

## **FYLKESRÅDMANNEN, 24.4.2012:**

### **1.0 Bakgrunn**

Dei statlege transportetatane har i brev frå 1.3.2012 invitert fylkeskommunane og dei største bykommunane til å koma med uttale til forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Høyringsfristen er sett til 29. juni 2012. Med grunnlag i planforslaget og høyringsuttalane vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet tidleg i 2013 leggja fram ei stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak for Vestlandsrådet om høyringsuttale til Nasjonal transportplan (NTP) 2014- 2023. Vestlandsrådet sin transportplan 2007 – 2019 med vedteke handlingsprogram 2012 – 2015 (sjå vedlegg 2), er lagt til grunn for fylkesrådmannen sine merknader og innstilling.

NTP forslaget er lagt ved saka som elektronisk fil og kan også lesast på <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslaget.html> . Her finn ein også grunnlagsmateriale og anna informasjon om transportetatane sitt forslag til Nasjonal transportplan.

### **2.0 Nasjonale mål og strategiar**

Nasjonal transportplan er eit plandokument som viser regjeringa si overordna satsing på utviklinga av transportsystemet i ein tiårsperiode. Nasjonal transportplan vert revidert kvart fjerde år. Følgjande transportpolitiske mål er lagt til grunn for planforslaget frå transportetatane:

- Betra framkome og reduserte avstandskostnader for å styrka konkurransekrafta i næringslivet og bidra til å oppretthalda hovudtrekka i busetnadsmønsteret
- Bygga transportpolitikken på en visjon om at det ikkje skal skje ulukker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- Bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale forplikingar på miljøområdet
- Transportsystemet skal vera universelt utforma.

For å nå dei transportpolitiske måla legg dei statlege transportetatane nasjonale strategiar til grunn for prioriteringane i NTP 2014 – 2023. Sett i høve til Vestlandsrådet sin transportplan for 2007- 2019, med handlingsprogram 2012 -2015, er særleg følgjande strategiar i NTP svært sentrale:

- Tiltak for å redusera avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrka regional utvikling.
- Styrka gjennomføringsevne i utbygginga av infrastrukturen.
- Stor auke i midlar til drift og vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfall.
- Trafikkveksten i dei største byområda må takast av dei miljøvenlege transportformene.
- Godstransport over lange avstandar må gå med tog og skip så langt det er mogleg.
- Meir robust infrastruktur.

### **2.1 Fylkesrådmannen sine merknader til nemnte strategiar**

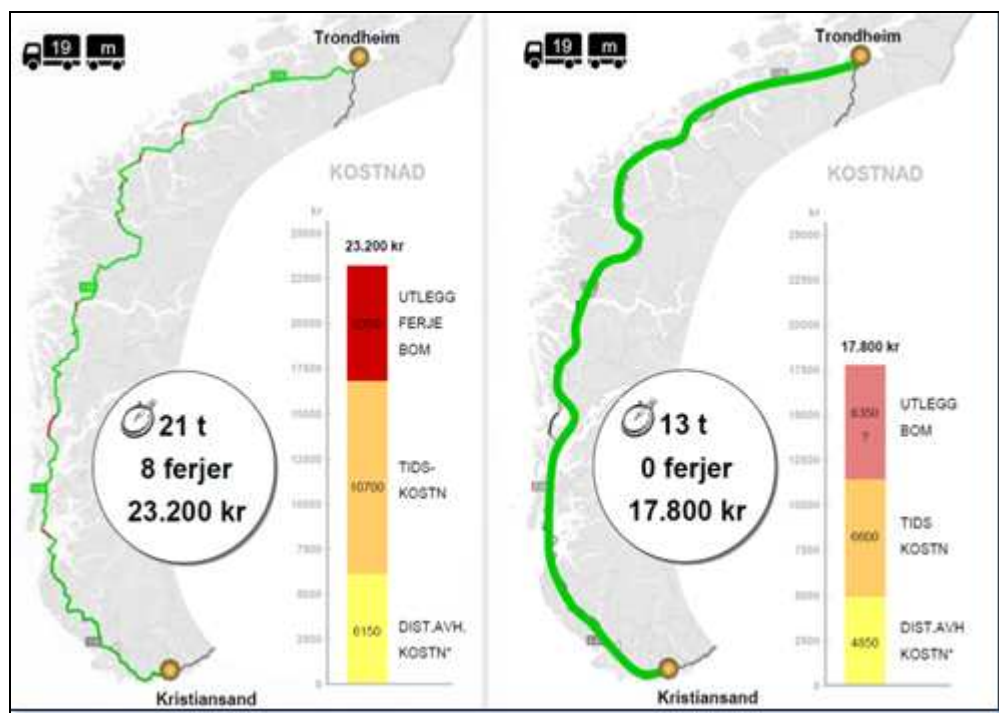
Fylkesrådmannen er positiv til målformuleringane i planforslaget og har følgjande merknader til strategiane om å satsa på tiltak som gjev regionforstørring, auka gjennomføringsevne, satsing på drift- og vedlikehald og meir miljøvenleg transport i byområda.

