

# Vestlandsrådet

## TRANSPORTPLAN

2007 - 2019

[www.vestlandsraadet.no](http://www.vestlandsraadet.no)



# HANDLINGSPROGRAM

2012 - 2015



## FØREORD

Vestlandet er ein region i Europa. Vi har eit særst eksportretta næringsliv og vi forvaltar ressursar og kompetanse som er etterspurd og viktig nasjonalt og internasjonalt. Europa treng Vestlandet!

Eit strategisk viktig politikkområde vert derfor sikring av ein best mogeleg infrastruktur i regionen. Samferdsel har heile tida vore eit prioritert område i Vestlandsrådet. Den største utfordringa for Vestlandet i dag, er ein effektiv og samla ferjefri transportkorridor – E39 - langs heile Vestlandskysten frå Trondheim, via Ålesund, Førde, Bergen og Stavanger til Kristiansand. Men E39 stoggar ikkje her. Frå Kristiansand går E39 via Hirtshals til Ålborg. Her møter den E45 som går gjennom heile Sentral-Europa og endar opp i Sør-Italia. Det at Vestlandet er ein del av Europa seier noko om kor viktig det er å få denne korridoren ferjefri og med ein best mogeleg vegstandard så raskt som mogeleg.

I det handlingsprogrammet som vi no legg fram, er òg etterslep på vedlikehald av vegnettet, skredsikring, kollektivtrafikk og sjøtransport ein del av programmet. Men framfor alt er nye måtar å finansiere infrastruktur minst like viktig. Idealet har vore at det offentlege har ansvaret for å sikre samfunnet tilstrekkeleg og god infrastruktur. Likevel veit vi at brukarbetaling er blitt ein naturleg del av samferdslepolitikken. Skal vi derimot realisere store samferdsleprosjekt, må vi i større grad enn no tenkje heilt, ikkje stykkevis og delt. Det betyr at t.d. ein ferjefri E39 langs Vestlandskysten må sjåast på som ein stor, samla “pakke” - eit felles og solidarisk prosjekt der vi må vere særleg kreative og fleksible for å finne gode løysingar.

Arbeidet vart starta i 2010 av det tidlegare Vestlandsrådet. No er det eit nytt Vestlandsråd som legg handlingsprogrammet fram til endeleg handsaming. Handlingsprogram 2012 – 2015 har vore ute til høyring og vi har fått inn nærmare 70 høyringssvar frå kommunar, byane, næringsliv, kompetanse- og forskingsinstitusjonar, og institusjonar og aktørar elles. Nokre har peika på lokale val av trasear eller tiltak ein gjerne såg var inkludert i programmet. Men utan unnatak har alle slutta seg til hovudsatsinga. Det står eit samla Vestland bak dette programmet!

Eg vil derfor nytte høvet til å uttrykke ei stor takksemd til alle som har engasjert seg og som har spelt inn gode og konstruktive høyringssvar til oss. Saman skal vi byggje ein transportpolitisk infrastruktur som er framtidsretta og som er tilpassa eit ekspansivt og eksportretta Vestland.

