



Møre og Romsdal fylke



Sogn og Fjordane fylkeskommune



Hordaland fylkeskommune



Rogaland fylkeskommune

19.11.2007



TRANSPORTPLAN

2007-2019

vestlandsrådet

www.vestlandsraadet.no



Handlingsprogram
Oppfølgjingsaker



FORORD

Transportplan for Vestlandet 2007-2019 trekkjer opp Vestlandsrådet sine mål og strategiar for ei framtidretta transportutvikling. Planen omhandlar følgjande område:

- Vegsektoren, med Kyststamvegen, aust-vest-sambanda, øvrig vegnett, rassikring, og ferjedrift
- Jernbane
- Sjøtransport
- Luftfart
- Regional kollektivtransport
- Byområde
- Finansiering og organisering

I tillegg er det i transportplanen også lagt til grunn at transportsystemet skal vera universelt utforma og tilgjengeleg for alle trafikantgrupper.

Transportplanen oppsummerer Vestlandsrådet sine mål og strategiar innanfor alle desse politikkområda, og er eit innspel og framlegg til prioriteringar og tiltak i Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019.

I handsaminga av planen, sak VRA-12/07, har Vestlandsrådet sagt at dei vedtekne måla og strategiane også skal følgjast opp med eit handlingsprogram der ein særskilt ser på tiltak innanfor nokre utvalde område:

- Bruk og effektiviseringsgevinstar for anbod i ferjesektoren
- Vedlikehald av vegkapitalen
- Rassikring
- Ferjefri kyststamveg
- Større regional medverknad til kjøp av flyruter
- Ekspressbuss Vestlandet
- Finansiering av samferdselstiltak

Programmet er sett saman av oppgåver som Vestlandsrådet og fylkeskommunane sjølve har hand om og innverknad på, men også i stor grad tiltak som krev oppfølging av Statens vegvesen (Sv), Samferdsledepartement (SD), aktuelle kommunar, mfl.

November 2007



INNHALD

FORORD	3
1 E39 KYSTSTAMVEGEN	6
1.1 Mål og strategiar for E39 Kyststamvegen – kort sikt	6
1.2 Status NTP handlingsprogram 2006-2009, og statsbudsjett for 2008	6
1.3 Tiltak 2007-2009, førebuing til neste NTP-periode.....	7
1.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	7
2 FERJEFRI KYSTSTAMVEG	8
2.1 Mål og strategiar for E39 Kyststamvegen – lang sikt	8
2.2 Ferjeavløysingsbehov langs E39 Kyststamvegen	8
2.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019.....	9
2.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	9
3 VEDLIKEHALD AV VEGKAPITALEN	10
3.1 Mål og strategiar for vedlikehald av vegkapitalen.....	10
3.2 Status behov og løyvingar	10
3.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019.....	11
3.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	11
4 RASSIKRING	12
4.1 Mål og strategiar for rassikring	12
4.2 Rassikringsbehov og løyvingar.....	12
4.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019.....	13
4.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	13
5 ANBOD I FERJESEKTOREN	14
5.1 Mål og strategiar for ferjetilbodet og anbodsordninga	14
5.2 Status, og krav til standard for ferjetilbod	14
5.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010-2019.....	15
5.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	15
6 REGIONALT FLYTILBOD	16
6.1 Mål og strategiar for auka regional medverknad ved kjøp av flyruter	16
6.2 Status for rutetilbod, regionale lufthamner, og kjøp av flyruter	16
6.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019.....	17
6.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	17
7 EKSPRESSBUSS VESTLANDET	18
7.1 Mål og strategiar for gjennomgåande ekspressbusstilbod langs kysten	18
7.2 Dagens tilbod, behov og planar for Ekspressbuss Vestlandet	18
7.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019.....	19
7.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	19
8 FINANSIERING AV SAMFERDSELSTILTAK	20
8.1 Mål og strategiar for finansiering	20
8.2 Status og utfordringar	21
8.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019.....	24
8.4 Nasjonal transportplan 2010-2019	24

1 E39 KYSTSTAMVEGEN

1.1 Mål og strategiar for E39 Kyststamvegen – kort sikt

For Vestland fylke er utvikling av E39 Kyststamvegen ei særskilt fanesak med verknad for heile Vestlandet. Transportplanen (side 14) oppsummerer mål og strategiar for E39. På kort sikt er det svært viktig å auke trykket for å gjennomføre ordinære prosjekt som kan bringe E39 Kyststamvegen opp til ein normalt god standard. Samstundes er det viktig for Vestlandsrådet å halde fram det *langsiktige* arbeidet der målet er ein ferjefri Kyststamveg. Oppfølging av denne visjonen er nærare omtala i kap2.

For den mest prekære og kortsiktige satsinga på Kyststamvegen gjeld følgjande mål og strategiar frå Transportplanen (side 14):

Oppfølging av handlingsprogrammet 2006-2009

- Vestlandsrådet føreset full oppfølging av vedteke handlingsprogram for inneverande periode 2006-2009. Nye etterslep er ikkje akseptabelt. Større nye E39-prosjekt som Vestlandsrådet tek for gitt med gjennomføring eller oppstart i fireårsperioden er: Vigeland - Osestad (VA), Eiganestunnelen (RO), Sveгатjørn - Rådal (HO), Vågsbotn-Hylkje (HO), Romarheimsdalen (HO), Torvund - Teigen (SF), Kvivsvegen (SF/MR), Knutset - Høgset (MR), og Renndalen - Staurset bru (MR/ST).

Ei markert kursendring i Nasjonal transportplan 2010-2019

- Nasjonal transportplan 2010-2019 må markere ei kursendring i høve til E39 Kyststamvegen. Vestland fylke har vilje til delvis bompengefinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs heile E39. Politisk må dette innebære kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. Vestlandsrådet ynskjer tett dialog og samarbeid med vegetaten om konkrete prioriteringar og prosjektutvikling.

1.2 Status NTP handlingsprogram 2006-2009, og statsbudsjett for 2008

1.2.1 Prosjektstatus HP 2006-2009

E39 prosjekt	Status	Kommentar
Prosjekt som er ferdigstilte:		
Mortavika ferjekai (RO)	Ferdig	I framlegg til statsbudsjett for 2008 er det sett av midlar til bygging av reservekai i Mekjarvik.
Arsvågen ferjekai (RO)	Ferdig	
Sandvikvåg ferjekai (HO)	Ferdig	Sluttfinansiering i framlegg til statsbudsjett 2008.
Halhjem ferjekai (HO)	Ferdig	Sluttfinansiering i framlegg til statsbudsjett 2008.
Sørås – Hop (HO)	Ferdig	I framlegg til statsbudsjett for 2008 er det sett av midlar til å gjennomføre ekstra støytak.
Prosjekt som er igangsett, eller ligg inne i statsbudsjettet med midlar til oppstart i 2008:		
Sandved – Stangeland (RO)	Forventa oppstart haust 2008	Opphavig oppført i perioden 2010-2015, no framskunda til 2008 grunna overførte midlar frå Eiganestunnelen. Prosjektet ligg inne i framlegg til statsbudsjett for 2008 med forskotterte midlar frå Sandnes kommune (40 mill.kr).
Tjensvollkrysset (RO)	Forventa oppstart haust 2008	Noko forseinka, men vidareføring med overførte midlar frå tidlegare ligg inne i framlegg til statsbudsjett for 2008.
Romarheimsdalen (HO)	Igangsett, ferdig 2008	I framlegg til statsbudsjett for 2008 er det sett av 53 mill.kr, noko som gir eit restbehov for 2009 på 26 mill.kr.
Kvivsvegen (SF/MR)	Forventa oppstart 2008	Ligg inne med oppstart i framlegg til statsbudsjett 2008, føresett vedtak i Stortinget om bompengefinansiering.
Renndalen – Staurset bru (MR/ST)	Oppstart nov/des 2007	82,5 mill. kr i statsbudsjett 2008. Restbehov er 178 mill. kr
Prosjekt som ikkje har avklara oppstart, og treng oppfølging:		
Vigeland - Osestad (VA)	Forventa oppstart 2009	Ingen midlar i framlegg til statsbudsjett for 2008
Eiganestunnelen (RO)	Utsett i påvente av Ryfast	Midlar overførast til prosjektet Sandved - Stangeland
Jektevik – Sandvikvåg (HO)	Delvis ferdig, men manglar slutføring	Manglar slutføring på ein liten strekning. Prosjektet er føresett slutført innan perioden, men det ligg <i>ikkje</i> inne statlege midlar til dette i budsjettframlegg for 2008.
Sveगतjørn – Rådal (HO)	Forventa oppstart 2009	Ingen midlar i framlegg til statsbudsjett 2008. Detalj-planlegging for hovudstrekning, og planavklaring for kryss Rådal pågår. Uavklara finansiering grunna kostnadsauke.
Vågsbotn – Hylkje (HO)	Forventa oppstart 2009	Reguleringsplan ferdig
Torvund – Teigen (SF)	Oppstart 2009	
Knutset – Høgset (MR)	Mogleg oppstart 2008 100% bompengefinansiert	Alle førebuingar er gjort lokalt, regionalt og i Svv. Om klar-signal i SD, vert det lagt fram St.prop.– bomp.finansiering

