bompengeselskapets bidrag etter trafikkåpning. Den resterende delen av bompengedraget på om lag 1,6 mrd. 2022-kr vil brukes som et bidrag til milepælsbetalingene. Regjeringen legger til grunn at bompengedraget til milepælsbetalingen først skal stilles til disposisjon for bompengeselskapet i forbindelse med de siste milepælsbetalingene, slik at nivået på bompengeselskapets renteutgifter vil begrenses så langt det er mulig. Disse endringene i bompengelopplegget fører ikke til endringer i rammene for takst, innkrevningstid og garanti som ble gitt i Prop. 41 S (2017–2018).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet legger opp til å stadfeste overfor fylkeskommunen at godkjenningen av fylkeskommunens garanti-vedtak opprettholdes med endringene i opplegget i denne proposisjonen. Den godkjente garantirammen vil være tilstrekkelig til å håndtere det maksimale låneopptaket for bompengeselskapet, selv om bompengeselskapets lånebehov nå har økt.

Tabell 6.11 viser oversikt over finansieringen av prosjektet.

Tabell 6.11 Finansiering av Sotra-sambandet

	Mill. kr		
Vederlagsform	Stat	Ekstern	Sum
Milepælsbetaling, inkl. mva.	9 870	1 570	11 440
Betaling for tilgjengelighet		4 800	4 800
Betaling for drift og vedlikehold, inkl. mva.	4 000		4 000
Byggherre (post 30)	2 050		2 050
Usikkerhetsavsetning	810		810
Sum	16 730	6 370	23 100

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene kan startes opp våren 2022.

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stornyra i Heim

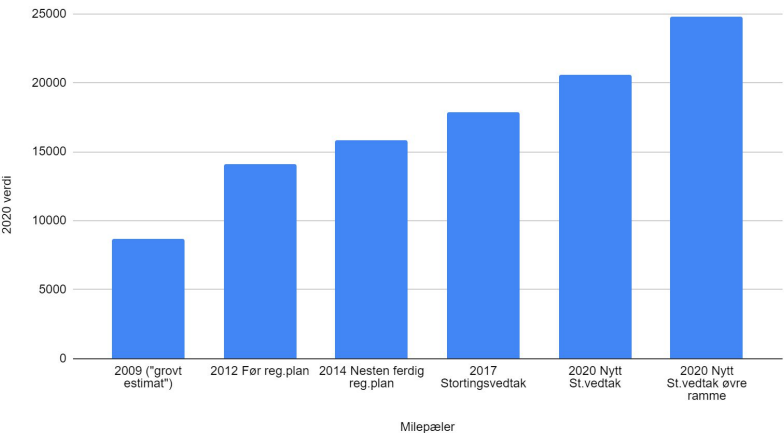
Rogfast

Ca 27km undersjøisk tunnel, totalt 30 km 4 felts.
Grensesprengende teknologi!

- 2009 "grovt estimat" 6 MRD (8,69 MRD)
- 2012 før reguleringsplan 10,2 (14,1 MRD)
- 2015 nesten ferdig reg.plan 13,8 MRD (15,8 MRD)
- 2016 Stortingsvedtak ramme 16,8 MRD (17,87 MRD)
- 2020 nytt St.vedtak ramme 20,6 MRD (20,6 MRD)
- 2020 nytt St.vedtak øvre ramme 24,8 MRD (24,8 MRD)
- ... og enda har de knapt begynt; mange kontrakter mangler fortsatt. Sluttpreis...=?