Tom-Charister Nilsen

Leiar i Vestlandsrådet



# INNHALD

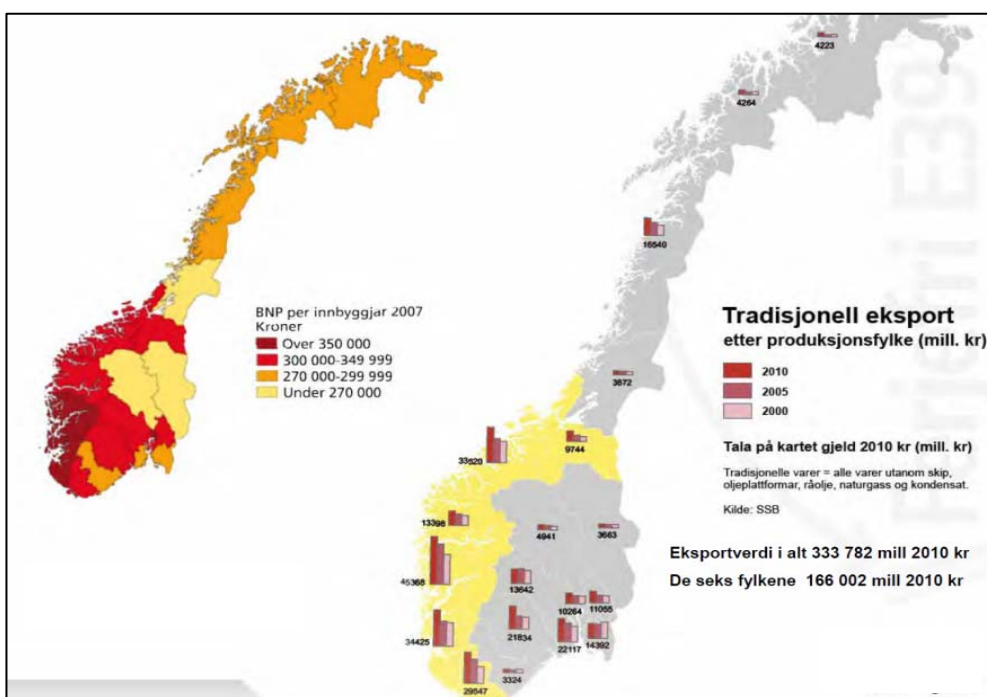
<b>Føreord</b> .....	<b>3</b>
<b>Innhald</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Innleiing</b> .....	<b>5</b>
1.1 Utgangspunkt .....	5
1.2 Forankring .....	5
1.3 Føremålet med handlingsprogrammet .....	6
1.4 Prioriterte område .....	6
1.5 Involvering og eigarskap .....	6
<b>2 E39</b> .....	<b>7</b>
2.1 Den trafikale ryggraden for Vestlandet .....	7
2.2 Ferjefri E39 .....	9
2.2.1 Bakgrunn .....	9
2.2.2 Status .....	9
2.2.3 Utfordringar .....	10
2.2.4 Mål for ferjefri E39 .....	12
2.3 Status E39 .....	13
2.3.1 Oppfølging av handlingsprogrammet frå 2007 .....	15
2.3.2 Framleis låg oppfølgingsgrad for E39 .....	17
2.4 Tiltaksplan E39 .....	18
<b>3 Drift og Vedlikehald</b> .....	<b>23</b>
3.1 Mål og strategiar .....	23
3.2 Utfordringar .....	24
3.2.1 Vedlikehaldsetterslep .....	24
3.2.2 Kostnadsvekst i driftskontraktar .....	25
3.3 Tiltak .....	26
<b>4 Skredsikring</b> .....	<b>27</b>
4.1 Mål og strategiar .....	27
4.2 Behov for skredsikring .....	27
4.3 Løyvingar .....	29
4.4 Tiltak .....	30
<b>5 Kollektivtrafikk</b> .....	<b>31</b>
5.1 Kostnadsutvikling i lokal og regional kollektivtransport .....	31
5.2 Utfordringar for kollektivtransporten i byområda .....	32
5.2.1 Storbytrengsel krev prioriteringstiltak for buss og trikk .....	33
5.2.2 Kollektivtrafikkorientert arealbruk krev betre prosessar .....	33
5.2.3 Kollektivtrafikk kan bidra endå sterkare til betre miljø og klima .....	33
5.2.4 Banetrafikken må samordnast .....	33
5.2.5 Universell utforming krev ressursar .....	33
5.2.6 God trafikantinformasjon krev òg nasjonal samordning .....	34
5.3 Fylkeskryssande trafikk .....	34
5.4 Mål for Vestland fylke .....	34
<b>6 Sjøtransport</b> .....	<b>35</b>
6.1 Status og utfordringar .....	35
6.2 Nasjonale og europeiske mål .....	37
6.3 Stad skipstunnel .....	38
6.3.1 Status og utfordringar .....	38
6.3.2 Utreiingar, prosess og løyvingar .....	39
6.3.3 Vestlandsrådet sine mål .....	39
6.4 Mål for Vestland fylke .....	40
6.5 Handlingsplan for Vestland fylke .....	41
<b>7 Gjennomføring og Finansiering</b> .....	<b>43</b>
7.1 Mål og strategiar .....	43
7.2 Status og utfordringar .....	43
7.3 Finansiering av E39 .....	43
7.3.1 Banebrytande anlegg - banebrytande finansiering .....	43
7.3.2 E39 ferjefritt som eitt prosjekt .....	44
7.3.3 100 mrd. på 20 år .....	44
7.3.4 Tiltak .....	45

