

## VR-sak 22/17: Nasjonal transportplan: Handlingsprogram 2018–2023.

### Bakgrunn for saka

Statens Vegvesen har sendt Handlingsprogram 2018–23 (2029) Oppfølging av Meld. St. 33 (2016–17) Nasjonal transportplan 2018–2029 på høyring til fylkeskommunane og store bykommunar med frist 31.12.17. Handlingsprogrammet er ei konkretisering av første seksårsperiode i NTP 2018–29, og danner grunnlaget for dei årlege løyvingane i stasbudsjettet i perioden. Programmet skal vedtakast av vegdirektøren i februar neste år.

### Hovudinnretting i NTP 2018-29

NTP 2018-29 har følgjande hovudinnretning som blir følgd opp av transportetatane:

- Intelligente transportsystem opnar for nye moglegheiter, der system i bilen samverkar med informasjon om vegen. SVV set inn nær ein halv milliard kr for å leggje til rette for denne utviklinga.
- Redusere klimagassutslepp: Utsifting av bilparken, satsing på kollektivtransport, gåing og sykling samt den teknologiske utviklinga bidreg til reduserte klimagassutslepp. Nullvekstmålet for vekst i biltrafikken i byområda og bruk av låg- og nullutsleppsløysningar for ferjer trekkjer i same retning. Dei nye store vegprosjekta som opnar i perioden skal gje ein samla reduksjon i utsleppa frå biltrafikken på om lag 40 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i året. Men det er også store utslepp innan anleggsverksemda. Utslepp frå bygging i perioden er rekna til 430 000 tonn totalt.
- Opprusting: Utbetring av 200 tunnellar på riksvegnettet trekkjer ein stor del av investerings- og vedlikehaldsmidlane i åra framover. Det vert også prioritert midlar til utbetring av ein del bruer.
- Utvikling av ferjesamband med null- og lågutsleppsferjer stiller nye krav til kai-anlegga. Det er sett av 1,4 milliardar kroner til utbetring av ferjekaiar.
- Nye utbyggingar: 49 store vegprosjekt vil vere under arbeid, og av desse skal 30 bli opna i perioden. Den samla statlege ramma til investeringar er på om lag 90 milliardar kroner. I løpet av perioden skal om lag 104 km firefeltsveg stå ferdig. I tillegg vil om lag 240 km riksveg få midtoppmerking.
- Miljøvenleg bytransport: Programmet har ei tydeleg dreining mot miljøvenleg transport i byområda. Utanom bidrag frå staten til dei store kollektivtransportprosjekta i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, skal det leggjast til rette for universelt utforma haldeplassar og knutepunkt. Gjennom midlar til bymiljø- og by-vekstavtalar vert det lagt til rette for gåande og syklande i dei ni største byområda. Staten bidreg med om lag 28 milliardar kroner til miljøvenleg bytransport i perioden.
- Betre trafikktryggleik: Statens vegvesen jobbar for ein visjon om null drepne og hardt skadde i trafikken. Det er anslått at investeringane i vegnettet fører til 144 færre drepne og hardt skadde i seksårsperioden. I tillegg kjem verknaden av kampanjar og tiltak retta mot trafikantar og køyretøy.
- Utbetring over lengre, samanhengande strekningar skal gje auka effektivitet, samstundes som mindre prosjekt i større grad blir samla i prosjektpakker. Staten set av om lag 4 milliardar kroner til utbetringstiltak på lengre strekningar. For å unngå at prosjekt aukar urimeleg i omfang og kostnad, skal det setjast styringsmål etter at det er utarbeidet kommunedelplan eller reguleringsplan.

## Vestlandsrådet sitt vedtak om grunnlagsdokumentet til samferdselsetatane

Vestlandsrådet gjorde slikt vedtak i sak 14/16 Uttale om nasjonal transportplan 2018-29:

1. Vestlandsrådet ser at sjølv med høg ramme når vi ikkje dei måla landsdelen har for veginvesteringar. Det vil difor vere behov for vesentlig påplussing av høg ramme. Utan dette vil ikkje NTP svare på utfordringane/behova på Vestlandet.
2. Vedtekne statlege plan for utbygging av ferjefri og opprusta E39 Kristiansand –Trondheim i løpet av 20 år må oppretthaldast og fullfinansierast. Alle analyser syner at prosjektet har høg samfunnsøkonomisk lønnsemd og er ei viktig nasjonal satsing. Ferjefri E39 Kristiansand-Trondheim vil gje ein samangangande, transportsikker veg og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping.
3. Det må gjennomførast eit krafttak for å ta igjen etterslepet på vedlikehald av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet legg til grunn at det vert kanalisert tilstrekkeleg med økonomiske midlar til fylkeskommunane slik at ein kan fjerne forfallet på alle riks- og fylkesvegane i dei fire vestlandsfylka, samt gjennomføre nødvendige oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnellar.
4. Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvaliteter. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.
5. Vestlandsrådet legg til grunn auka innsats til ras-sikring på både riks- og fylkesvegnettet i tråd med tilrådingane frå Nasjonal ras-sikringsgruppe. Det vil seie at det offentlege vegnettet skal vere ras-sikra innan 2030.
6. Vestlandsrådet går inn for realisering av Stad Skipstunnell med oppstart i perioden 2018-21.
7. Vestlandsrådet er samla om at det er vesentleg med gode sambindingsvegar aust vest, og at dei hovudkorridorane ein vel dekker regionen samla best mogleg.
8. Vestlandsrådet viser elles til vedlagte notat.

## Nærare om handlingsprogrammet

### Ferjefri og opprusta E39

Regjeringa har som langsiktig mål å byggje ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim til ferjefri standard. Strekinga er om lag 1100 km., og har i dag sju ferjesamband. I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 inngår ei rekkje investeringar som bidreg til utbetra og ferjefri E39.

Utviklinga har no kome såpass langt at det er teknisk mogleg å krysse alle fjordane, men dei berekna kostnadene er høge. Statens vegvesen arbeider med ein revidert framdriftsplan for Ferjefri E39 for å optimalisere ressursbruk og kostnader.

Av dei store fjordkryssingane er E39 Rogfast, E39 Ådland–Svegatjørn (kryssing av Bjørnafjorden) og E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) prioritert i Nasjonal transportplan 2018- 2029 ut i frå planklarhet, samfunnsøkonomi og potensielle regionale effektar av å knyte bu- og arbeidsmarknad nærare saman. E39 Ålesund-Molde og E39 Ådland- Svegatjørn ligg inne med oppstart i siste seksårsperiode, men under føresetnad av monalege kostnadsreduksjonar kan det vere aktuelt med anleggsstart med bompengar i første seksårsperiode.

For store prosjekt er det sett av følgjande midlar i handlingsprogrammet:

Post 30 Store prosjekt (>500 mill.kr)	Fylke	Kostnads- overslag	Finansiering 2018-23		Finansiering 2024- 29		Oppstart	Ferdig
			Stat	Annen	Stat	Annen		
Åpnes 2018-23		Restbehov etter 1.1.2018	Stat	Annen	Stat	Annen		
E39 Eiganestunnelen	Rogaland	827	809	18			2018	2020
E39 Hove - Sandved	Rogaland	125	125				2018	2018
E39 Sveгатjørn - Rådal	Hordaland	3 864	3 428	436				2022
E39 Bjørset - Skei	Sogn og Fjordane	530	530				2018	2020
E39 Betna - Vinjeøra - Stormyra	Møre og Romsdal	2 140	2 140				2020	2023
E39 Lønset – Hjelset	Møre og Romsdal	1 380	610	770			2019	2023
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	Møre og Romsdal	130	130				2021	2023
Byggestart 2018-23								
E39 Ålgård – Hove	Rogaland	3 620		300	1 580	1 740	2023	
E39 Smiene - Harestad	Rogaland	3 370		1 150	1 380	840	2021	
E39 Rogfast	Rogaland	16 890	3 110	9 300	459	4 021	2018	
E39 Myrmel-Lunde	Sogn og Fjordane	510	280		230		2022	
SUM		33 386	11	162	11 974	3 649	6	601

Det er i tillegg sett av midlar til ein rekkje andre tiltak på E39. Samla utgjer dette:

	Kostnads- overslag	Finansiering 2018-23		Finansiering 2024-29		Sum finansiering 2018-29	Ikkje finansiert innen 2029
		Stat	Annen	Stat	Annen		
	Restbehov etter 1.1.2018	Stat	Annen	Stat	Annen	2018-29	
Post 30 Store prosjekt (>500 mill.kr)	33 386	11 162	11 974	3 649	6 601	33 386	-
Post 31 Skredsikring	23	23	-	-	-	23	-
Utbedringstiltak	1 087	908	132	-	-	1 040	47