Tabell. 1.1 Status for E39-prosjekta som ligg inne i NTP-handlingsprogrammet 2006-2009

1.2.2 Framleis låg oppfølgjingsgrad for E39 Kyststamvegen

Vestlandsrådet føreset at handlingsprogram for perioden 2006-2009 vert gjennomført utan etterslep, og at prosjekt vert igangsett uavhengig av evt. kostnadsauke. Status for løyvingar og oppfølgjingsgrad i høve til handlingsprogrammet er gitt i St.prp.nr.1 (2007-2008). Etter tre av fire år vil samla oppfølgjingsgrad for stamvegnettet vere nær 75 prosent. For E39 Kyststamvegen vil oppfølgjingsgraden vere vesentleg lågare, særleg for strekninga Ålesund-Trondheim. Samla er det berre løyvd 62,6% av HP-rammene til E39 dei tre første åra i perioden:

E39 prosjekt	HP 2006-2009	Løyvd 06-07	Forslag 2008	Oppfølgjingsgrad
E39 Kristiansand - Bergen	896	501	103	67,4%
E39 Bergen - Ålesund m tilknytn.	635	325	120	70,0%
E39 Ålesund - Trondheim	228	38	15	23,1%
Sum E39 Kyststamvegen	1.759	864	238	62,6%
<i>Sum stamvegnettet totalt</i>	<i>13.234</i>	<i>6.769</i>	<i>3.123</i>	<i>74,7%</i>

Tabell. 1.2 Oppfølgjingsgrad statlege løyvingar (mill.kr) til E39 Kyststamvegen, jfr tabell side 67 i St.prp.nr.1 (2007-2008)

Oppfølgjingsgraden i høve til statlege *midlar* er altså låg samanlikna med handlingsprogrammet. Saman med ein ekstraordinær stor prisvekst i anleggsbransjen i det siste, vert oppfølgjingsgraden enda lågare målt i gjennomførte *prosjekt* eller *meter ny veg*.

1.3 Tiltak 2007-2009, førebuing til neste NTP-periode

Oppgave / tiltak 2007-2009		Ansvar	Start	Ferdig
A.1	Særskilt oppfølging av handlingsprogrammet 2006-2009			
	A.1.1 Gjennomføre alle ordinære prosessar med utarbeiding av plangrunnlag (byggeplanar, st.prp., KS2, mv) for prosjekt i inneverande periode 2006-2009 til rett tid. Dette gjeld ma. Sandved-Stangeland, Vågsbotn-Hylkje, Torvund-Teigen, og Vigeland-Osestad (Vest-Agder).	Svv		
	A.1.2 Avklare og sikre statleg finansieringsandel 50% for Svevatjørn - Rådal A.1.3 Sikre uavklara midlar til ferdigstilling av anlegget Jektevik-Sandvikvåg	VR/HF/Svv Svv	2007 2008	2008 2009
A.2	Særskilt førebuing til neste NTP-periode			
	A.2.1 Sikre framdrift med naudsynte avklaringar og plangrunnlag for prioriterte prosjekt med byggestart i perioden 2010-2013	Svv	2008	2009

VR=Vestlandsrådet, HF=Hordaland fylkeskommune, Sv=Statens vegvesen

1.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

Nasjonal transportplan 2010-2019:

- Vestlandsrådet legg fylkeskommunale vedtak i samband med stamvegutgreiningane, og tidlegare prioriteringar i "Vest39", til grunn for ei framskunda utvikling av E39 Kyststamvegen.
- Vestlandsrådet føreset at det ikkje vert etterslep frå perioden 2006-2009 med inn i planperioden 2010-2019.
- Vestlandsrådet krev at dei statlege rammene i NTP 2010-2019 vert auka monaleg i høve til dagens nivå.

Vestlandsrådet prioriterer følgjande prosjekt langs E39 Kyststamvegen som må inn i NTP 2010-2019:

2010-2013		2014-2019
Bindingar *	Nye prosjekt gj.føring/oppstart	Nye prosjekt gj.føring/oppstart
* Vigeland - Osestad	RO Vikeså - Helleland	RO Sandved - Ålgård
* Sandved - Stangeland	RO Eiganestunnelen - Harestad	HO Vikanes - Romarheim bru
* Svevatjørn - Rådal	RO Rogfast	SF Lavik ferjekai
* Vågsbotn - Hylkje	HO Nyborg-Klauvaneset	SF Drægebø - Grytås
* Torvund - Teigen	SF Birkeland - Sande	SF Omlegging Førde sentrum
* Kvivsvegen	SF Anda ferjekai	MR Kryssing Romsdalsfjorden
* Renndalen - Staurset	MR Rassikring Hjartåberga	MR Klettelva - Hestneset
	ST Harangen - Høggjølen	MR Betna - Klettelva

* Prosjekt med føreset oppstart i perioden 2006-2009 og som vil gje bindingar for statlege midlar.

2 FERJEFRI KYSTSTAMVEG

2.1 Mål og strategiar for E39 Kyststamvegen – lang sikt

Ordinære prosjekt som kan bringe E39 opp til ein normalt god standard, er mest avgjerande på kort sikt. Samstundes er det viktig for vestlandsfylka å halde fast ved det langsiktige målet som er den *ferjefrie* Kyststamvegen. Følgjande mål og strategiar frå Transportplanen (side 14) rører ved ein slik langsiktig visjon der gjennomføring av store fjordkryssingsprosjekt er naudsynt:

Ei markert kursendring i Nasjonal transportplan 2010-2019

- Nasjonal transportplan 2010-2019 må markere ei kursendring i høve til E39 Kyststamvegen. Vestlandsfylka har vilje til delvis bompengefinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs heile E39. Politisk må dette innebere kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. Vestlandsrådet ynskjer tett dialog og samarbeid med vegetaten om konkrete prioriteringar og prosjektutvikling.

Prosjektfinansiering

- E39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av "prosjektfinansiering". Vestlandsrådet foreslår strekningane Stavanger-Bergen og Bergen - Ålesund (inkl. Kvivsvegen og Nyborg - Klauvaneset) som aktuelle strekningar for eit slikt opplegg.

Ferjefri Kyststamveg på lang sikt

- Sjølv om det på kort sikt er mest viktig å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E39 Kyststamvegen, vil Vestlandsrådet på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Vestlandsrådet føreset ei planavklaring for ferjefri Kyststamveg i løpet av NTP-perioden 2010-2019.

2.2 Ferjeavløysingsbehov langs E39 Kyststamvegen

Bygging av Kvivsvegen erstattar feja Folkestad-Volda, og gjer at det vil vere sju attståande fjordkryssingar langs E39 Kyststamvegen. Etter Kyststamvegutgreiinga (Statens vegvesen, 1991), har føresetnader og teknologi endra seg, og det fins per i dag ikkje nokon oppdatert samla plan eller teknisk/økonomisk utgreiing for den ferjefrie Kyststamvegen. For dei fleste fjordkryssingane er det likevel planprosessar eller idear under utvikling, sjølv om desse er på svært ulike stadium:

Kategori I : Langt utvikla prosjekt / plangrunnlag

Fremst i løypa ligg planlegging av Rogfast, undersjøisk tunnel under Boknafjorden som erstattar ferja Mortavika-Arsvågen (RO). Kommunedelplan og konsekvensutgreiing (KU) er ferdig, og ein har starta førebuing av regulering.

Kategori II : Teknisk/økonomisk utgreiing gjennomført

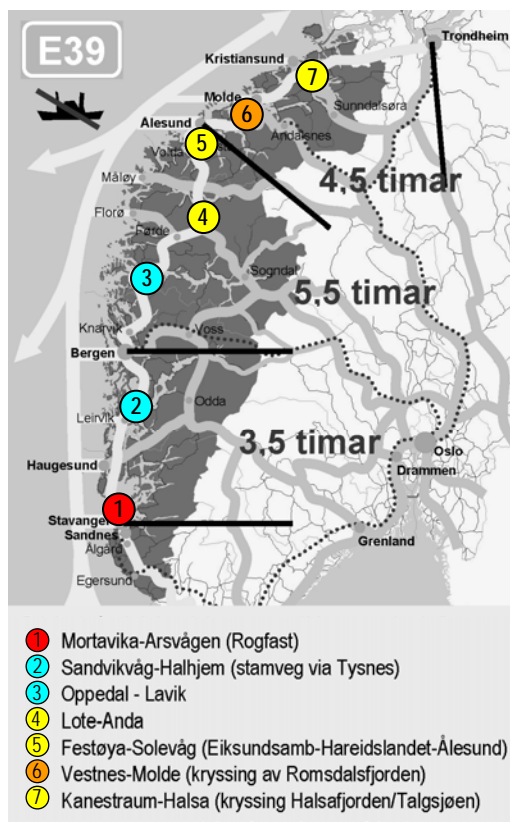
Det vert arbeidd konkret med planar for kryssing av Romsdalsfjorden som då vil erstatte ferja Vestnes-Molde (MR). Det er gjennomført (2007) geologisk undersøking, trafikkanalyse, kostnadsoverslag og førebels finansieringsplan.