# 1 INNLEIING

## 1.1 Utgangspunkt

Vestlandet er eitt av dei mest ressursrike områda i Europa og ei drivkraft i norsk eksport og verdiskaping. Transportsektoren spelar ei særleg sentral rolle for økonomisk utvikling og samfunnsliv. Effektive transportsystem er nøkkelen til å kunne konkurrere på ein global marknad, og kvaliteten på transporttenester betyr samstundes svært mykje for innbyggjarane sin livskvalitet.

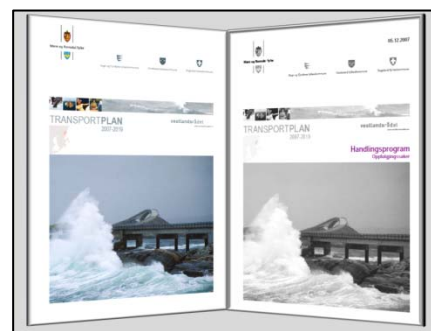
Vestlandet er ressursrikt både med omsyn til naturressursar og human kapital. Landsdelen er folkerik og det er venta ei monaleg auke i folketalet dei neste tiåra. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur langs heile Vestlandet gjer at regionen vil spele ei nøkkelrolle i framtida.



Figur 1: Nøkkeltal eksport.

## 1.2 Forankring

Dette transportpolitiske handlingsprogrammet for Vestlandet, byggjer på eit tidlegare handlingsprogram frå 2007. Begge handlingsprogramma er ein del av ein samla Transportplan 2007 – 2019 som Vestlandsrådet utarbeidde i 2007 og som vart vedteke same året.



Figur 2: Transportplan Vestlandet og handlingsprogram (2007)

Utfordringar på Vestlandet er ikkje berre av regional og nasjonal karakter. Med Vestlandet sin eksport og internasjonale kontaktar, må vi òg ta omsyn til dei transportpolitiske utfordringane i Europa og globalt. I EU sitt framlegg til eit nytt “White paper” for transportsektoren fram mot 2050 (*Transport 2050*), peiker ein på strategiske utfordringar som varierende og ustabil oljepris, EU sine mål om klimatilpassing, og den aukande konkurransen på transportmarknaden.

*The European Commission today adopted a comprehensive strategy (Transport 2050) for a competitive transport system that will increase mobility, remove major barriers in key areas and fuel growth and employment. At the same time, the proposals will dramatically reduce Europe's dependence on imported oil and cut carbon emissions in transport by 60% by 2050.*

**Frå pressemeldinga der EU kunngjorde hovudmål for transportsystemet på lang sikt. (Brussel, 28.mars 2011)**

### 1.3 Føremålet med handlingsprogrammet

Målet med handlingsprogrammet er å følgje opp Vestlandsrådet sin overordna Transportplan for 2007 – 2019, og å synleggjere dei viktigaste utfordringane vi har innan veg- og sjøtransport. Formålet med handlingsprogrammet er dermed å formulere tiltak knytt til strategiane som er vedteke i transportplanen.