#### Regionforstørring

Transportkostnadane utgjer ein svært stor del av totalkostnadane for næringslivet, særleg på Vestlandet - den mest eksportretta og verdiskapande regionen i landet. Hovudprioriteten til

Vestlandsrådet er derfor ein opprusta og ferjefri E39. Prioritering av E39 i komande NTP periode er heilt avgjerande for utviklinga av næringslivet på Vestlandet og norsk eksport.

Fylkesrådmannen viser til at svært mange planlagde E39 prosjekt er samfunnsøkonomisk lønsame, basert på dagens nytte og kostnadsanalyse<sup>1</sup>. In opprusta og ferjefri E39 gjev regionforstørring med meir robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar, noko som aukar verdiskapinga i regionen. Dei nytteeffektane ein får av at ein opprusta og ferjefri E39 knyter saman større befolkningskonsentrasjonar i større bu- og arbeidsområde (integrasjon av arbeidsmarknaden), vert det ikkje teke omsyn til i Statens vegvesen sine modellar for berekning av samfunnsøkonomisk nytte (jfr. s. 139 i NTP utkastet). Britiske studier gjort i etterkant av større samferdselsprosjekt viser stor produktivitetssauke for næringslivet. Det er tale om årlige verdiar på 5-30 % ekstra "meirnytte" som ikkje vert fanga opp i tradisjonelle analysar. Ein opprusta og ferjefri E39 vil auka konkurransekrafta til regionen og nasjonen, samt auka trafikktryggleiken og mobiliteten til dei som bur og ferdast på Vestlandet.



#### Auka gjennomføringsevne

Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at store infrastrukturprosjekt må planleggast og utbyggast raskare. Større strekningar bør derfor utbyggast samla, noko som krev langsiktig og føreseielege finansieringsløyvingar. Ferjefri E39 er svært velegna som eit slikt samla prosjekt. Fylkesrådmannen syner til at Vestlandsrådet i lengre tid har gått inn for ei prøveordning med prosjektfinsiering av E39 utbygginga. Frå Vestlandsrådet sin transportplan, handlingsprogrammet 2012 – 2015, s.44 :

*”Eit sentralt poeng med å samle E39 ferjefritt til eitt prosjekt er høve til å tilby store kontraktar der risiko knytt til finansiering er minimal grunna ei samla langsiktig løyving over 20 år. Store utbyggingskontraktar gjer at entreprenørane kan legge opp til meir rasjonell anleggsdrift som sparar kostnader og aukar effektiviteten. I eit prosjekt som ferjefri E39 vil og entreprenørane måtte utvikle nye løyvingar både innan teknologi og*

<sup>1</sup> Sjå ”Lønnsomhetsstrategi”, vedlegg til NTP:  
[http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_lonnsomhetsstrategi.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_lonnsomhetsstrategi.pdf)

*gjennomføring. Slike innovasjonseffektar kan sikre at norsk kompetanse innan vegbygging kan verte attraktiv for eksport slik tilfellet er i til dømes petroleumsindustrien.*

*Ved å samle E39 ferjefritt til eitt prosjekt vil ein oppnå ein meir rasjonell utbygging, og gunstige læringseffektar både i privat og offentleg sektor som kan nyttas i tilsvarande prosjekt andre stadar. I tillegg kjem alle dei positive konsekvensane for samfunnet som følgjer at ferjefri E39 vert realisert på kortast mogleg tid med lågast mogleg kostnad.”*