Kategori III : Idéutvikling og utgreiing pågår

Det er også sett i gang idéutvikling og utgreiingar for prosjekt som erstattar ferjene Lote-Anda (SF), Festøya-Solevåg (MR) og Kanestraum-Halsa (MR).

Kategori IV : Lite utvikla idéar og prosjekt

Dei ferjeavløysingsprosjekta som førebels har lengst horisont vil truleg vere dei største og mest omfattande: Stord-Bergen (Sandvikvåg-Halhjem, HO) og kryssing av Sognefjorden (Oppedal-Lavik, SF)



2.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019

Oppgave / tiltak		Ansvar	Start	Ferdig
B.1	Gjennomføring av dei mest avklara ferjeavløysingsprosjekta			
	B.1.1 Sikre framdrift med naudsynt plangrunnlag for Rogfast med sikte på byggstart i perioden 2010-2013	Svv		2009
	B.1.2 Sikre avklaringar og plangrunnlag for kryssing av Romsdalsfjorden med sikte på byggstart i perioden 2014-2019	Svv		2011
B.1	Utgreiing og plangrunnlag for ferjefri Kyststamveg			
	B.2.1 Starte opp arbeid med ei samla teknisk/økonomisk utgreiing av framtidig ferjefri Kyststamveg. Endra føresetnader, nye prosjekt, og ny teknologi gjer det naudsynt med heilt nye vurderingar i høve til tidlegare arbeid som er gjort på dette (Kyststamvegutgreiinga 1991). Det er allereie sett i gang slik utgreiing for enkelte prosjekt som kan inngå i ei samla oppdatert utgreiing for Kyststamvegen.	Svv	2009	2011
	B.2.2 Oppfølging av teknisk/økonomisk utgreiing med kvalitetssikring (KS1) og planprosessar for dei fem attverande ferjeavløysingsprosjekta etter Rogfast og Romsdalsfjorden.	Svv	2011	2019

VR=Vestlandsrådet, MR=Møre og Romsdal fylke, SF=Sogn og Fjordane fylkeskommune, HF=Hordaland fylkeskommune, RF=Rogaland fylkeskommune, Sv=Statens vegvesen, SD=Samferdsledepartementet

2.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

Vestlandsrådet føreset at det ikkje vert etterslep for inneverande periode 2006-2009. Av ferjeavløysingsprosjekt inneber det oppstart for Kvivsvegen som avløyser ferje Folkestad-Volda.

Vestlandsrådet har følgjande konkrete innspel og krav til Nasjonal transportplan 2010-2019 for utvikling av ferjefri Kyststamveg :

Nasjonal transportplan 2010-2019 må:

- Sikre oppstart av Rogfast i perioden 2010-2013, jfr B.1.1
- Sikre oppstart av ferjeavløysingsprosjekt for Romsdalsfjorden i perioden 2014-2019, jfr B.1.2
- Legge til rette for endeleg planavklaring innan 2019 for den ferjefrie Kyststamvegen, jfr B.2.2

3 VEDLIKEHALD AV VEGKAPITALEN

3.1 Mål og strategiar for vedlikehald av vegkapitalen

Manglande vedlikehald av sidevegnettet trugar vegkapitalen på Vestlandet. Altfor knappe midlar og dertil harde prioriteringar gjer at vegnettet forfell. Dette sidevegnettet, utanom stamvegane, er kapillærårene som skal sikre at folk og gods kjem heilt fram. Sidevegnettet skal gi gode og trygge samband internt i regionar, mellom regionar, og til stamvegnettet. Viktige mål og strategiar i Transportplanen (side 21) som trygging av vegkapitalen er:

Oppfølging av handlingsprogrammet 2006-2009

- Vestlandsrådet legg til grunn full oppfølging av handlingsprogram for perioden 2006-2009.

Utvida satsing på standardheving av sidevegnettet i Nasjonal transportplan 2010-2019

- Vestlandsrådet legg til grunn at rammene i Nasjonal transportplan 2010-2019, i langt større grad må sikre mogleg oppgradering til *brukbar* standard for sidevegnettet på Vestlandet.
- Det må kompenseras for dei store etterslepa i vedlikehald slik at vegkapitalen ikkje vert ytterlegare svekka
- For fylkesvegnettet må i første rekkje ruter som er viktige for næringstransport prioriterast

3.2 Status behov og løyvingar

3.2.1 Etterslep i vedlikehald

Vedlikehald har vore kraftig forsømt for sidevegnettet på Vestlandet. Vesentleg auka trafikkarbeid, kombinert med reduserte løyvingar, er hovudårsaka til dette. Vedlikehald er tiltak som skal sikre god trafikktryggleik, god framkomst, godt miljø, og ei god forvaltning av vegkapitalen. I tillegg til dekkevedlikehald gjeld dette andre tiltak på vegkroppen, tunnelar med utstyr og lys, vegutstyr som skilt, signalanlegg, rekkverk, bruer og ferjekaiar. Busettingsmønster, og særleg mange kritiske transportlekkar med tunnelar, bruer, og ferjekaiar, bidreg til eit meir krevjande vedlikehaldsbehov på Vestlandet. Forfall gir difor større konsekvensar og eit meir sårbart vegsystem her.

For øvrige riksvegar (utanom stamvegar) er det rekna ut eit samla etterslep på vel 2,5 mrd kroner for dei fire fylka, noko som er 33 prosent av samla etterslep i landet (Statens vegvesen). Vestlandet sin andel (km) av øvrig riksvegnett er 26 prosent. I tillegg kjem stamvegane der det grovt er rekna ut eit samla etterslep på rundt 1,0 mrd for dei fire vestlandsfylka.

For fylkesvegnettet er det tilsvarende rekna ut eit etterslep i vedlikehald på vel 3,1 mrd kroner (Statens vegvesen). Dette utgjer 28 prosent av samla etterslep for fylkesvegane i landet. 6800 km med fylkesvegar i vestlandsfylka utgjer 25 prosent av det totale fylkesvegnettet.

3.2.2 Løyvingar til vedlikehald

Drift og vedlikehald av riksvegar er staten sitt ansvar. I ettertid er det konstatert at behovet for vedlikehaldsmidlar var betydelig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006-2015. Etter auka fokus på det store etterslepet, er dei nasjonale rammene til vedlikehald av riksvegar no auka ein del. Saldert budsjett for 2007 innebar ein auke på 25 prosent frå 2006. I framlegg til statsbudsjett for 2008 ligg det inne ei ramme på om lag 5,1 mrd til drift og vedlikehald, noko som er ein auke på 240 mill. kr frå årets budsjett. Fordelinga vil vere om lag 3,3 mrd til drift og 1,8 mrd til vedlikehald. Storleiken på *etterslepet* i vestlandsfylka (2,5 mrd) er altså vesentleg større en årleg *nasjonal* ramme til vedlikehald av riksvegar, og det vil ta lang tid å kompensere det opparbeidde forfallet.

Drift og vedlikehald av fylkesvegnettet går over dei fylkeskommunale budsjetta. Gjennom fylkesvegplanen er det her det enkelte fylke som prioriterer vedlikehald innanfor sitt område. Innanfor trange fylkesbudsjett mp drift og vedlikehald også haldast opp mot midlar til nye investeringar.

3.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019

Oppgave / tiltak		Ansvar	Start	Ferdig
C.1	Vedlikehold av riksvegnettet			
	C.1.1 Staten må sikre ytterlegare betydeleg vekst i dei årlege rammene til vedlikehald.	SD		
	C.1.2 Utforming og krav til funksjonskontraktar må justerast slik at kvaliteten på vedlikehaldet aukar i høve til ressursbruken.	Svv		
C.2	Vedlikehold av fylkesvegnettet			
	C.2.1 Fylka må i større grad prioritere midlar til vedlikehald av eige fylkesvegnett. Vegar som er viktige for næringstransport bør prioriterast i dei enkelte fylkesvegplanane.	RO/HO/SF/ MR		
	C.2.2 Utforming og krav til funksjonskontraktar må justerast slik at kvaliteten på vedlikehaldet aukar i høve til ressursbruken.	Svv		

VR=Vestlandsrådet, MR=Møre og Romsdal fylke, SF=Sogn og Fjordane fylkeskommune, HF=Hordaland fylkeskommune, RF=Rogaland fylkeskommune, Sv=Statens vegvesen, SD=Samferdsledepartementet

3.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

Vestlandsrådet har følgjande konkrete innspel og krav til Nasjonal transportplan 2010-2019 for vedlikehald av vegkapitalen:

Nasjonal transportplan 2010-2019 må:

- Monaleg auke dei økonomiske rammene til drift og vedlikehald av riksvegnettet, slik at det store etterslepet kan reduserast.
- Effektiviseringsgevinstane ved konkurranseutsetjing må setjast inn i betra vedlikehald, og ikkje bli innsparingar for staten.