<i>Gang/sykkel</i>	445	214	102	103	25	445	-
<i>Trafikksikkerhetstiltak</i>	575	459	73	43	-	575	-
<i>Miljøtiltak</i>	244	46	-	198	-	244	-
<i>Kollektivtiltak og Univers.utf.</i>	128	88	40	-	-	128	-
<i>Servicetiltak</i>	37	42	-	-	-	42	5
<i>SUM Alle poster</i>	35 925	12943	321	3 993	6 626	35 883	42

## Byområda

Det er sett av 66 360 mill.kr. til oppfølging av bymiljø- og by-vekstvtalar i planperioden (2018-29). For handlingsplanperioden (2018-23) er beløpet 37.860 mill.kr. Midlane går til dei 9 største byane i Noreg. For Vestlandet er Bergen og Stavanger omfatta av ordninga. Ramma til særskilt tilskot til store kollektivprosjekt i handlingsplanperioden er på 8 478 mill. kr i 2018-2023. Desse går m.a. til bybanen til Fyllingsdalen i Bergen og til bussveg på Nord-Jæren, der staten dekker 50 % av kostnadene.

Andre byområde utanom dei ni som er omfatta av bymiljø- og by-vekstvtalar har liknande utfordringar knytt til miljø og framkome og eit stort behov for midlar. Det er lagt opp at i mindre byar er det aktuelt med by-pakker med bompengeneinnkreving for å finansiere tiltak, og for å påverke trafikken. Staten sitt bidrag vil vere midlar til store prosjekt og/eller programområdetiltak. Bypakker er etablert for Førde og Haugaland, mens Ålesund og Molde har gjort lokale prinsippvedtak om bompengefinansiering.

## Vedlikehald av riksvegnettet

Det er lagt til grunn ei ramme på om lag 23,3 mrd. kr til vedlikehald i perioden 2018-2023. Rammene aukar noko gjennom perioden grunna omsynet til trafikkauke og nye veganlegg. Det er likevel framleis eit monaleg vedlikehaldsetterslep og behov for fornying av riksvegnettet. Statens vegvesen har anslått eit behov på 30-50 mrd.kr. til å utbetre forfall med tilhøyrande oppgraderingar på riksvegnettet.

Dei økonomiske rammene til vedlikehald og fornying er samla vurdert å vere nok til å gje ei reduksjon i vedlikehaldsetterslepet i løpet av perioden 2018-23. Redusert etterslep skuldast først og fremst utbetring av tunnellar for å tilfredsstille forskriftsfesta krav, og der det samstundes blir gjennomført naudsynt vedlikehald og fornying. Planlagde tunnellutbetringar krev monaleg med midlar, og dei vert finansierte med vedlikehaldsmidlar. Det vil difor kunne bli auke i vedlikehaldsetterslepet for einssilde vegobjekt.

Handlingsprogrammet til NTP 2018-23 tek ikkje føre seg vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane.

## Skredsikring

Det er lagt til grunn ei statleg ramme til skredsikring på riksveg 3 458 mill. kr i perioden 2018- 23. Prioriteringane i Meld. St. 33 (2016-17) Nasjonal transportplan 2018-29 vert følgde opp.

I dei fire fylka er det lagt opp til å ferdigstille fire prosjekt i perioden 2018-23 på Rv13 (Jobberget, Skjervet og Vik-Vansnes), i tillegg til Rv5 Kjøsnesfjorden og E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta. I siste del av

perioden er det lagt opp til å ferdigstille tre prosjekt på E39 (Skjersura, Våtedalen og Skorgedalen), to på Rv13 (Melkeråna-Årdal og Lovraeidet-Rødsliane), to på Rv70 (Flatvadura og Hoelsand) samt E16 Nærøydalen.

På fylkesvegnettet er det lagt til grunn ei ramme til skredsikringstiltak på om lag 4 559 mill. kr i perioden. Midlane til skredsikring på fylkesveg er ei tilskotsordning, der staten bidreg økonomisk, og der fylka har ansvar for prosjektgjennomføring og eventuell kostnadsauke. Fordelinga mellom fylkeskommunane er basert på skredfaktor. Det krevst ein eigendel frå fylkeskommunane som minimum svarar til storleiken på meirverdiavgift (mva) som fylkeskommunane får refundert for det aktuelle prosjektet.

Fordelinga mellom fylkeskommunane på Vestlandet er:

- Rogaland 102 mill.kr.
- Hordaland 838,4 mill.kr.
- Sogn og Fjordane 1274 mill.kr.
- Møre og Romsdal 618,1 mill.kr.