*”Dagens NTP-regime med fireårsbolkar og ny handsaming kvart fjerde år er lite eigna til å handtere eit samla E39 prosjekt som skal realiserast over 20 år. Det er difor naudsynt at prosjektet får ei eiga, langsiktig finansieringsordning utover NTP-periodane på fire år.”*

Vestlandsrådet har i handlingsprogrammet skissert ei finansieringsløyising for ferjefri E39. Elles viser fylkesrådmannen til delprosjektet ”Gjennomføringsstrategiar og kontraktsformer” i Statens vegvesen sitt prosjekt ”Ferjefri E39”<sup>2</sup>, som er under arbeid.

#### Forfallet (vedlikehaldsetterslepet) på vegnettet

Vedlikehaldsetterslepet er stort både på riks- og fylkesvegnettet på Vestlandet.. Trafikkauke saman med klimatiske forhold som gjev auka flaum og skredfare, vil i åra framover gje store drifts- og vedlikehaldutfordringar. Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i å prioritera midlar til drift, vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfallet på vegane. Men denne satsinga må ikkje gå ut over heilt nødvendige strekningsvise investeringar, som t.d. vidare opprusting av E39.

#### Miljøvenleg transport i byområda

For Vestlandet er det viktig at byområda fungerer som trafikale knutepunktområde for gjennomgangstrafikk og overgang mellom ulike transportformer. Utfordringa for byområda, særleg Bergensområdet og Stavanger/Sandnes området, er å dimensjonera transportsystemet for den framtidige veksten i befolkninga, i høve til framkome og køproblematikk, og på same tid leggja til rette for ei berekraftig utvikling med omsyn til arealbruk, utslepp av klimagassar, støy og lokal luftforureining.

Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at det er naudsynt med ”bypakkar” med samordna tiltak på tvers av forvaltingsnivåa, for å oppfylla målet om at veksten i persontransporten skal takast av kollektivtrafikk, gange og sykkel. Heilskaplege løyisingar for kollektivtrafikken i byområdet må utarbeidast i nært forplikande samarbeid mellom fylkeskommunane, kommunane i byområdet og andre aktørar. Staten må då i langt større grad vera budd på å medfinansiera større infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken. Staten har over lengre tid bygd ut skinnegåande transport i Oslo. Fylkesrådmannen forventar at staten også tar eit større medansvar for utbygginga av kollektivinfrastrukturen i dei andre storbyane.

#### Godstransport på sjø og bane

For å redusera miljøbelastninga ved auka biltrafikk og behovet for utbygging av vegnettet, er det eit mål å overføra gods frå veg til sjø og bane. For vestlandsfylka er overføring av gods frå veg til skip eit hovudmål. Ei slik overføring vil vera gunstig for E39 i høve til framkome og trafikktryggleik. Vestlandsrådet ønskjer å justera avgiftsregimet og utnytta finansielle ordningar som fremjer bruk av sjøtransport. Fylkesrådmannen stør transportetatane sitt framlegg om ei insentivordning for meir godstransport på sjø og bane:

*”Transportetatane mener det bør opprettes en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud med potensial for å overføre gods fra veg til sjø og bane eller redusere vegtransport. Ordningen kan etableres etter modell av EUs Marco Polo-*

---

<sup>2</sup> Sjø: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39>

*program som allerede kan benyttes for grensekryssende tiltak. Godkjente prosjekter bør få støtte over flere år, slik at nye tilbud får tilstrekkelig tid til å etablere et stabilt markedsgrunnlag.” (frå s. 34 i NTP framlegget).*

Fylkesrådmannen vil også prioritera Stad skipstunnel for større fartøy - eit framtidsretta prosjekt som vil tena skipsfarten langs Norskekysten. I NTP framlegget (s. 155) vert det vist til at prosjektet no gjennomgår ekstern kvalitetssikring (KS1) og inngår derfor ikkje i etatane sitt planforslag. Fylkesrådmannen meiner at Stad skipstunnel må prioriterast i NTP 2014- 2023 som eit nasjonalt prosjekt.