4 RASSIKRING

4.1 Mål og strategiar for rassikring

Rasutsette vegstrekningar er eit stort problem i vestlandsfylka, og eit viktig satsingsområde for Vestlandsrådet. Transportplanen (side 22) oppsummerer Vestlandsrådet sine mål og strategiar for rassikring:

Oppfølging av handlingsprogrammet 2006-2009

- Vestlandsrådet legg til grunn full oppfølging av vedtekte rassikringsprosjekt i handlingsprogram for inneverande periode, og viser til den nasjonale rassikringsgruppa sitt krav om årlege løyvingar på ein mrd kr.

Auka samla rammer (post 31) etter 2009

- Vestlandsrådet vil arbeide for auka rammer til rassikring ved rullering av Nasjonal transportplan.
- Det må opprettast eit statleg rassikringsfond som sikrar at også større rassikringsprosjekt kan fullførast.
- I høve til prioriteringar av enkeltprosjekt vil Vestlandsrådet i hovudsak støtta seg til dei faglege vurderingane som Statens vegvesen har gjort.

4.2 Rassikringsbehov og løyvingar

4.2.1 Behov

Statens vegvesen Region vest har utarbeidd ein rassikringsplan som set opp rammer, prioriteringar og tilrådingar for rassikring av stamveggar, riksveggar og fylkesveggar i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Rassikringsplanen inneheld omfattande registreringar og faglege vurderingar og modellar. Tilsvarande er gjort for Møre og Romsdal (Region midt). I høve til gjennomføring av enkeltprosjekt, støttar Vestlandsrådet seg her til dei faglege prioriteringane som Statens vegvesen har gjort. Summert rassikringsbehov for alle fire fylka (stamveggar, øvrige riksveggar og fylkesveggar) utgjer over 10,0 mrd. kroner.

Stam-/riksveggar Fylkesveggar	Høgt prioritert (pri-tall >5,9)				Middels prioritert (pri-tall 4,0-5,9)				Lågt prioritert (pri-tall <4,0)			
	Punkt: S/R F		Kostnad sikring (mill 2006 kr)		Punkt: S/R F		Kostnad sikring (mill 2006 kr)		Punkt: S/R F		Kostnad sikring (mill 2006 kr)	
Rogaland	5	1	380	50	15	1	250	1	40	37	115	40
Hordaland	32	5	1.060	340	110	52	1.800	690	71	49	290	340
Sogn og Fjordane	18	8	1.200	200	90	49	900	340	148	115	490	130
Møre og Romsdal*	2	1	110	110	29*	9*	1.200*	150*	*	*	*	*
Sum (avrunda)	57	15	2.750	700	244*	111*	4.150*	1.200*	259*	201*	900*	500*

* For Møre og Romsdal har rassikringsplanen utelate prosjekt med pri-tall lågare enn 4,7 (rassikringsmodell), dvs. det er reelt fleire prosjekt med middels/låg pri.

Tabell 4.1 Rassikringsbehov, henta frå rassikringsplan, Statens vegvesen Region vest og Region midt (avrunda tal)

4.2.2 Løyvingar

I regjeringa sitt framlegg til statsbudsjett for 2008, ligg det inne 329 mill. til rassikring (post 31). Med tillegg av bompengemidlar og rundt 90 mill. frå ramma til riksvegmidlar, er samla nasjonal ramme om lag 520 mill. kr til rassikringsprosjekt. Dette er eit realnivå på linje med saldert budsjett for 2007. Dette løyvningsnivået er i dag alt for lågt til å møte dei store behova ein har for rassikring i vestlandsfylka. Samla for dei fire fylka, er det dei siste to åra løyvd i alt 354 mill. statlege kroner til post 31 rassikring. Med eit årleg nivå på omlag 175 mill. kroner, vil det ta minst 20 år å løyse dei høgast prioriterte behova, og 60-70 år å løyse alle.

Post 31 Rassikring	Statlege løyvingar			Eksterne midlar	
	Ramme HP 2006-09	Løyvd 2006-07	Framlegg 2008	Ramme HP 2006-09	2006-07
Rogaland	85	36	6	0	0
Hordaland	185	96	58	94	49
Sogn og Fjordane	178	64	160	62	38
Møre og Romsdal	224	158	19	0	0
Sum	672	354	243	156	87

Tabell 4.2 Oversikt over fylkesvise løyvingar i post 31, kjelde. St.prp.nr.1 2007-2008, tabell side 83. (mill. 2008-kr)

I vestlandsfylka ligg følgjande større rassikringsprosjekt med midlar i 2008-framlegget: E39 Gammelseter-Nipetjørn i Hordaland, Rv13 Ulvundøyne i Hordaland, Rv5 Kjønsnesfjorden i Sogn og Fjordane, Rv53 Årdalstangen-Øvre Årdal i Sogn og Fjordane, Rv55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane, Rv 55 Gullringen i Sogn og Fjordane, Rv617 Gotteberg-Kapellneset i Sogn og Fjordane, Rv62 Fresvika-Jordalsgrenda i Møre og Romsdal.

4.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019

Oppgave / tiltak		Ansvar	Start	Ferdig
D.1	Enkeltprosjekt			
D.1.1	Tilgjengelege rassikringsmidlar må sikrast effektiv bruk innanfor dei prioritertane som Statens vegvesen sin rassikringsplan viser.	Sv		
D.1.2	Det må sikrast at plangrunnlag for dei høgast prioriterte enkeltprosjekta er på plass slik at gjennomføring ikkje vert forseinka	Sv		

VR=Vestlandsrådet, MR=Møre og Romsdal fylke, SF=Sogn og Fjordane fylkeskommune, HF=Hordaland fylkeskommune, RF=Rogaland fylkeskommune, Sv=Statens vegvesen, SD=Samferdsledepartementet

4.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

Vestlandsrådet føreset at det ikkje vert etterslep for inneverande periode 2006-2009, og har følgjande konkrete innspel og krav til Nasjonal transportplan 2010-2019:

Nasjonal transportplan 2010-2019 må:

- Sikre eit vesentleg auka rammenivå for post 31 Rassikring for meir forutsigbar gjennomføring av rassikringsprosjekt
- Sikre oppfølging med løyvingar som er tilpassa auka rammer til rassikring

5 ANBOD I FERJESEKTOREN

5.1 Mål og strategiar for ferjetilbodet og anbodsordninga

Transportplanen (side 25) oppsummerer mål og strategiar for ferjetilbodet, og understrekar at samferdsla på Vestlandet er heilt avhengig av ferjene. Det er i første rekkje viktig å sikre *god kvalitet* på tilbodet, og *regional innverknad på utforming* av tilbodet. Det er heilt avgjerande for Vestlandsrådet at desse måla vert oppfylt med pågåande endring av innkjøpsform i ferjesektoren. Innan utløpet av 2009 skal etter planen alle riksvegferjesamband lysast ut på anbod. I Transportplanen (side 25) er det følgjande mål og strategiar som i størst grad kan knytast til innkjøp av ferjetenester ved anbod:

Konkurransetsetjing må sikre kvaliteten i ferjetilbodet

Den vedtekte konkurransetsetjinga av ferjesektoren må sikre at kvalitetskrava til ferjetilbodet vert nådd. Den venta effektiviseringsgevinsten må nyttast til å betra ferjetilbodet og først når tilbodet er godt nok kan effektiviseringa nyttast til takstreduksjonar.

Regionalpolitisk innverknad på utforming av ferjetilboda

Den regionale innverknaden på utforming av framtidens ferjetilbod må vere som for vegnettet elles.

Rammeføresetnadene for ferjedrifta, regional samordning av ferjetilbodet og utforming av kravspesifikasjonane i anbodsgrunnlaget for konkurransetsetjing må til regionalpolitisk handsaming.