Rogfast kostnadsutvikling (justert for prisstigning og moms endring)



Prisøkning siden 2012 vs ny øvre kostnadsramme er 75% økning. Dersom Hordfast: ca 67 milliarder

Fra 2015:



- Kostnad: 13800 mill kr
(10 % usikkerhet - 2014 kr)

Prosjekter i anleggsfasen:

- E39 Sveгатjörn-Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 250 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 528 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og 877 mill. kr (10,1 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsramme. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 9 200 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser.
- E134 Vågsli, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 777 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 225 mill. kr (41 pst.) i forhold til styringsrammen og 166 mill. kr (27 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningene skyldes i hovedsak at kostnadsanslaget som tidligere er gjennomført, i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler.
- E16 Gudvanga- og Flenjattunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 853 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på om lag 99 mill. kr (13 pst.) i forhold til styringsrammen og 56 mill. kr (7 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt omfang av sprøytebetong, behov for flere tekniske rom og behov for manuell brannvakt i anleggsfasen på grunn av at eksisterende sikkerhetsutstyr i

<https://www.vegvesen.no/globalassets/om-oss/om-organisasjonen/arsrapporter/tertiarapport-for-statens-vegvesen-per-31-august-2021.pdf>

Se på SVV sine tertialrapporter!

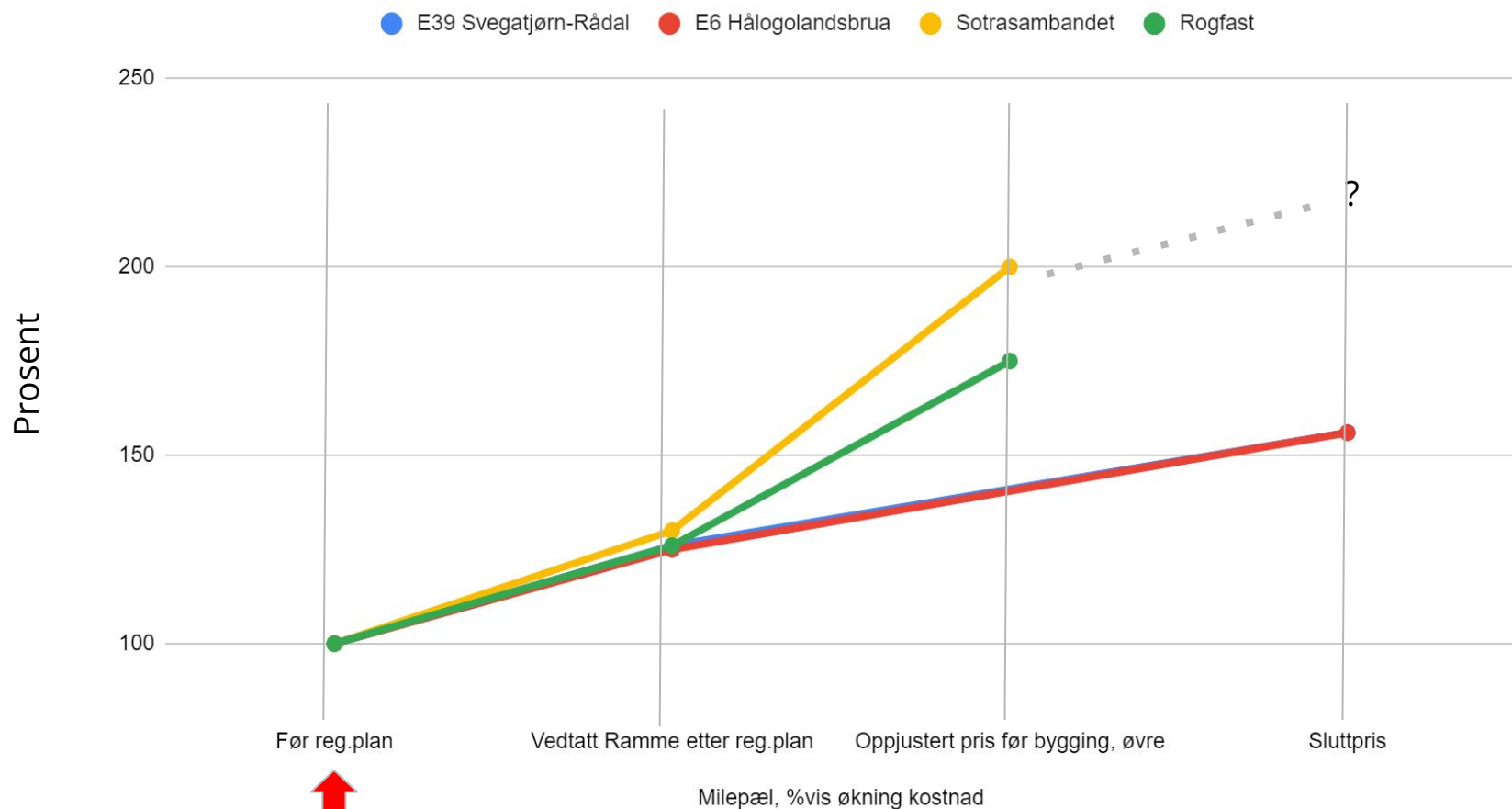
tunnelene var i for dårlig stand.

- Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 425 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på om lag 163 mill. kr (13 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt.
- E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 633 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 046 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 5 640 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv-Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold.
- E6/rv. 827 Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik: Prognosen for sluttkostnad er 694 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 110 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser enn forutsatt, samt at kravet fra nettselskapet som skal etablere ny kraftforsyning var langt høyere enn forventet.
- E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 423 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 470 mill. kr (49 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 431 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av en mer arbeidskrevende kvalitet enn det som kom fram i den geologiske rapporten, og som konkurransegrunnlaget og kontrakten bygger på. Kvaliteten på fjellet har ført til at sprengningsarbeidet har blitt utført med reduserte salvelengder for å unngå å skade fjellet. De dårlige fjellforholdene vil medføre økte kostnader ved injisering, driving og sikring av tunnel samt også økte følgekostnader på grunn av dette som økt byggetid, byggherrekostnader og riggkostnader.

Prosjekter som var åpnet for trafikk per 31. august:

- Rv. 110 Simo-Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 071 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 269 mill. kr (34,0 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 47 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 045 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.

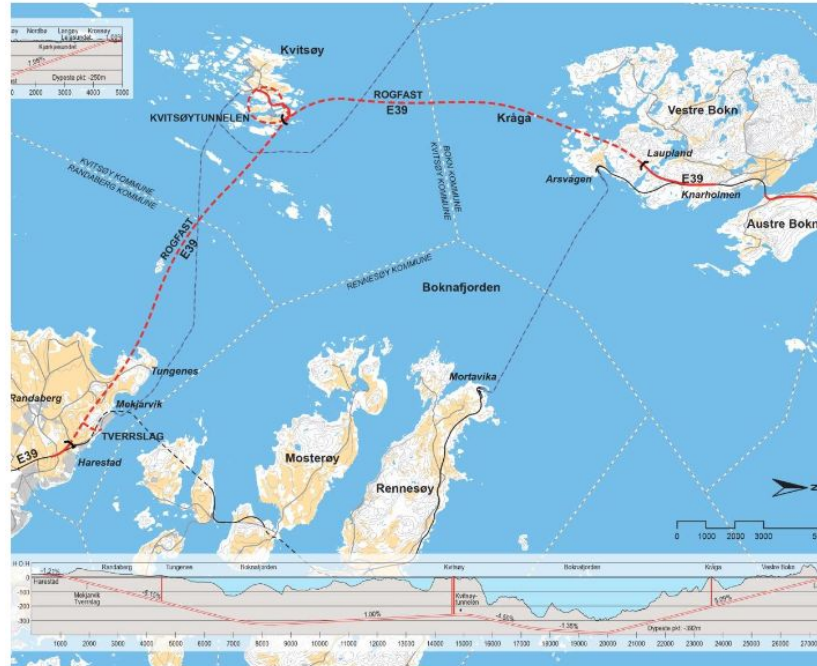
E39 Svevatjørn-Rådal, E6 Hålogolandsbrua, Sotrasambandet og Rogfast



Her er Hordfast nå!