Framfor alt er det eit mål å realisere prioriterte samferdsle tiltak raskare enn det som tidlegare har vore presentert i Nasjonal transportplan (NTP). Dette kan gjerast gjennom å sikre viktige tiltak og satsingar inn i ny NTP (2014 til 2023). Men i tillegg er det avgjerande viktig å presentere nye former for finansiering av store nasjonale vegprosjekt. Dette handlingsprogrammet skisserer korleis dette kan gjerast, kvifor vi må gjere det og når vi kan starte opp dei ulike satsingane, steg for steg.

Handlingsprogrammet skal samstundes synleggjere den samla prioriteringa på Vestlandet og presentere kva ambisjonar ein har på veg- og sjøtransportsektoren. Dette dokumentet vil følgjeleg òg danne eit godt grunnlag både for fylkeskommunane og kommunane på Vestlandet sine eigne transportpolitiske prioriteringar.

Framfor å presentere ein brei tiltakspakke, vil ein i dette handlingsprogrammet fokusere på utvalde sentrale område.

### 1.4 Prioriterte område

Planen omhandlar følgjande område:

- E39 – tiltak på lang og kort sikt
- Drift og vedlikehald av vegkapitalen
- Skredsikring
- Kollektivtrafikk
- Sjøtransport
- Finansieringsmodellar

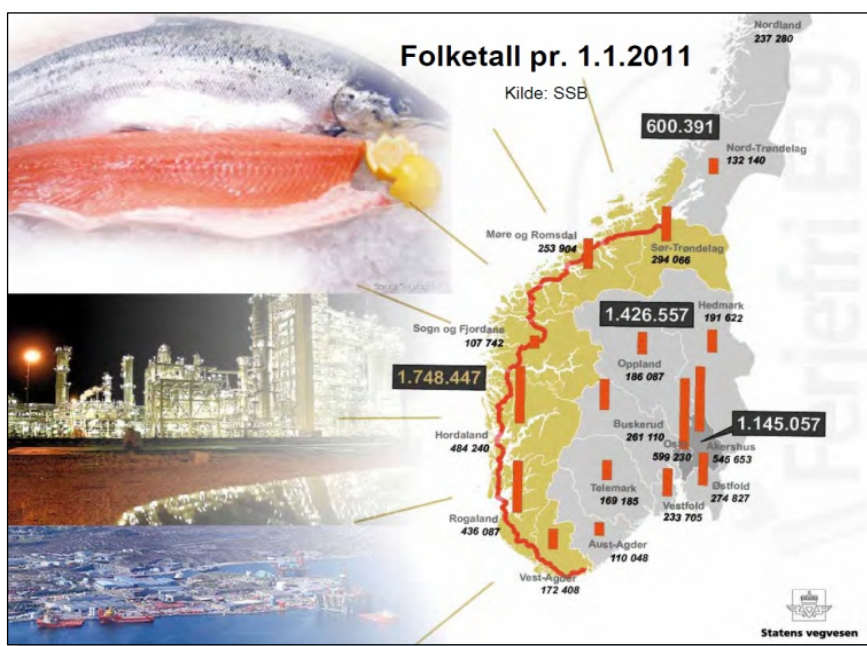
### 1.5 Involvering og eigarskap

Transportsektoren representerer dei viktigaste regionalpolitiske utfordringane på Vestlandet. Regionalpolitikk handlar om involvering, eigarskap og partnerskap. Det er derfor avgjerande at sentrale aktørar som dei involverte fylka, kommunane, storbyane, regionråd, transportetatane på statleg nivå og relevante interesseorganisasjonar som NHO, LO og Transportbrukernes Fellesorganisasjon, har vore med på ei høyring om framlegget til handlingsplanen.

## 2 E39

### 2.1 Den trafikale ryggraden for Vestlandet

E39 spiller ein avgjerande rolle for Vestlandet. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda og knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman. Samstundes er vegen hovudåre ut til Europa for store delar av Vestlandet.