Ferjetilbodet må vidareutviklast

Det vil ta lang tid før alle viktige samband er ferjefrie. Ferjetilbodet på Vestlandet må difor oppgraderast

- Utvida opningstider og auka frekvens. Standardmål for ferjesambanda må skjerpast med halvtimes frekvens og nattope også på viktige regionale samband. Mellomstore samband skal ha ope i minimum 19 timar i døgeret.
- Større ferjekapasitet for å møte framtidig trafikkvekst og krav til effektive transportar, og for å få eit transportsystem som er mindre sårbart mot driftsavbrot
- Raskare og meir miljøvenlege ferjer. Ny teknologi må nyttast for å få raskare og meir miljøvenlege ferjer. Fleire ferjer må gå over til bruk av gass.
- Fylkesvegferjene må inn i same driftsregime som riksvegferjene
- Det må etablerast gjennomgåande billettering på ferjene langs kysten.
- Gratis ferjer på lang sikt, men forbetra tilbod er viktigast på kort sikt

5.2 Status, og krav til standard for ferjetilbod

For å sikre eit tilfredsstillande ferjetilbod, vil Vestlandsrådet leggje til grunn ein ny betra standard for ferjedrift samanlikna med gjeldande NTP-standard. Tilstanden innanfor ferjesektoren er i dag slik at mange samband heller ikkje tilfredsstillar dei gjeldande minimumskrava i NTP. Følgjande tabell oppsummerer status, og Vestlandsrådet sitt framlegg til nye standardkrav.

Standardklasse: stamveg/riksveg, ÅDT	Opningstid 1. til siste	Kapasitet Attst. bilar	Frekvens Avg/dag	Regularitet ½ t avgangar	Nattope Max ventetid	Samband MR,SF,HO,RO	Samband under krav	
S1	VR framlegg	24 timar	2 %	38	06.00 - 21.00	2 timar	Total	X
	NTP-standard	24 timar	2 %	35	06.00 - 20.00	2,5 timar		X
S2	VR framlegg	24 timar	2 %	38	06.00 - 21.00	2 timar	Total	X
	NTP-standard	18 timar	3 %	30	07.00 - 19.00	6 timar		X
Rv1	VR framlegg	24 timar	2 %	38	06.00 - 21.00	2 timar	Total	X
	NTP-standard	18 timar	3 %	30	07.00 - 19.00	6 timar		X
Rv2	VR framlegg	19 timar	2 %	32	07.00 - 20.00	5 timar	Total	X
	NTP-standard	16 timar	3 %	25	07.00 - 18.00	-		X
Rv3	0-4 km:	17 timar	2 %	25	-	-	Total	X
	4-9 km:	16 timar	2 %	16	-	-		X
	9-20 km:	15 timar	2 %	13	-	-		X
	NTP-standard	14-13-12	3 %	20-12-6	-	-		X
Rv4	NTP-standard	-	2 %	-	-	-	Total	X

Tabell. 5.1 Vestlandsrådet sitt framlegg til minimumskrav for ferjedrifta. Gjeldande NTP-standard og status for oppfylling er vist.

5.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010-2019

Oppgave / tiltak		Ansvar	Start	Ferdig
E.1	Regionalpolitisk innverknad på utforming av ferjetilbodet E.1.1 Staten må sikre regionalpolitisk handsaming av rammeføresetnadene for ferjedrifta. Dette gjeld særleg reell regional innverknad på <i>samordning av ferjetilbodet</i> og utforming av <i>kravspesifikasjonane</i> i anbudsgrunnlaget. Fylka skal vetre aktivt med i anbudsprosessen.	SD/VD		
E.2	Konkurransetsetjing som sikrar kvaliteten i tilbodet E.2.1 I første omgang må det sikrast at alle ferjesamband vert lyst ut med kravspesifikasjonar som minimum tilfredsstiller gjeldande NTP-krav. E.2.2 Innføre <i>nye</i> kravspesifikasjonar for anbod i tråd med framlegg frå Vestlandsrådet, som sikrar at effektiviseringsgevinst av konkurranseutsetjing vert nytta til å heve kvaliteten på tilbodet. Kravspesifikasjonane må sikre betre frekvens, faste avgangstider, lang opningstid, nattope samband, få attståande bilar, tilgjenge for alle trafikantgrupper, og betre ferjemateriell. Målet med konkurranseutsetjing skal <i>ikkje</i> vere at staten skal spare utgifter, men at ein skal få eit betre tilbod per krone som går til ferjedrift. E.2.3 Gjennomføre eit forprosjekt med sikte på å utvikle krav og system for gjennomgåande og automatisert billettering for samtlige ferjesamband. E.2.4 Samordne drift av fylkesvegferjene (inkl. kombinerte samband) med riksvegferjene.	SD/VR SD SD/VD/VR SD		
E.3	Meir effektivt og miljøvenleg ferjemateriell E.3.1 Leggje til rette for auka bruk av gassferjer. Kravspesifikasjonane for anbod må sikre eit betre ferjemateriell, med raskare og meir miljøvenlege ferjer.	SD		

VR=Vestlandsrådet, MR=Møre og Romsdal fylke, SF=Sogn og Fjordane fylkeskommune, HF=Hordaland fylkeskommune, RF=Rogaland fylkeskommune, Svv=Statens vegvesen, SD=Samferdsledepartementet, VD=Veigdirektoratet

5.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

For å sikre at anbudsordninga i ferjesektoren gir gode resultat, har Vestlandsrådet følgjande konkrete innspel og krav til Nasjonal transportplan 2010-2019:

Nasjonal transportplan 2010-2019 må:

- Slå fast at ferjesambanda er ein like viktig del av transporttilbodet som resten av vegnettet, og at ferjetilbodet i dag utgjør ein stor barriere for transport av personar og gods på Vestlandet.
- Innføre eit regime som sikrar regional medverknad i utforming av ferjetilbod og anbudsgrunnlag, jfr. E.1.1
- Innføre ein ny og betre minimumsstandard til ferjedrifta i samsvar med Vestlandsrådet sitt framlegg i tabell 5.1.
- Samordne drift av fylkesvegferjene med riksvegferjene, jfr. E.2.4
- Sikre oppfølging med rammer og løyvingar som er tilpassa ein ny og betre standard

6 REGIONALT FLYTILBOD

6.1 Mål og strategiar for auka regional medverknad ved kjøp av flyruter

Luffarten spelar ei vesentleg rolle for det samla transporttilbodet på Vestlandet. Dei to store og fire mellomstore statlege lufthamnene i landsdelen (Bergen, Stavanger, Ålesund, Molde, Haugesund og Kristiansund) er knutepunkt for nærings- og reiseliv, og skal gi gode rutetilbod innanlands- og utanlands. Fem av dei seks regionale lufthamnene (Florø, Førde, Ørsta/Volda, Sogndal, og Sandane) er også eigd av staten gjennom Avinor. I tillegg kjem Stord lufthamn som har regionalt/kommunalt eigarskap. Dei regionale lufthamnene og flyrutene har ikkje eit kommersielt driftsgrunnlag som dei store, og rutetilbod og aktivitet er prissjitt statlege innkjøp av flyruter. Regionen har i dag liten påverknad på dette tilbodet.

Transportplanen (side 34) oppsummerer samla mål og strategiar for luffarten på Vestlandet, inkludert dei store kommersielle lufthamnene. For det *regionale* flyrutetilbodet er det særleg følgjande mål og strategiar som kan trekkjast fram:

Betra rutetilbod og meir tenleg transportmønster

For Møre og Romsdal er geografien slik at Gardermoen i dag fungerer som eit effektivt nav for flytrafikken. Slik vil det også vere framover. For resten av Vestlandet derimot, er dagens sentraliserte transportmønster ikkje effektivt og tenleg. Dette gjeld både internt i regionen og mot utlandet. Rutetilbod og frekvens både internt og ut av regionen er mangelfullt, samstundes som regulariteten er for dårleg. Vestlandsrådet vil arbeide for å

Regional medverknad på lufthamnene

Det er ei viktig å sikre større regional medverknad på styringa av lufthamnene:

- Større regional medverknad i utvikling og kjøp av det regionale rutetilbodet
- Betre utnytting av potensialet for luffarten på Vestlandet, og dermed auka næringsutvikling og verdiskaping.
- Ei samla auka inntektsramme for luffarten for å utvikle tilbodet på dei mellomstore og regionale flyplassane i tråd med regionalpolitiske behov og mål.

6.2 Status for rutetilbod, regionale lufthamner, og kjøp av flyruter

6.2.1 Rutetilbod

Flyruter for dei regionale flyplassane er i dag knytt til det øvrige lufthamnettet særleg via Oslo. Sjølv om nokre av rutene er knytt til Bergen er dette tilbodet mangelfullt. Frå Sogn og Fjordane er det i dag ingen direkte ruter nordover, og det er berre få direkte ruter internt mellom dei seks regionale lufthamnene:

Avg. kvardag Til: Frå:	Florø	Førde	Ørsta/V	Sogndal	Sandane	Stord*	Oslo	Bergen
Florø	-	0	0	0	0	0	4	5
Førde	0	-	0	0	0	0	4	2
Ørsta/Volda	0	0	-	2	0	0	4	0
Sogndal	0	0	2	-	2	0	5	2
Sandane	0	0	1	2	-	0	2	2
Stord	0	0	0	0	0	-	3	0
Oslo	4	4	4	5	2	3	-	34
Bergen	5	2	0	2	2	0	35	-

Tabell. 6.1 Oversikt over *direkte* flyruter (kvardagar) ved dei seks regionale lufthamnene. Ulike selskap trafikkerer desse rutene. Tala for direkte ruter mellom Bergen og Oslo gjeld dei kommersielle rutene til SAS, Widerøe, og Norwegian.