Vedlegg

E39 Rogfast



E39 ROGFAST

Hoveddata

- Erstatte dagens ferge over Boknafjorden
- Verdens lengste vegtunnel (ca. 26,7 km)
- Største dybde 390 m.u.h.
- To-løps tunnel (4 felt), maks stigning 5 %
- Arm til Kvitsøy (4 km), maks stigning 7 %
- Deponibehov: 8,5 mill.m³
- Kostnad: 13800 mill kr (10 % usikkerhet – 2014 kr)

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen



HØYRINGSINNSPEL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 OG HANDLINGSPROGRAMMET FRÅ SOGN OG FJORDANE NÆRINGSRÅD.

Sogn og Fjordane Næringsråd har som målsetting å jobbe målretta og aktivt for mest mogeleg vegbygging og anna viktig infrastruktur gjennom heile NTP/RTP prosessen med fokus på næringslivet i Sogn og Fjordane sine behov. (vedtak i styre 20. januar 2020)

Sogn og Fjordane Næringsråd skal jobbe med:

- Departement/Storting for å prioritere og løyve midlar.
- Vestland fylkeskommunen for å prioritere til næringslivet sitt beste.
- Lokale styresmakter for å få vedtatt planar.

Fokus skal vere at flest mogelege trasear skal ha godkjende planar (kommunedelplanar/reguleringsplanar) slik at dei er i posisjon til å få løyvingar.

Det er ein viktig samanheng mellom Nasjonal Transportplan som staten har ansvaret for og Regional Transportplan som fylkeskommunen har ansvaret for og det er viktig å sjå desse planane i samanheng. Sogn og Fjordane Næringsråd har jobba mykje med Nasjonal Transportplan fram til handsaminga i Stortinget i juni i år. Her er noko av dei prioriteringane SFN har i Nasjonal Transportplan og utheva skrift på dei prosjekta som er nemnde i NTP.

Aust-Vest (RV5/RV52)

- Tunnel Hemsedalsfjellet. (Rv 52 Bjøberg – Borlaug)

Ferjefri E39

1. Storehaug - Førde **OPPSTART I FØRSTE PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT**
2. Byrkjelo – Svarstad. Tunnel Utvikfjellet og bru i indre Nordfjord
3. Vadheim – Sunnfjord grense.

Andre strekningar:

Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger **OPPSTART I 1. PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT.**

Rv 13 Vikafjellet **OVERFØRT NYE VEIER**

I Stortingshandsaminga av NTP vart det ikkje gjort vedtak på enkeltprosjekt. Det er derfor viktigare enn nokon gong å følgje opp fleirtalsmerknadane om dei av «våre» prosjekt som har fått oppstartløyving i første planperiode. Det er også ekstra viktig å følgje opp den nye ordninga med prosjektstyring som det no skal jobbast etter. Då er stikkordet ferdige godkjende planar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen i dette arbeidet og ein ønskjer også eit tett og godt samarbeid inn mot neste rullering av NTP i 2025.

Merknader og kommentarar til hovuddokumentet og handlingsprogrammet i Regional Transportplan 2022-2033:

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette. I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.

- Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg. (frå Utviklingsplan for Vestland). Vestland skal ha eit trafiksikkert og framtidsretta transportsystem som legg til rette for bærekraftig mobilitet og samfunnsutvikling. (frå Planprogrammet)

Frå høyringsutkastet:

- Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. **Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet** for å kunne få eit meir effektivt og framtidsretta transportnett for næringslivet.
- For fylkesvegnettet inneberer desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at **næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga.**
- **Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit** er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet
- Legge til rette for å **betre konkurranseevne** til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene fram til ny kontrakt i 2028.

Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at desse klare føringane blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

Det er mange bedrifter som treng betre vegstandard og trygg veg. Her er nokre døme på kvifor dette er viktig. Dette er henta frå innspel som har kome frå bedrifter til SFN.