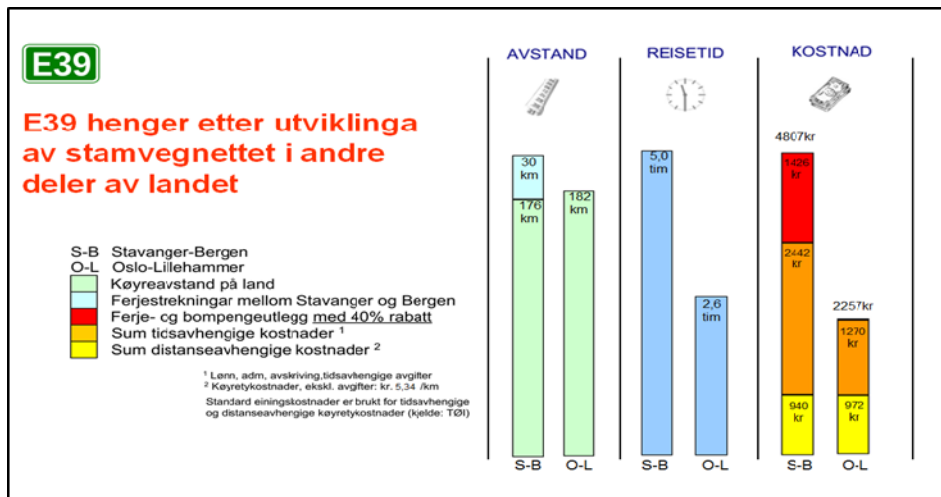


Figur 3: Folketal i Noreg fordelt på regionar

E39 har per i dag ikkje den standard som kan forventast av ein sentral stamveg. Både reisetid og kostnadar mellom sentrale regionar på Vestlandet er monaleg større enn elles i landet, jfr figur 4.

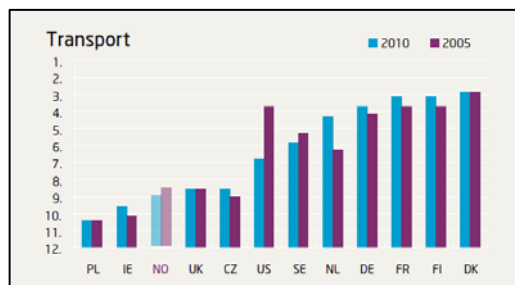
*Den 13.mai 1785 vart det ved kongeleg resolusjon vedteke å opne ei postrute frå Bergen til Stavanger. Den skulle gå ei gong i veka gjennom kystdistrikta "for at gagne fiskeriene og andre næringsveier i disse avsides beliggende steder samt lette og befordre den derav flytende handel" Denne postruta vart kalla "Den Stavangerske Posttour" og vart verande uendra fram til 1870 åra"*

**Tekst henta frå ei informasjonstavle om "den Trondhjemske postveg" på Valen i Sunnhordland**



Figur 4: Samanstilling av reiser mellom Stavanger - Bergen og Oslo - Lillehammer

Utviklinga av større bu -arbeidsmarknads- og serviceregionar vil betre konkurransekrafta til Vestlandet sine økonomiske kraftsentra gjennom auka tilgjenge til kvalifisert arbeidskraft og meir konkurransedyktige næringsklynger. Gjennom innsparingar i reisetid og kostnadar er regional utvikling den kanskje viktigaste effekten utbetring av E39 vil gje.



Figur 5: Frå konkurransevnebarometeret 2010, tema transport. (NHO)

E39 spelar ei viktig rolle for verdiskaping i heile Noreg og vert omtalt som Vestlandet sin ryggrad.

Alle Vestlandsfylka i tillegg til Sør- Trøndelag og Vest-Agder står saman bak krava om utvikling av E39. Arbeidet med regionale transportplanar er i gang og E39 er eit naturleg tema i desse arbeida. Viktige organisasjonar som NHO og dei ulike næringslivsorganisasjonane langs Vestlandet er og samde i at E39 må rustast opp for at næringslivet på Vestlandet skal få dei beste moglege rammevilkåra.

Opprusting av E39 og dermed monaleg betra kommunikasjon for befolkning og næringsliv på Vestlandet er ei særskilt fanesak for Vestlandsrådet.