6.2.2 Statlege kjøp av flyruter og tilskott til regionale lufthamner

Frå regjeringa er det i framlegg til statsbudsjett slått fast at lufthamnstrukturen skal liggje fast. Som tidlegare er det ikkje lagt inn statlege tilskott til regionale lufthamner i Avinor-systemet, der ein føreset at dei store kommersielle lufthamnene subsidierer dei små. Avinor styrer dette internt i dag. Det vert løyvd mindre statlege tilskott til regionale lufthamner utanfor Avinor (Stord mfl.)

Til statlege kjøp av flyruter i Norge vert det årleg brukt kring 500 mill. kroner. I framlegg til statsbudsjett for 2008 (501,4 mill. kr) er det lagt inn ein auke på 5,4 prosent frå saldert 2007-budsjett for å kompensere for auka CO2-avgift.

Etter gjennomført høyringsrunde i 2007 skal det våren 2008 lysast ut nye anbod for dei regionale rutene Florø - Oslo/Bergen, Førde - Oslo/Bergen, og Ørsta-Volda/Sandane/Sogndal - Oslo/Bergen. Staten utformar endeleg anbodsgrunnlag for desse.

7 EKSPRESSBUSS VESTLANDET

7.1 Mål og strategiar for gjennomgåande ekspressbusstilbod langs kysten

Vestlandsrådet vedtok i sak 0012-06 den 29.09.06 at det skal utgreiast eit høgfrekvent ekspressbusstilbod frå Kristiansand til Trondheim. Det er seinare blitt klart at Vest-Agder ikkje ønskjer å delta i prosjektet. Dermed vil utgreinga dreie seg om strekninga Stavanger-Trondheim. Ei slik utgreiing er no i gang, og skal sjå på ruter/frekvens, billettering, ferjetilbod, haldeplassar/terminalar, informasjonssystem, innkjøpsform/kontraksform, løyve/juridiske forhold, økonomi, innfartsparkering, og tilbringar-tilbod.

I Transportplanen (side 37) er det følgjande mål og strategiar som kan knytast til utvikling av ekspressbusstilbod langs kysten:

Betre organisering og samordning

- Etablere eit tett samarbeid med samordning av rutetilbod, informasjon og innkjøp av transport-tenester som sikrar eit tenleg kollektivtilbod på tvers av fylkesgrensene.
- Etablere gjennomgåande billettering, felles takstsystem, felles stoppestader/knutepunkt og felles marknadsføring.
- På lengre sikt utvikle bør ein vurdere å utvikle ein regional transportetat med felles innkjøpsansvar for heile Vestlandet.

Etablere gjennomgåande ekspressbusstilbod

- Det er eit mål å få etablert og finansiert ei gjennomgåande – og attraktiv - ekspressbussrute langs E39 Kyststamvegen frå Kristiansand i sør til Trondheim i nord. Tilbodet må ha høg kvalitet med hyppige avgangar, god samordning med ferjeravgangar, hurtigbåtruter, og aust-vest-retta ekspressbussruter.

7.2 Dagens tilbod, behov og planar for Ekspressbuss Vestlandet

7.2.1 Dagens ekspressbusstilbod, og grunnlag for nytt tilbod

I dag er det i praksis fritt for trafikkselskapa å søkje konsesjon på å drive ekspressbuss på dei strekningane ein finn lønsomme. Resultatet av dette er gode tilbod der det er godt trafikkgrunnlag, men manglande samordning, og mangelfullt tilbod på dei trafikksvake strekningane. Det fins i dag fleire eksisterande og dels konkurrerande tilbod langs kysten. Særleg trafikksterke strekningar som Kystbussen Bergen-Stavanger og Timeekspressen mellom Kristiansund-Molde-Ålesund-Volda, har eit godt tilbod med god frekvens. Det manglar likevel eit gjennomgåande og samordna system. Dette er både eit organisatorisk spørsmål og spørsmål om finansiering.

Eit gjennomført forprosjekt viser at ruteproduksjon langs strekningane truleg må aukast frå rundt 8,5 mill.km til vel 15 mill.km. Dersom ein tek utgangspunkt i at dagens produksjon og finansieringa av denne går inn i den nye ruta, er nær 55% av nødvendige rutekilometer allereie finansiert. Spørsmål om øvrig finansiering og organisering mv, vil avklarast i pågåande utgreiing.

7.2.2 Infrastruktur, behov for tilrettelegging

Ein grunnleggjande føresetnad for etablering av eit gjennomgåande og høgverdig ekspressbusstilbod langs E39, vil vere tilrettelegging av infrastruktur. Statens vegvesen Region midt har laga ein ekspressbussplan med kartlegging av utbyggings-behov for knutepunkt, terminalar og viktige haldeplassar. Mellom Trondheim og Ålesund (stamveggrute 4a og 4b) er det kartlagt i alt 31 slike stader, med eit samla utbetningsbehov på rundt 12 millionar kroner. Tilsvarande plan for for region vest er under utarbeiding, og prosjekt og kostnader er her ikkje klare.

7.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019

Oppgave / tiltak		Ansvar	Start	Ferdig
G.1	Oppfølging av pågåande utgreiing om Ekspressbuss Vestlandet G.1.1 Undervegs i utgreiings-arbeidet må vurderast om det er behov for snarleg igangsetjing av spesielle tiltak som skal førebu etablering av tilbodet (organisatoriske eller praktiske tiltak)	VR/Samf.gr		2009
G.2	Tilrettelegging av infrastruktur G.2.1 Statens vegvesen må i samråd med fylka prioritere utbetring av infrastruktur langs E39.	Svv		

VR=Vestlandsrådet, MR=Møre og Romsdal fylke, SF=Sogn og Fjordane fylkeskommune, HF=Hordaland fylkeskommune, RF=Rogaland fylkeskommune, SvV=Statens vegvesen, SD=Samferdsledepartementet, AV= Avinor

7.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

For å sikre eit tenleg regionalt kollektivtilbod på Vestlandet, har Vestlandsrådet følgjande konkrete innspel og krav til Nasjonal transportplan 2010-2019:

Nasjonal transportplan 2010-2019 må:

- Sikre og prioritere midlar til utvikling av terminalar og haldeplassar , jfr G.2.1
- Vurdere statleg bidrag og kjøp av transporttenester langs E39. Langs vestlandskysten kan dette sjåast på linje med statleg kjøp av gjennomgåande jernbanetransport i andre delar av landet der jernbanetransport er mogleg.

8 FINANSIERING AV SAMFERDSELSTILTAK

8.1 Mål og strategiar for finansiering

Transportplan for Vestlandet 2007-2019 understrekar at finansiering er ei av dei største utfordringane for ei tilfredsstillande transportutvikling i landsdelen. Utfordringane varierer innanfor dei ulike sektorane, og heng også saman med organisering og ansvarsfordeling. Landsdelen må i dag yta ein stor eigeninnsats i finansiering av samferdselstiltak, særleg innanfor vegsektoren.

Transportplanen (side 49) har sett opp følgjande mål og strategiar i høve til finansiering:

Auka statlege rammer til samferdsel i Nasjonal transportplan 2010-2019

- Dagens statlege rammer og vilkår for investeringar i samferdsel møter *ikkje* det store behovet næringsliv og folk på Vestlandet har. Auka investeringar vil kunne bidra til utjamning mellom regionar og utløyse nasjonal verdiskaping. Problema med etterslep i løyvingane over statsbudsjettet må opphøyre.
- Fylkeskommunane/dei nye regionane må sikrast kompensasjon ved innføring av nye statlege krav og pålegg i transportsektoren

Samla transportetat under regional styring

- I samband med ei regionreform vil Vestlandsrådet på sikt arbeide for ein samla transportetat under regional styring. Det er sterk samanheng mellom samferdselspolitikken og øvrige politikkområde som er viktige for den lokale og regionale samfunnsutbygginga, som areal- og byutvikling, bustadutbygging og nærings- og distriktutvikling. Eit heilskapleg regionalt ansvar for samferdsel vil gi eit meir samhengande, effektivt og brukarvennleg transporttilbod.

Utvida regionalpolitisk styring i vegsektoren

I forlenginga av forsøksordninga, og som eit steg på vegen mot ein regional transportetat, meiner Vestlandsrådet at arbeidet for transport, utvikling og samordning av offentleg politikk må styrkast ved ei sterkare regionalpolitisk styring i vegsektoren. I samband med ei regionreform vil Vestlandsrådet difor tilrå at ansvaret for riksvegane utanom stamvegnettet vert underlagt regionane. Dette vil innebære:

- øvrige riksvegar vert omklassifisert til *regionale vegar*.
- tilhøyrande fagkompetanse frå Statens vegvesen vert underlagt regionane administrativt og politisk.
- statlege overføringar over inntektssystemet, tilsvarande fylkesvegane i dag

Vidare bompengefinansiering i vegsektoren

- For å få fortgang i utviklinga kan Vestlandsrådet vurdere bompengefinansiering også frå 2010 og utover. Eit vilkår for dette er ein samtidig kraftig auke i den statlege finansieringa på Vestlandet.
- Vestlandsrådet går inn for at bompengefinansiering i første rekkje vert nytta i dei mest trafikksterke områda. Innsatsen med statlege midlar må særskilt aukast der grunnlaget for bompengefinansiering ikkje er tilstades.