Dei fire fylkeskommunane får om lag 62 prosent av dei totale midlane til skredsikring på fylkesveg.

## Stad skipstunell

Handlingsprogrammet set av 2412 mill.kr. til Stad skipstunell. Tunnellen skal gå frå Moldefjorden til Kjødepollen med ei lengde på 1700 m. Arbeidet vil ha oppstart i første seksårsperiode (2018-23), og fullføring i andre periode (2024-29).

## Aust-vest-samband

Det er lagt opp til at E134 vert hovudvegsamband mellom Austlandet og Vestlandet. Det er for det andre hovudvegsambandet mellom aust og vest lagt opp til ei funksjonsdeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil vere hovudvegsamband for næringstrafikk mellom Austlandet og Vestlandet. Rv 7 vil vere hovudvegsamband for reiseliv og persontrafikk.

## Fylkesrådmannen si oppsummering

Dei økonomiske rammene er fastlagde gjennom Stortinget sitt vedtak til Meld. St. 33 (2016–17) Nasjonal transportplan 2018–29. Etatane sine handlingsprogram er ei oppfølging av dette. Det er difor relativt lite handlingsrom til å gjere endringar i handlingsprogrammet.

Fylkesrådmannen syner til at det no pågår eigne høyringsprosessar i kvart fylke fram mot høyringsfristen, og at fylkeskommunane kan koma til å prioritera ulike prosjekt ulikt.

Fylkesrådmannen finn det difor rimeleg at Vestlandsrådet i sin uttale ikkje kjem med merknader på tiltaksnivå, men prioriterer å gje nokre overordna og samlande merknader innanfor rammene av den vedtekne NTP 2014–23, og at vi held fast på å følgje opp vedtaks punkta frå Vestlandsrådet sine prioriterte område i VR-sak sak 14/16 «Uttale om nasjonal transportplan 2018-29».

Fylkesrådmannen meiner det særleg er trong for å peike på at det framover må leggjast ein stor innsats inn mot ferdigstilling av ferjefri og opprusta E39 for å binde kystfylka saman.

Fylkesrådmannen har forståing for at det behov for kostnadsreducerande tiltak, og viser til at det er lagt opp til ein revidert framdriftsplan for ferjefri og opprusta E39.

Vidare har Vestlandsrådet fokusert særskilt på skredsikring, der det er store behov i alle dei fire fylka.

NTP 2018-29 set også fokus på å etterleve tunnelldirektivet på riksvegside, samstundes som fylkeskommunane har store utfordringar med å ruste opp fylkesvegtunnellane i tråd med direktivet.

Fylkesrådmannen meiner avslutningsvis det er grunn til å merke seg at det no er vedteke oppstart på Stad skipstunnel.

## Tilråding

Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere følgjande vedtak:

1. Vestlandsrådet tek til etterretning at det behov for kostnadsreduksjonar for dei store fjordkryssingsprosjekta, og avventar revidert framdriftsplan for Ferjefri E39. Det er behov for tilstrekkeleg med planleggingsmidlar for å kunne realisere fjordkryssingane. Samstundes vil rådet peike på at det også er trong for å få ein god og samanhengande standard langs heile E39. Dette vil binde byane og distrikta langs vestlandskysten saman og redusere transportkostnadene for næringslivet.
2. Vestlandsrådet er nøgd med at det i Nasjonal transportplan 2014–23 vert satsa på skredsikring. Behova for skredsikring på Vestlandet er likevel sær store, og det er trong for å prioritere meir midlar til skredsikring av vegane i dei fire fylka i åra som kjem.
3. Vestlandsrådet er nøgd med at det vert satsa på å ruste opp tunnellar, slik tunnelforskrifta legg opp til. Det er likevel store behov for opprusting av fylkesvegtunnellane i tråd med forskrifta, og rådet ber om at fylkeskommunane vert sette økonomisk i stand til å handtere dette.
4. Det er eit stort behov for å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Vestlandsrådet ber om at regjeringa har eit særleg fokus på dette i den vidare oppfølginga av NTP.
5. Vestlandsrådet tek inndelinga av hovudvegsamband mellom aust og vest til etterretning, og avventar neste NTP for vidare satsing på desse vegsambanda.
6. Vestlandsrådet er nøgd med at Stad skipstunnell er innarbeidd i NTP 2018-29, og ber om at Kystverket har stort fokus på gjennomføring av prosjektet i samsvar med framdriftsplanen.

-----