“Det er kritisk at Norge taper terreng på samferdsel. God infrastruktur er en grunnleggende forutsetning for næringslivets konkurranse kraft og verdiskaping. Når Norges plassering i år er den svakeste siden vi startet å lage barometeret er det grunn til å rope varsko.”

*John G Bernander kommenterer NHO sitt konkurransevnebarometer under Transport og Logistikk 2010, Ferske tal frå Konkurransevnebarometeret til NHO for 2010 syner at Noreg fell ytterlegare to plassar på området transport frå 2008.*



## 2.2 Ferjefri E39

### 2.2.1 Bakgrunn

Ferjefri E39 er den viktigaste einskildsaka for Vestlandsrådet. Med satsing på ferjefri E39 meiner vi både opprusting av dagens E39 med eit minstemål om «gul midtstripe» og ferjekryssingar langs E39. Avløysing av ferjestrekningar er avgjerande for at E39 skal kome opp på ein slik standard at han kan tene den rolla han skal ha som ein solid ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet.

#### **Ferjefri Kyststamveg på lang sikt:**

Sjølv om det på kort sikt er mest viktig å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E39, 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.

#### **Frå Transportplan for Vestlandet (2007)**

### 2.2.2 Status

I NTP 2010 - 2019 er det berre Rogfast som er nemnd i handlingsprogrammet, med løyvingar i siste fireårsperiode. Når Kvivsvegen vert opna i 2012, vil det stå att sju ferjestrekningar langs E-39. Det finst ikkje nokon samla plan for ferjefri E39, men det er prosessar i gang for alle strekningane.

Samferdsledepartementet har erkjent ferjefri E39 som eit svært viktig prosjekt og har bedt Statens vegvesen greie ut kva potensiale ferjefri E39 har for næringsliv og tilhøyrande bu- og arbeidsmarknadsregionar. Utgreiinga vil ta for seg både teknologiske og samfunnsmessige tilhøve.<sup>1</sup> I tillegg vil ein greie ut alternative energiformer knytt til større infrastrukturprosjekt samt vurdere gjennomføringsmodellar. Vestlandsrådet ser dette arbeidet som uttrykk for at Staten støtter Vestlandsrådet i at ferjefri E39 er naudsynt både for Vestlandet og heile Noreg. Vestlandsrådet er glad for at Statens vegvesen også får mandat til å greie ut finansieringsløysingar som kan sikre effektiv og rasjonell gjennomføring til eit slikt stort prosjekt.



**Figur 6: Prosjekt ferjefri E39**

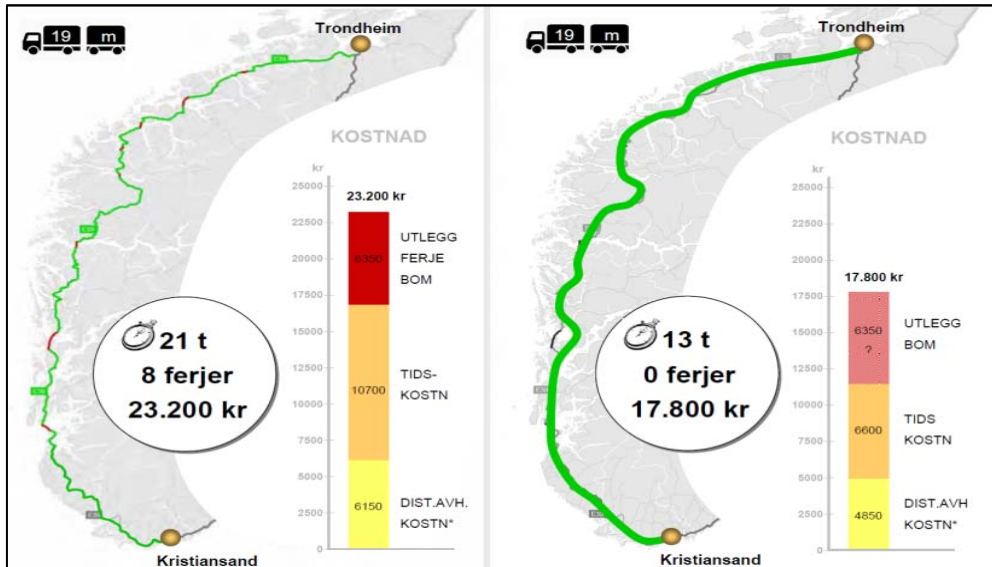
<sup>1</sup> Statens vegvesen. E39 Ferjefritt, forprosjekt. ([www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39))