Prosjektfinansiering

- Vestlandsrådet stiller seg bak prinsippet om *prosjektfinansiering* for samhengande utbygging av veg- og jernbanenettet.
- Vestlandsrådet legg til grunn at ei slik samla finansierings- og utbyggingsform må gjelde E39 Kyststamvegen Stavanger-Bergen og Bergen - Ålesund (inkl. Kvivsvegen og Nyborg - Klauvaneset). Ordninga med "prosjektfinansiering" må også omfatte reduksjon av kapitalkostnader for "ordinære" bompengeprojekt som fell utanfor ei slik samla utbygging.
- Staten må som eit ledd i innføring av prosjektfinansiering, iverksetje ei ordning med rentefrie lån til samferdselsformål.

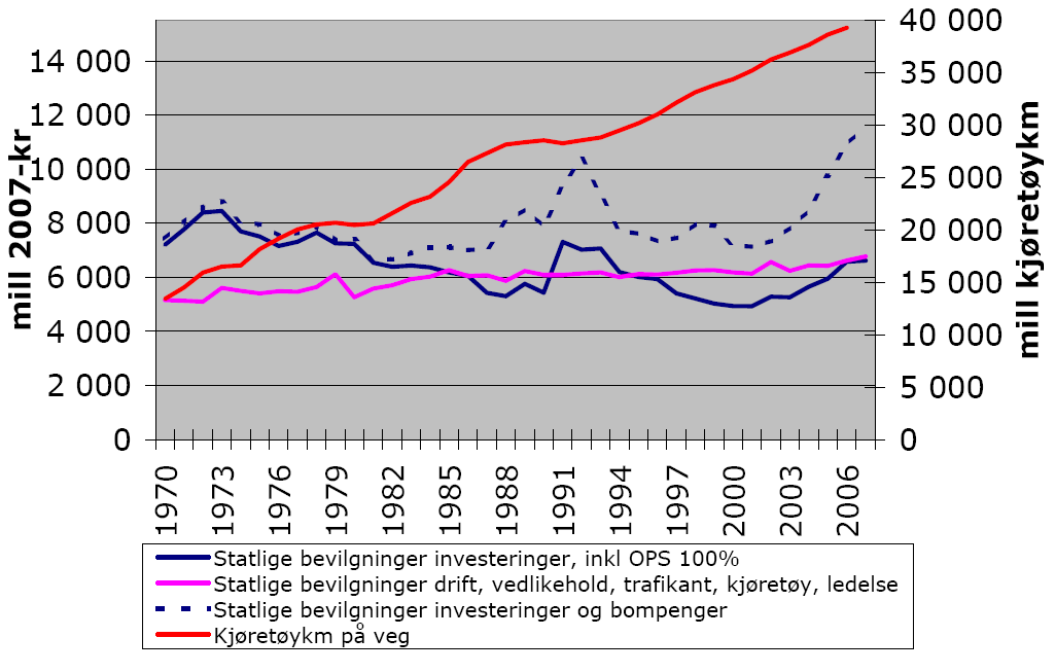
Offentleg-privat samarbeid (OPS)

- For å få fortgang i utbygging av Kyststamvegen og andre viktige utbyggingsprosjekt, bør det i ein skilde høve nyttast OPS-ordningar.

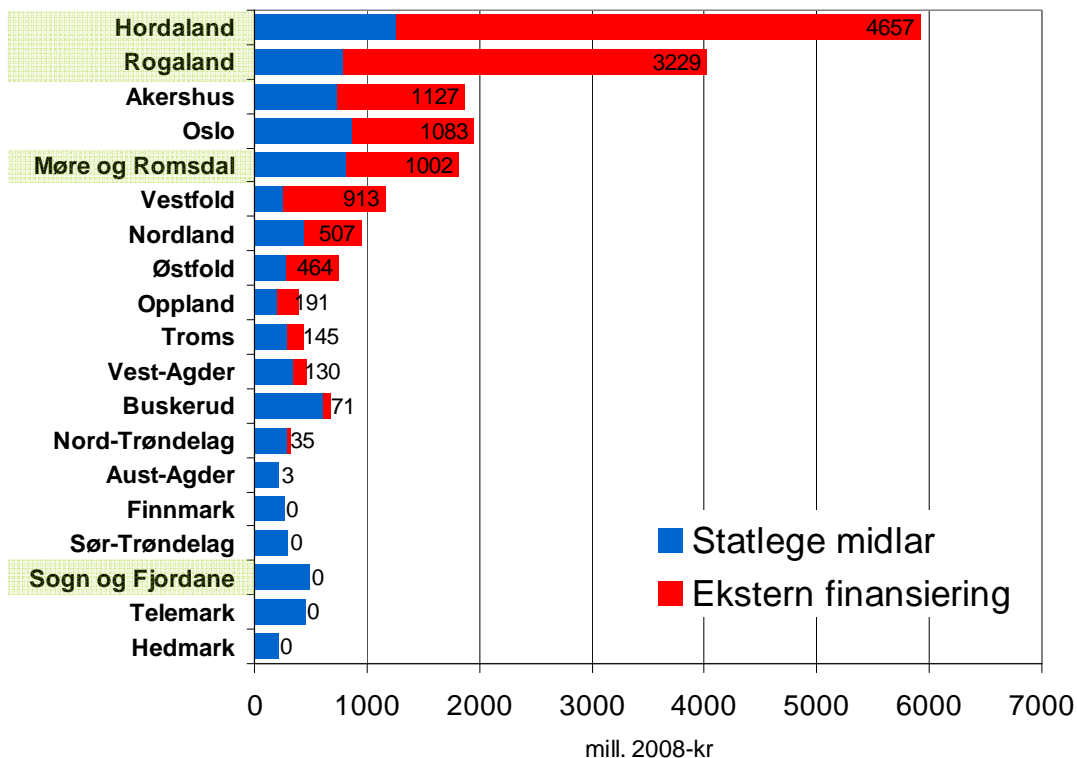
Ny organisering av bompengordninga

- Vestlandsrådet vil i første omgang gå inn for å opprette regionale/fylkeskommunale *administrasjonsselskap* for å redusere kostnader og sikre kompetanseoverføring ved bompengeprojekt. Det må leggast tilrette for at det på sikt kan etablerast regionale bompengeselskap.

8.2 Status og utfordringer



Figur 8.1 Utvikling 1970-2006 for statlege løyvingar til investering og drift/vedlikehald i vegsektoren. Samstundes som trafikkarbeidet er tredobla, har det berre vore ein marginal auke i midlar til drift og vedlikehald sidan 1970. Trass i ein viss stigande tendens dei siste åra, er nivået for statlege investeringsmidlar redusert. Bompengefinansiering vart utbreidd etter ca 1980, og utgjer ein stadig aukande del av finansieringsgrunnlaget for norsk vegbygging. (Figur: NTP)



Figur 8.2 Bompengetrykket ligg på Vestlandet - fylkesfordelte rammer i Handlingsprogram 2006-2009
 Figuren viser bompengandelen i dei fylkesfordelte rammene (ekskl stamvegar). For Rogaland og Hordaland utgjer bompengar om lag 80 prosent. I tillegg kjem stamvegar, der E39 Kyststamvegen har rammer med over 1 mrd i bompengar i fireårsperioden. I HP 2006-2009 utgjer bompengefinansiering i vestlandsfylka dermed rundt 10 mrd på fire år, eller i snitt 2,5 mrd per år. Grunna forseinka prosjekt vil reelle tal truleg bli noko lågare i denne fireårsperioden, men samstundes har det kome til nye bompengeprojekt mellom anna for å sikre gjennomføring av heilt prekære rassikringsproblem i Sogn og Fjordane. (Kjelde: st.budsj 2008)

8.2.1 Hovudutfordringar

Finansiering er den aller største flaskehalsen for ei tilfredsstillande transportutvikling på Vestlandet. Figur 8.1 og 8.2 illustrerer dei heilt sentrale utfordringane i høve til finansiering av samferdselstiltak. Det er i dag eit stort gap mellom løyvingar og behovet for å utbetre transportnettlet i landsdelen. Særleg innanfor vegsektoren er dette synleg. Frå tidlegare vegplanperiodar har ein også drege med seg utsette prosjekt og bindingar, noko som gir redusert handlingsrom innafor lite offensive rammer i Nasjonal transportplan. Manglande statleg vilje til satsing på infrastruktur, gjer at Vestlandet i særklasse har den høgaste eigeninnsatsen i form av utlegg og kapitalkostnader ved bompengefinansiering og forskottering.