#### Ein meir robust infrastruktur

Klimaendringar gjer at Vestlandet vil få meir ekstremvær og skredfaren vert større i framtida. Ein meir robust infrastruktur på Vestlandet handlar i stor grad om skredsikring og behov for omkøyringsveggar. Fylkesvegane er i denne samanhengen viktige som avlastnings og -beredskapsveggar for riksvegane.

Trafikktryggleiksarbeidet må fokusera på dei tiltak som har best effekt på dei mest alvorlege ulukkene, ta inn over seg den forventta auken i trafikantar, og den forventta auken i ekstremvær og framtidige klimaendringar. Det er ikkje mogleg å sikra seg mot alle former for transportulukker eller svikt i transportsystema, men effektive omkøyringsruter for dei mest utsette strekningane, samt ein beredskap for ekstreme hendingar, må vera på plass.

### **3.0 Økonomiske rammer i NTP planutkastet**

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har i NTP - arbeidet teke utgangspunkt i sektorvise økonomiske rammer på same nivå som i rammene for perioden 2014- 2019 (planteknisk ramme). I tillegg har desse etatane prioritert prosjekt i høve til om ramma vert endra med -20%, +20% og +45%. Statens vegvesen sitt framlegg til rammefordeling ved ulike rammenivå, for nokre utvalde postar (sjå s. 102 i NTP forslaget):

Ramme i mill.kr. -enkelte postar	NTP	Ramme	Planteknisk	Ramme	Ramme
Post	2010-2019	-20%	ramme	+20 %	+45 %
Post 23, Forvaltning av riks og fylkesveg	16 360	17 680	20 220	20 530	20 950
Post 23, Drift av riksveggar	18 280	24 790	27 620	27 630	28 590
Post 23, Vedlikehold av riksveggar	12 740	22 590	24 220	24 220	25 110
Post 30, Riksveginvesteringar	73 560	35 240	60 990	95 900	136 960
Post 31, Skredsikring riksveg	5 370	4 000	5 500	6 000	7 000
Post 62, Skredsikring fylkesveg	5 370	4 000	5 500	6 000	7 000
Post 72, Kjøp av riksvegferjetenester	4 520	4 570	4 570	4 570	4 570

Innanfor dei økonomisk rammene foreslår Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen å prioritera drift og vedlikehald høgast i den neste tiårsperioden. Ein konsekvens av dette er at:

*”Økte kostnader for prosjekter som inngår i NTP 2010-2019 og prioriteringen av drift, vedlikehold og fornyelse gjør det vanskelig å prioritere nye store prosjekter i alle økonomiske rammenivåer unntatt i rammen på +45 prosent.”*

(s. 75 i NTP forslaget).

#### **Riksveginvesteringar på E39**

Den statlege finansieringa for heile E39 (rute 4a,4b og delar av rute 3) er i NTP forslaget om lag 9,1 mrd. kr. i planteknisk ramme og 20,7 mrd. kr. i + 45% ramma:

E39 i NTP planforslaget mill. kr.	Ved plantekniskramme		Sum
	Stat	Anna	

Rute 3 E39 Kristiansand - Stavanger (Eiganestunnelen)	900	1 100	2 000
Rute 4a E39 Stavanger - Ålesund	6 635	2 450	9 085
Rute 4b E39 Ålesund - Trondheim	1 555	100	1 655
SUM:	9 090	3 650	12 740
%	71 %	29 %	100 %

E39 i NTP planforslaget mill. kr.	Ved + 45 % i ramma		Sum
	Stat	Anna	
Rute 3 E39 Kristiansand - Stavanger	4 120	5 700	9 820
Rute 4a E39 Stavanger - Ålesund	13 015	14 370	27 385
Rute 4b E39 Ålesund - Trondheim	3 625	400	4 025
SUM:	20 760	20 470	41 230
%	50 %	50 %	100 %

På Vestlandet er det i planteknisk ramme berre rom for å finansiera Eiganestunnelen, Sveгатjørn-Rådal og Bjørset – Skei. Rogfast er prioritert med statlege midlar i siste seksårsperioden, om ramma vert auka med + 45%. Dei andre fjordkryssingane på E39 krev økonomiske rammer utover + 45% (sjå s.149 i NTP framlegget):