Elkem Bremanger. (Svelgen-Indrehus)

Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Eit grovt overslag viser at Elkem Bremanger fraktar verdiar for ca. 300 millionar kroner i året langs denne vegen. Det er både inn- og utgåande trafikk. Elkem Bremanger har inne ca. 1000 tynge køyretøy i året som køyrer rundt på desse vegane under alle forhold og alle årstider. Dette utgjer ein stor risiko på ei allereie ulykkesutsett strekning, Det gjeld også for pendlarane til Elkem Bremanger og alle andre som pendlar til og frå Svelgen 5 dagar i veka heile året gjennom.

Brødrene Aa. Hyen-Storebru.

Brødrene Aa er verdsleiande på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekninga mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Brødrene Aa leverer om lag halvparten av produksjonen til eksport. Før pandemien hadde bedrifta ei omsetning på meir enn 500 millionar kroner. Frå 2016-2020 eksporterte Brødrene Aa for over 750 millionar kroner til Kina. Kommunikasjon og infrastruktur er svært viktig for at bedrifta skal være konkurransedyktige.

Rassikring av «Hopsstranda» med ein tunnel på ca. 200 meter og utbetring av nokre smale strekningar kunne gjort situasjonen betydeleg betre. Møteplassar for større bilar for å kunne fjerne ned-klassifiseringa er også veldig viktig.

Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724

Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen fører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for gjester og fastbuande. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i både i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk på same tid. Vegen er også mykje nytta av syklende m.a. frå cruise-skipa.

Oldedalsvegen er lokalveg for om lag 300 menneske og det bur om lag 60 familiar langs den ras-utsette delen av vegen. Det er svært stor frustrasjon over forslaget frå Vestland fylkeskommune der ein endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Det å blindt bruke ÅDT på vegar med svært ulik trafikkbelastning gjennom året blir heilt feil.

Tidlegare Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

Strekningsvis utbygging.

Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane. Det vil vere eit godt grunnlag for dei prioriteringane som skal gjerast både administrativt og politisk.

Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no i Sogn og Fjordane er følgjande:

- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.

Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane.

Det vart gjort endeleg vedtak på traseval for strekningane frå Gulen i sør til fylkesgrensa mot Møre og Romsdal i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 5. desember 2017. Kystvegen er svært avgjerande for å få eit effektivt samband for næringslivet på kysten av Sogn og Fjordane. Ein viktig næringskorridor som vil auke verdiskapinga, styrke næringslivet og legge til rette auka sysselsetting i Sogn og Fjordane.

Det vart laga følgjande finansieringsplan for realisering av Svelgen – Indrehus som skal vere første byggesteg på Kystvegen Måløy-Florø:

2020 : oppstart 15 mill .

2021 : 150 mill .

Prosjektet vert fullfinansiert i åra 2022 – 2024

Dette er marginallista for prioritering av ikkje oppstarta prosjekt i Sogn og Fjordane i gjeldande RTP:

Store investeringar:

1. Fv 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet
2. Kryssing Nordfjorden, Tongane - Biskjelsneset
3. Fv 55 Høyheimsvik – Nes
4. Fv 614 Haukå - Myklebust
5. Fv 55 Dale sentrum i Luster
6. Fv 615 Sandane – Storebru
7. Fv 13 Røyrvikfjellet (tunnel)

Flytilbod i Sogn og Fjordane.

For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.

Rask utbygging av forsterka energikapasitet og infrastruktur.

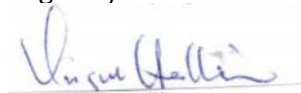
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløysingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport. Særleg gjeld dette i viktige trafikk-knutepunkt.

Samandrag/Konklusjon

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i det vidare arbeidet med Regional Transportplan 2022-2033 i Vestland fylkeskommune. Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspelet som er sendt inn tidlegare.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemlidar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.

Sogndal/Hornindal 31. mars 2022



Yngve Hallén
Styreleiar



Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

HØYRINGSUTTALE til NTP 2022-2033 frå Sogn og Fjordane Næringsråd.

Sogn og Fjordane Næringsråd vart skipa i 2016 og har som målsetting å vere ein sterk og samlande næringspolitisk organisasjon på vegne av næringslivet i Sogn og Fjordane. Ved årskiftet hadde Sogn og Fjordane Næringsråd 120 medlemar frå ulike bedrifter og organisasjonar.