**Tabell 1: Prosjektstatus Ferjefri E39**

Prosjekt	Status
Rogfast	Godkjent regulert. Omtalt i NTP 2010 -2019 med løyvingar i siste fireårsperiode.
Hordfast	Arbeidet med KVV Aksdal - Bergen er i avslutningsfasen og er levert til samferdsledepartementet for kvalitetssikring (KS1).
Sognefjorden	Statens vegvesen har satt i gang ein studie av korleis det kan vere mogleg å krysse Sognefjorden. Arbeidet skal også sjå på samfunnsøkonomiske verknader av eit slikt prosjekt.
Nordfjorden	KVV Skei - Ålesund er ferdig, og Statens vegvesen rår til kryssing ved Svarstad i Stryn. Samtidig vart dokumentet sent på høyring med frist 1. februar 2012.
Voldafjorden	Kvivsvegen, som vil avløyse ferjesambandet over Voldafjorden, er under bygging og vert opna i 2012.
Storfjorden/ Sulafjorden	Avløyning av ferjesambandet Festøya - Solavågen er omtalt i KVV Skei Ålesund. Tre konsept inneber kryssing anten med bru over Storfjorden eller over Sulafjorden.
Romsdals- fjorden	Kryssing av Romsdalsfjorden er tema i KVV E39 Ålesund-Bergsøya. Statens vegvesen overleverte sine faglege anbefalingar for E39 på strekninga Ålesund-Bergsøya til Samferdselsdepartementet den 22.11.2011. Samtidig blei dokumentet sent på høyring med frist 1. februar 2012
Halsafjorden	Kryssing av Halsafjorden er tema i KVV E39 Bergsøya-Valsøya. Statens vegvesen overleverte sine faglege anbefalingar for E39 på strekninga Bergsøya-Valsøya til Samferdselsdepartementet den 22.11.2011. Samtidig blei dokumentet sent på høyring med frist 1. februar 2012

### 2.2.3 *Utfordringar*

Utfordringane knytt til ferjefri E39 er mange. Nokre av fjordkryssingane vil innebere ingeniørbragder der verdsrekordar for djupne, høgd og lengd vil ryke. Førebelse rapportar frå Statens vegvesen indikerer at desse hindringane kan overvinnast. Når ein i byrjinga på 1990 talet greidde ut om ferjefri kyststamveg, stranda prosjektet mellom anna fordi ein såg på fjordkryssingane som teknologisk urealistiske. Ein viktig årsak til at ein i dag likevel vurderer ferjefri E39 som teknologisk mogleg, heng saman med at ein kan gjere nytte av banebrytande teknologi m.a. frå olje/gass-bransjen. Det tyder at ingeniørkompetanse utvikla i innovasjonsmiljøa på Vestlandet, kan bidra til verdsleiande innovasjonar i vegbygging.



**Figur 7: Innsparingar ved ferjefri E39**  
(Kjelde Statens vegvesen, oppstartskonferanse ferjefri E39, 25.03.2011)

Den kanskje største utfordringa for realisering av ferjefri E39 er knytt til finansiering. Med dagens finansiering av vegprosjekt med årlege løyvingar over statsbudsjettet basert på den til ei kvar tid gjeldande NTP, vil store vegprosjekt som ferjefri E39 erfaringsmessig verte forseinka og fordyra. Vestlandsrådet meiner at løysinga på denne utfordringa er alternative finansieringsløysingar. Alle dei ulike prosjekta er godt eigna for ulike typar prosjektfinansiering gjerne gjennom offentleg-privat samarbeid (OPS). Gunstige statlege lånevilkår bør og vurderast i denne samanheng. Kapittel 7 i dette handlingsprogrammet går nærare inn på løysingar for finansiering og gjennomføring, der Vestlandsrådet presenterer ei skisse til mogleg finansieringsmodell for eit samla E39 ferjefritt prosjekt.