Riksvegprosjekt*	Fylke	Stat	Anna	Periode
<b>Ramme - 20% (prosjekta er føresett starta opp før 2014/refusjonar)</b>				
E39 Nyborgkrysset	Hordaland	30		2014 - 2017
E39 Vågsbotn - Hylkje	Hordaland	180		2014 - 2017
E39 Lavik ferjekai	Sogn og Fjordane	80		2014 - 2017
E39 Kvivsvegen	Sogn og Fjordane	20		2014 - 2017
E39 Kvivsvegen, refusjon	Sogn og Fjordane	45		2018 - 2023
E39 Drægebø- Grytås og Birkeland - Sande N	Sogn og Fjordane	490		2018 - 2023
+				
<b>Planteknisk ramme</b>				
E39 Eiganestunnelen **	Rogaland	175	1 100	2014 - 2017
		725		2018 - 2023
Sum:		900	1 100	2014 - 2023
E39 Svegatjørn - Rådal**	Hordaland	200	550	2014 - 2017
		1750	1 900	2018 - 2023
Sum:		1950	2 450	2014 - 2023
E39 Bjørset - Skei**		500		2018 - 2023
+				
<b>Ramme + 20%</b>				
E39 Hove - Sandved	Rogaland	110	350	2018 - 2023
E39 Smiene - Harestad	Rogaland	550	550	2018 - 2023
E39 Eikefet - Romarheim**	Hordaland	400		2018 - 2023
E39 andre delstrekningar**	Sogn og Fjordane	500		2018 - 2023
E39 Blindheimstunnelen	Møre og Romsdal	400	400	2018 - 2023
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	Møre og Romsdal	100		2018 - 2023
E39 Betna - Vinjeøra**	Møre og Romsdal	500		2018 - 2023
+				
<b>Ramme + 45%</b>				
E39 Drangsdalen - Heskestad	Rogaland	200	200	2018 - 2023
E39 omlegging Vikeså	Rogaland	250	250	2018 - 2023
E39 Algård - Hove	Rogaland	750	1 450	2018 - 2023
E39 Rogfast	Rogaland	200	2 000	2014 - 2017
		800	5 000	2018 - 2023
Sum:		1 000	7 000	2014 - 2023
E39 Nyborg Klauaneset	Hordaland	500	2 000	2014 - 2017
E39 Kjøs bru - Grodås	Sogn og Fjordane	150		2018 - 2023
E39 Lønset - Hjelset	Møre og Romsdal	300	300	2018 - 2023

\* I tillegg kjem programområde og planlegging som i NTP ikkje er spesifisert på fylke - berre på riksvegrote.

\*\* Obs - nokre av prosjekta ovanfor får eit endra beløp/fordeling på periode/stat/anna ved auka rammer.

### **Drift og vedlikehald**

27,6 mrd. kr. er foreslått til drift av riksvegane. Det er då teke omsyn til auka driftskostnader som følge av trafikkvekst og nye veginvesteringar i perioden, samt innføring av ny driftsstandard på enkelte område. Til vedlikehald er det foreslått 24,2 mrd. kr. Det er då lagt inn auka standard på dekkevedlikehald. Vegdekke og drenering er prioritert. Dette innebærer at det ikkje blir midlar til optimalt vedlikehald av bruene og til utskifting av vegutstyr ved det lågaste rammenivået.

### **Skredsikring**

I planteknisk ramme er det foreslått 5,5 mrd. kr. til skredsikring på fylkesvegar og 5,5 mrd. kr. til skredsikring på riksvegar. Rammene til skredsikring foreslår Statens vegvesen skal auka med 500 mill. kr i ramma på + 20 prosent og 1,5 mrd. kr i ramma på + 45 prosent, både for riksveg og fylkesveg.

### **Riksvegferjene**

Til kjøp av riksvegferjetenester foreslår Statens vegvesen ei ramme på om lag 4,6 mrd. kr, noko som inneber at nivået i NTP 2010-2019 vert vidareført. Effektiviseringsvinsten ved anbudsutsetjinga blir teke ut i betra tilbod og meir miljøvenlege ferjer.