Styret i Sogn og Fjordane Næringsråd har vedteke at Aust – Vest sambandet over Hemsedal og Ferjefri E 39 skal ha hovudprioritet i arbeidet med rulleringa av NTP 2022 – 2033.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å vere med på ei felles kraftsamling for auka rassikringsmidlar til Vestland fylke. Det vil vere avgjerande for å få trygge og trafikksikre vegar både for innbyggane og næringslivet i heile Vestland fylke.

Sogn og Fjordane Næringsråd legg til grunn at Stad skipstunnel, E39 Myrmel – Lunde og dei 2 utbetringane på E 39 Byrkjelo – Sandane blir gjennomført som planlagt i gjeldande NTP.

Aust -Vest samband Rv 52/ Rv 5:

Rv 52 vart vald som framtidig næringsstamveg Aust – Vest av Samferdsledepartementet og stadfesta i Kvalitetssikringsrapporten som var framlagt 13. januar 2017.

Grunngjevinga for Regjeringa sitt val av Rv. 52 over Hemsedalsfjellet som hovudstamveg mellom aust- og vestlandet var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Rv. 52 over Hemsedalsfjellet saman med E16 hovudarm til Bergen samt Rv. 5/ E39 som arm til Ålesund opnar heile Vestlandet mot Austlandet for både person og næringstrafikk. Vegane knyter kystnæringane på Vestlandet til både Innlandet og Austlandet. Vi får ei regionforstørring og den beste totalløysinga for ein eksport-retta landsdel i omstilling.

Prioritert tiltak.

Rv. 52 Tunnel Borlaug – Bjøberg Vegstrekninga er omtalt i KVU, Rv. 7 og Rv. 52. Tunnel gjennom Hemsedalsfjellet mellom Bjøberg og Borlaug er avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet med nesten fullstendig vinterregularitet. Prosjektet er førebels kostnadsrekna til 8.300 mrd.

Prosjektet må fullførast i perioden 2022-2033.

Ferjefri E39:

Ferjefri E39 er Vestlandet sitt Inter-City samband og det viktigaste sambindingsprosjektet i Vestland fylke. Visjonen om Ferjefri E39 er sett under press frå ulike hald og prosjektet er i sterk konkurranse med andre store samferdsleprosjekt, særleg på Austlandet. Skal Ferjefri E 39 halde sin posisjon som eit viktig nasjonalt prosjekt er det avgjerande at Vestland fylkeskommune viser dette i sine prioriteringar til NTP 2022 – 2033.

Prioriterte tiltak:

1. Storehaug – Førde
2. Byrkjelo – Svarstad
3. Bogstunnelen – Sunnfjord grense

E39 Storehaug – Førde.

Prosjektet gjekk i utgangspunktet frå Storehaug til Moskog, men no er det delt opp i 2 prosjekt med Storehaug – Førde og Førde – Moskog. Kostnad for Storehaug – Førde er 2. 871 mrd. Den største flaskehalsen på E39 i Sogn og Fjordane er gjennom Førde til Storehaug. Det gjeld både for gjennomfart og lokalt i Førde sentrum. Sogn og Fjordane Næringsråd har derfor sett opp Storehaug – Førde som det viktigaste strekninga på Ferjefri E 39 og ønskjer at dette prosjektet må startast opp i første planperiode og fullførast i perioden 2022-2033.

E39 Byrkjelo – Svarstad.

Prosjektet gjekk i utgangspunktet frå Byrkjelo til Grodås, men no er det delt opp i 2 prosjekt. Byrkjelo – Svarstad og Svarstad – Grodås. Kostnadane for strekninga Byrkjelo – Svarstad er justert til 8.550 mrd.