Utover små rammer og høgt bompengetrykk, ser ein særleg også følgjande finansieringsutfordringar:

- Manglande oppfølging i årlege løyvingar i statsbudsjettet. Oppfølgingsgraden er betra dei siste åra, men staten klarer likevel ikkje fullt ut å følgje opp Nasjonal transportplan. For vestlandfylka er ein, som i tidlegare vegplanperiodar, på etterskot med løyvingar for E39 Kyststamvegen. Dette heng også saman med prosjekt som vert forskyve i tid.
- Brå og kraftig prisvekst i anleggsbransjen. Dette har auka problema med finansiering, og vil gi utsetjing og forskyving av prosjekt dersom prisnivået ikkje normaliserer seg eller vert kompensert. Prisveksten vil bidra til at etterslepet for faktisk *prosjektgjennomføring* vert enda større enn for økonomiske løyvingar.
- Nasjonal transportplan er lite eigna til å sikre større samla løft og pionérprosjekt. Usikre rammer og årlege løyvingar over statsbudsjettet fungerer ikkje for rasjonell gjennomføring av større samanhengande utbyggingsprosjekt. Dagens modell gjer også unødig høge kapitalkostnader for trafikantane.

8.2.2 Om "frivillig" bompengefinansiering og vilje til eigeninnsats

Vestlandet har for mange i lang tid vore synonymt med bompengar, noko som framleis er tilfellet, jfr. figur 8.2. Det kan hevdast at dette er noko lokalsamfunna og kommunane sjølve og frivillig har søkt om og teke på seg (ref. uttale frå statssekretær i Samferdselsdepartementet, Steinulf Tungesvik, i Bergensavisen 11.nov. 2007). Sant nok, det er lokale initiativ som bidreg til dei raude søylene i figur 8.2. Det er likevel altfor enkelt å framstille dette som "frivillig". Det er heller eit klart uttrykk for eit skrikande og umetta behov, der landsdelen og lokalsamfunna ikkje lenger kan vente i tiår på at staten skal ta det rettmessige ansvaret for transportvilkår som gir grunnlag for busetjing, næringsutvikling og viktig nasjonal verdiskaping. Lokalsamfunna på Vestlandet har ikkje sett andre alternativ enn å bretta opp armene, og seie ja til å bidra tungt med bompengar og forskotteringar for å få noko gjort. Bompengetrykket i vest er likevel i ferd med å nå eit kritisk nivå, og vilje til eigeninnsats framover krev endringar:

- Staten må gå langt meir offensivt til verks for utvikling av transportnettlet i vest, og følgje opp med løyvingar.
- Bruk av bompengar må i større grad reserverast for prosjekt der det er trafikkpress og stort trafikkgrunnlag.

8.2.3 Kostnadsvekst

Det siste året har ein opplevd ein unormalt høg prisvekst i anleggsbransjen. For ei rekkje prosjekt på Vestlandet er det observert ein prisauke på rundt 30 prosent i forhold til kostnadsoverslag. Om dette held fram, vil det få store konsekvensar og underminere føresetnadene i Nasjonal transportplan. Sjølv om nokre vil hevde at dette underbyggjer påstanden om for mykje press i økonomien ved auka statlege investeringar, så er det likevel fleire forhold som talar for at prisnivået vil normalisere seg og at norsk økonomi tåler auka aktivitet i vegsektoren framover:

- Det har vore ein periode med store utbyggingar i olje- og kraftsektoren, mellom anna med Ormen Lange og Snøhvit som har bunde opp mykje kapasitet i bygg- og anleggsbransjen. Når desse no vert ferdigstilt vil tilhøva i bransjen normaliserast.
- Erfaringsmessig har anleggsbransjen justert opp kapasitet ved tidlegare høgkonjunkturar, mellom anna med større innslag av utanlandsk arbeidskraft. Dette vil bidra til å skjerpe konkurransetilhøva og senke prisnivået.

8.2.4 Prosjektfinansiering – effektiv utbygging og reduserte kapitalkostnader

Utbygging ved store private låneopptak i ordinære bankar, kombinert med etterinnkrevjing av bompengar, gjer at store delar av bompengane som trafikantane betalar går med til lånekostnader og administrasjonsutgifter. Renteutgiftene gjer at lån veks seg store i utbyggingsperioden før bomselskapet kan starte nedbetalinga.

Ei ny ordning med "prosjektfinansiering" vil kunne sikre store løft, ei meir samanhengande utbygging av strekningar, og fjerne eller redusere dyre og unødvendige kapitalkostnader for trafikantane. I praksis vil dette vere eit statleg fond der store strekningsvise utbyggingar vert sikra lån som er rentefrie eller har vesentleg lågare rente enn ved private låneopptak. Dette vil også gi ei meir forutsigbar og anleggsmessig optimal utbygging.

Døme - prosjektf finansiering for Rogfast

Statens vegvesen har sett på finansiering av Rogfast i notatet "E39 Kyststamvegen-Rogfast, forhåndsvurderinger-bompengefinansiering", datert 1.nov 2007. Rogfast må i hovudsak finansierast med ein kombinasjon av statlege midlar over stamvegbudsjettet og bompengar på prosjektet. Føresetnader for finansierings- og bompengevurderingane er nærare omtala i notatet. Nokre sentrale storleikar er:

Total investeringskostnad:	5.400 mill. 2007-kr. (-10%/+40%).
Trafikk etter opning:	4.200 kjt/døgn (inkl eingongsauke på 14% ved gjennomsnittleg takst på 180 kr)
Bomstasjonar:	To stasjonar, ved innkøyring i tunnelen på Harestad og i Arsvågen
Førehandsbompengar:	Totalt ca. 400 mill.kr på ferjesambanda Mortavika-Arsvågen og Kvitsøysambandet
Netto innsparte ferjetilskott:	Nei, driftsutgifter ved nytt vegsystem vil vere noko større enn innsparte ferjetilskot
Bompengandel, minimum:	50%
Lånerente:	8%

Bompengefinansiering med ordinære låneopptak - lånerente 8%

- Med lånerente 8% er det vist at den statlege andelen løyvd over statsbudsjettet må vere 2.720 mill.kr. ved gjennomsnittleg bompengetakst på 180 kroner. Dette tilsvarar 50% av den totale investeringskostnaden, og er innanfor dei øvre rammene Stortinget har sett for statleg andel i bompengeprojekt.

Det er i notatet vist følsomheitsutrekningar med ulike endringar i investeringskostnader og trafikkgrunnlag.

Bompengefinansiering med "prosjektf finansiering" - lånerente 2%

Statens vegvesen har i etterkant gjort tilsvarande utrekningar med lånerente 2% for å illustrere moglege effektar av finansiering med låneopptak i eit statleg fond for "prosjektf finansiering".

- Med lånerente 2% må den statlege andelen løyvd over statsbudsjettet berre vere ca. 1.000 mill.kr. med same bompengetakst 180 kroner. Dette tilsvarar under 20% av den totale investeringskostnaden.
- Lånerente 2% , og gjennomsnittleg bompengetakst redusert til 100 kroner, gir nødvendig statleg andel på 2.800 mill.kr.



8.3 Tiltak 2007- 2009, og 2010 - 2019

Oppgave / tiltak		Ansvar	Start	Ferdig
H.1	Prosjektfinansiering			
	H.1.1 Vestlandsrådet må ta initiativ mot Samferdsledepartementet for å sikre tilrettelegging og igangsetjing av ei prøveordning med prosjektfinansiering langs E39 Kyststamvegen i NTP 2010-2019.	VR	2007	2008
	H.1.2 Lage to konkrete framlegg til prosjektfinansiering på strekningane Stavanger-Bergen og Bergen-Trondheim.	VR/sek		2008
H.2	Administrasjon for bompengerordninga			
	H.2.1 Samordne administrasjon av bompengerordningane	VR		
	H.2.2 På lang sikt vurdere å opprette felles, regionalt administrasjonsselskap for å redusere kostnader og sikre kompetanseoverføring ved bompengerprosjekt	VR		

VR=Vestlandsrådet, MR=Møre og Romsdal fylke, SF=Sogn og Fjordane fylkeskommune, HF=Hordaland fylkeskommune, RF=Rogaland fylkeskommune, Svv=Statens vegvesen, SD=Samferdsledepartementet, K=Aktuelle (by)kommunar

8.4 Nasjonal transportplan 2010-2019

Vestlandsrådet har følgjande konkrete innspel og krav til Nasjonal transportplan 2010-2019:

Nasjonal transportplan 2010-2019 må:

- Generelt sikre auka statlege rammer til samferdselstiltak på Vestlandet.
- Sikre ei prøveordning med prosjektfinansiering for ei samla og effektiv utbygging av E39 Kyststamvegen, jfr H.1.1