### **3.1 Fylkesrådmannen sine merknader til dei økonomiske rammene**

#### **Riksveginvesteringar**

Nyleg utførte berekningar<sup>3</sup> syner at regionane utanom Region vest (Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane) i etatsforslaget får 9 % meir statlege midlar pr. innb. til riksveginvesteringar enn Region vest (ved planteknisk ramme), 23 % meir statlege midlar enn Region Vest pr. innb. ved ramme +20 % og 19 % meir ved ramme +45 %. Region Vest har også vesentleg høgare andel bompengefinansiering enn resten av landet. Ved høgaste ramme er 52 % av riksveginvesteringene i Region Vest bompengefinansierte, medan øvrige regionar har i snitt 37 % bompengefinansiering.

Fylkesrådmannen føreset at dei statlege rammene i NTP 2014-2023 vert auka monaleg i høve til dagens nivå. Sjølv ein auke på + 45% frå den plantekniske ramma er ikkje tilstrekkeleg til å få ein opprusta og ferjefri E39. Fylkesrådmannen føreset at ferjefri E39 får særskilt prioritet i NTP 2014-2023. Rogfast er prioritert med statlege løyvingar i +45% ramma, men ikkje før i siste seksårsperioden. Fylkesrådmannen føreset at Rogfast ikkje vert forseinka, men vert starta opp så tidleg som mogleg dvs. i 2014/2015.

#### **Drift og vedlikehald**

Kartlegginga ”Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet?”<sup>4</sup> frå Statens vegvesen, viser at det vil kosta om lag 25 – 40 mrd. kroner å fjerne forfallet og gjera nødvendige oppgraderingar på riksvegnettet i heile landet. Kostnaden i Region vest er omlag 9 mrd. kr, – i Region Midt om lag 3 mrd. Kr. 8,5 mrd, av dei 12 mrd. kr gjeld tunneloppgraderingar. For riksvegrute 4a (E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknyttingar) vil det kosta 3,3 mrd. å fjerne forfallet.

Kartlegginga ” Hva vil det koste å fjerne forfall knyttet til bru, ferjekai og tunnel på fylkesveger ?”<sup>5</sup> frå Statens vegvesen, viser at det vil kosta om lag 15 – 25 mrd. kroner å fjerne forfallet og gjera nødvendige oppgraderingar knytt til bruer, ferjekaiar og tunnelar på fylkesvegnettet i heile landet. Vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet er særleg stort i Vestland fylka. Heile 10 mrd. gjeld Vestlandet. I tillegg kjem anna forfall på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen konstaterer at med dagens nivå på rammeoverføringane er det ikkje mogleg å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet på Vestlandet.

Det har vore ein sterk vekst i kostnadane for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet dei seinare åra, særleg sidan 2007. Transportetatane skriv (s. 71 i NTP framlegget):

*”Prisøkningen har vært høyere enn kompensasjonen som er gitt i de årlige rammetilskuddene til fylkeskommunene”*

Fylkesrådmannen føreset at rammeoverføringane til fylkeskommunane aukar monaleg i komande NTP periode, slik at det vert mogeleg å auka satsinga på vedlikehaldet av fylkesvegnettet.

Fylkeskommunane må få kompensert for prisveksten på driftskontraktane, i tilsvarende grad som staten løyver priskompensasjon for riksvegnettet. Dessutan må kunnskapsgrunnlaget om verknader av ulike kontraktstypar og -former utviklast, slik at nye kontraktar vert betre og meir kostnadseffektive.

#### **Skredsikring**

På Vestlandet , i første rekkje i indre strok, finn ein mange rasutsette vegstrekningar. Årleg går det mange snø og steinskred, noko som i enkelte høve har ført til dødsfall og varige personskadar. Dei mange rasa er også eit stort problem for trafikkavviklinga med stengde hovudvegar og isolerte lokalsamfunn.