Byrkjelo – Svarstad er eit av dei prosjekta på Ferjefri E39 som har høgast samfunnsnytte. Det gjev ei innspart reisetid på meir enn 1 time i høve til dagens E 39. Reisetida mellom Byrkjelo og Svarstad vil bli på ca. 15 minutt, og reisetida mellom Sandane og Stryn vil bli på 35 minutt. Det vil gje ein ny bu og arbeidsregion i Nordfjord.

Byrkjelo – Svarstad vil knyte saman søre Sunnmøre med eit folketal på om lag 60.000 innbyggjarar med resten av Vestland og det vil også bli ein viktig tilførselsveg til aust – vest sambandet over Hemsedal. I tillegg til innkorting av reisetid vil dette sambandet også fjerne ein krevjande flaskehals med tunnel gjennom Utvikfjellet.

Prosjektet må fullførast i perioden 2022-2033.

E39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense:

E 39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense ligg inne i 2. periode i gjeldande NTP. Den er kostnadsrekna 1.125 mrd.

Strekninga er ein flaskehals på Ferjefri E39 i Sogn og Fjordane. Særleg gjeld dette på strekninga frå Vadheim til Bogstunnelen.

Prosjektet må fullførast i NTP 2022 – 2033.

Andre vegstrekningar:

Strynefjellet med arm til Geiranger.

Regjeringa godkjende konseptval B1 med arm til Geiranger i juni 2018. Rv 15. Strynefjellet er i dag det einaste ferjefrie samband til austlandet for næringslivet og innbyggjarane på søre Sunnmøre og i Nordfjord. Svært krevjande for næringslivet med så mykje vinterstenging. Det må arbeidast vidare med å få prosjektet prioritert ved hjelp av rassikringsmidlar og «spleiselag» mellom Vestland, Møre og Romsdal og Innlandet.

Næringslivet forventar høg prioritet på Rv 15 Strynefjellet.

Henta frå uttale frå medlemane i Stryn:

- Vi vil peike på at den største utfordringa for bedriftene i Nordfjord og store deler av Sunnmøre når det gjeld aust-vest samband er Rv15 med dagens smale og låge tunnelar samt ras og rasfare. Stenging av Rv15 og omkøyning gir næringslivet her svært svekka konkurransekraft.

Vikafjellet:

Det må arbeidast vidare med å få prosjektet prioritert med bakgrunn i reduserte kostnader og Rv 13 si rolle som viktig sambindingsveg i Vestland fylkeskommune.

- Svært krevjande situasjon for næringslivet med så mykje vinterstenging.
- Viktig samband for å bygge saman bu og arbeidsområde.

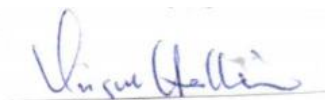
Henta frå uttale til Vik Næringssamskipnad:

- Behovet for tunnel gjennom Vikafjellet er godt dokumentert og kjend informasjon. Ein slik tunnel er ikkje berre viktig for Vik og næringslivet vårt her, men for heile regionen Bergen – Voss/Myrkdalen – Leikanger - Sogndal. Vik ligg geografisk midt i det nye Vestland. Ei realisering av Vikafjellstunnelen vil vere uendeleg viktig for å kunne utvikle heile regionen vidare.

Sogn og Fjordane Næringsråd vil jobbe vidare med prioriteringane også ved handsaminga av Regional Transportplan og då vil også rassikring og vedlikehald av vegnettet vere eit svært viktig satsingsområde.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å arbeidet aktivt for å få flest mogeleg samferdsleprosjekt i Sogn og Fjordane i posisjon til bygging ved å presse på for å få gjennomført naudsynt planlegging på ulike nivå. Vi har også teke mål av oss til å arbeide målretta gjennom heile NTP prosessen fram til endeleg vedtak i Stortinget i juni 2021 og ser fram til eit godt og konstruktivt samarbeid med Vestland fylkeskommune og andre som har same målsetting.