---

<sup>3</sup> Berekningar utført av sivilingeniør Helge Hopen ,Bergen, for Bergsalliansen, Sjø: [http://www.nrk.no/contentfile/file/1.8072022!NTP\\_investeringer\\_RegionVest\\_090412.pdf](http://www.nrk.no/contentfile/file/1.8072022!NTP_investeringer_RegionVest_090412.pdf)

<sup>4</sup> Sjø: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_forfall\\_rv.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_forfall_rv.pdf)

<sup>5</sup> Sjø: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_forfall\\_fv.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_forfall_fv.pdf)

Fylkesrådmannen viser til skredsikringsplanane frå Statens vegvesen Region vest og Region midt. På riksvegane på Vestlandet er det 68 skredpunkt i kategorien "høg", som det minimum vil kosta 6,7 mrd. kr. å utbetra. På fylkesvegane på Vestlandet er det 263 skredpunkt i kategorien "høg", som det minimum vil kosta 3,5 mrd. å utbetra.

Vestlandsrådet går , i handlingsprogrammet 2012 – 2014 til transportplanen pkt. C 1.1, inn for at alle prosjekt med høg prioritet i Statens vegvesen sine skredsikringsplanar er igangsette eller planavklarte innan første fireårsperiode av NTP 2014 – 2023. Dei årlege rammene til skredsikring må aukast monaleg i høve til den plantekniske ramma for å sikra oppfølging av punktet ovanfor.

### **Riksvegferjene**

Før ferjefri E39 vert realisert er det naudsynt at ferjesambanda ikkje har lågare frekvens en 20 minuttar mellom avgangane, og at dei er døgnope. Fylkesrådmannen er nøgd med at Statens vegvesen legg opp til å nytta meir miljøvenlege ferjer. Det er eit mål for Vestlandfylka å redusera utslepp frå skipstrafikken.

### **4.0 Omtale av fylkeskommunal infrastruktur og transport**

I kapittel 4 i NTP - forslaget er det gjeve ein eigen omtale av fylkeskommunal infrastruktur og transport. Transportetatane påpeikar behova for midlar til skredsikring, drift og vedlikehald av vegnettet og midlar til kollektivtrafikk.

Fylkeskommunane sine kostnader til drift av kollektivtilbudet har auka med 54 prosent sidan 2005, mest på grunn av aukt trafikkvolum og auka driftskostnader for køyretøya. Skatteinntektene og overførte statlege midlar har auka med 30 prosent. Billettinntektene har auka med langt mindre. Transportetatne konkluderer med at det er derfor behov for supplerande, robuste system for å finansiera både investeringar og drift av kollektivtrafikken, der også staten bidrar meir.

Transportetatane foreslår:

- Utgreiing om kompensasjon for ekstraordinær kostnadsauke innanfor drift og vedlikehald av fylkesvegnettet.
- Tilskottsordning for rehabilitering av tunnelar, bruer og ferjekaiar på fylkesvegane.
- Tilskottsordning for sykling i by- og tettstadsområde.
- Tiltak for gåande vert trekt inn i ei utvida BRA- ordning
- Auka statlege overføringar for betra kollektivtransport
- Fylkeskommunane får i oppgåve å utpeika stamruter for kollektivtransport og kollektivknutepunkt
- I tillegg vil dei få ansvar for å koordinera vidare arbeid i knutepunkta.
- Fylkeskommunane sitt ansvar for bypakkar, arealpanlegging, meir effektiv planoppfølging og oppfølging av transportpolitiske mål vert understreka.

### **4.1 Fylkesrådmannen sine merknadar til omtalen av fylkeskommunal infrastruktur og transport**

Fylkesrådmannen konstaterer at det framlagte planforslaget er blitt ein meir heilskapleg transportplan, som også omhandlar fylkeskommunal transport og infrastruktur. Fylkesrådmannen er nøgd med at transportetatane vil auka dei statlege overføringane for å betra kollektivtransporten og innføra ei tilskottsordning til rehabilitering av tunnelar, bruer og ferjekaiar på fylkesvegane. Fylkesrådmannen vil samstundes understreka at dette bør skje utan auka statleg styring og detaljert øymerking. Avtalar og arbeidsdelinga på tvers av forvaltningsnivåa må byggja på lokale politiske løysingar og verkemiddel. Lokale og regionale krefter har gode føresetnader for å vita kor skoen trykkjer – både med omsyn til planlegging, utvikling og drift av kollektivtrafikken, vegane og transportsystema