Hornindal/Sogndal 27. mars 2020



Yngve Hallén
Styreleiar

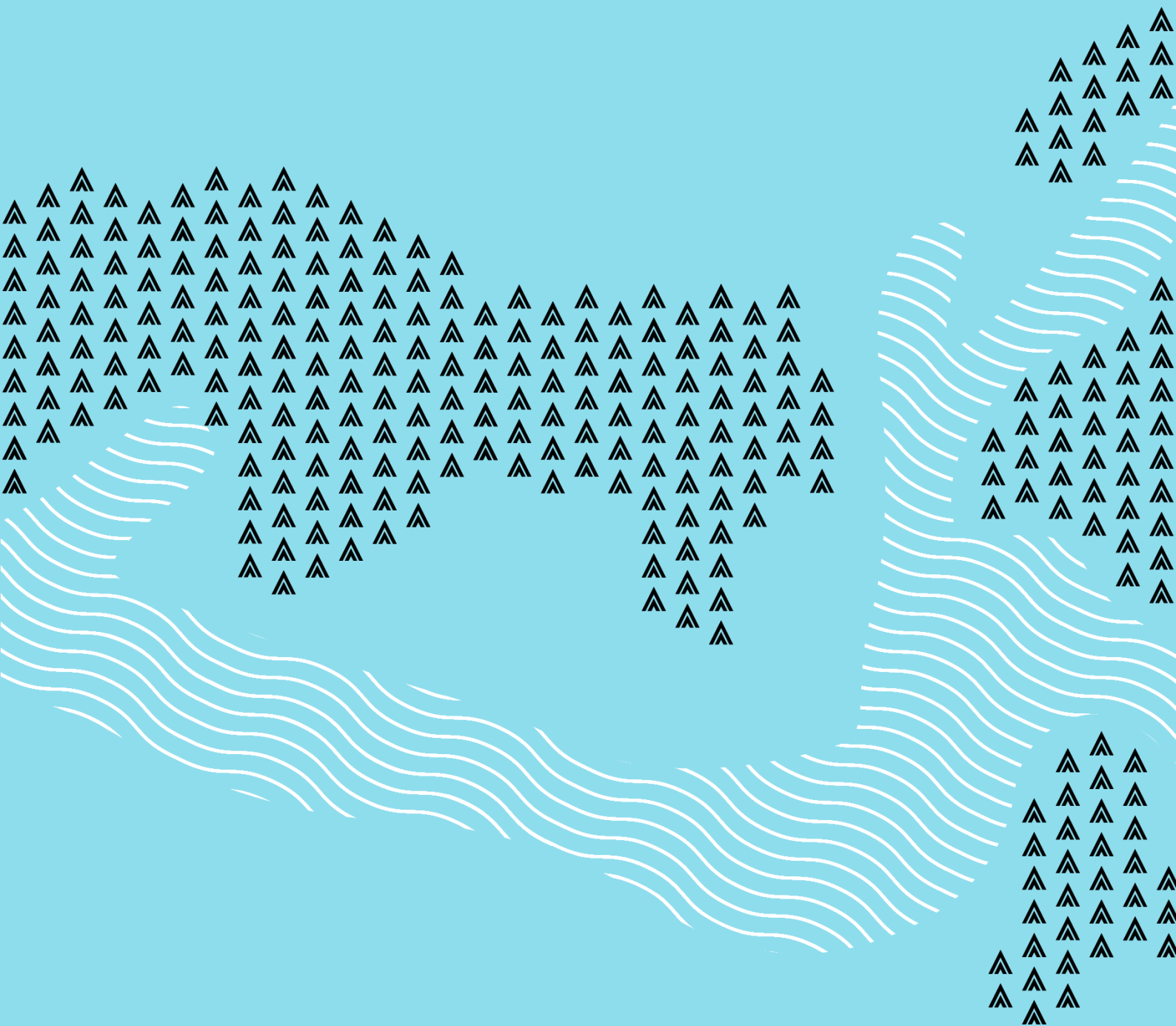


Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Vedlegg:

Høyringsuttale frå medlemar i Stryn og Vik

Høyringsuttale frå Interesseutvalet for Rv 52 og Rv 5



vestlandfylke.no