**Figur 8: Illustrasjon av mogleg hengebru over Sognefjorden.** (Statens vegvesen)

### 2.2.4 Mål for ferjefri E39

Vestlandsrådet meiner at ferjefri E39 er det viktigaste samferdsleprosjektet for Vestlandet og nasjonalt. Det er naudsynt at statlege styresmakter følgjer opp når næringslivet, lokale og regionale styresmakter og andre interesser samla stiller seg bak kravet om satsing på ferjefri E39. At ein oppstartskonferanse arrangert av Vestlandsrådet og Statens vegvesen trakk til seg to hundre deltakarar som samla representerer frå dei fleste kommunane, regionråd, næringslivsorganisasjonar og alle fylkeskommunar frå Vest-Agder til Sør-Trøndelag, gjer at ein kan slå fast at ferjefri E39 samlar heile Vestlandet.

I tråd med kapittel 7 om nye gjennomførings- og finansieringsmodellar for realisering av ferjefri E39, er det ikkje naudsynt å prioritere dei einskilde fjordkryssingsprosjekta opp mot kvarandre, slik det vart gjort i det tidlegare handlingsprogrammet. I det nye handlingsprogrammet gjer vi framlegg om å handtere ferjefri E39 som eitt nasjonalt prosjekt organisert i form av fleire større kontraktsområde. Desse skal operere uavhengig av kvarandre og over ein 20 års periode. Det vil gje ei parallell utbygging utan å prioritere mellom kontraktsområda. Prioriteringar vil derimot skje mellom delprosjekt innanfor kvart kontraktsområde. Storleiken på ferjefri E 39 som eitt prosjekt, set krav om optimal framdrift gjennom store og attraktive anleggskontraktar.

## Mål for ferjefri E39

- E39 skal vere ein effektiv transportkorridor mellom Kristiansand og Trondheim, og skal vere med å sikre meir effektive og større arbeids, bustad og -serviceregionar og betra transporttilhøve for innbyggjarar og næringsliv.
- Statens vegvesen sitt mandat knytt til utgreiingar kring ferjefri E39 må handle om finansiering og gjennomføringsevne.
- Vestlandsrådet aksepterer ingen forseinkingar i arbeidet med å gjennomføre Rogfast prosjektet.
- Ferjefri E39 må prioriterast spesifikt i nasjonal transportplan 2014 – 2023.
- Prosjektet vert gjennomført i tråd med vedtekne klimamål og må trekkje vekslar på regionens kompetanse og innovasjonsmoglegheiter for å løyse eventuelle utfordringar.
- Følgjande fjordkryssingar skal vere ferdige eller under bygging innan 20 år
  - Hordfast
  - Kryssing av Sognefjorden
  - Nordfjordkryssinga
  - Kryssing av Storfjorden/Sulafjorden
  - Romsdalsfjorden
  - Halsafjorden

## 2.3 Status E39

Dette avsnittet presenterer status for viktige prosjekt på E39 i dag. Datagrunnlaget er nasjonal transportplan (NTP) og statsbudsjett.

**Tabell 2: Status på prosjekt omtalt i NTP 2006-2009 (15) per 1.4.2012:**

Prosjekt som er ferdigstilte		
E39 Prosjekt	Status	Kommentar
Sandved–Stangeland	Opna juni 2010	
Tjensvollkrysset	Opna juni 2010	
Renndalen Staurset	Opna sept. 2010	
Nyborgkrysset	Opna 2012	
Fardal-Osestad	Opna nov. 2011	Delstrekning av Vigeland - Osestad
Prosjekt under bygging		
E39 Prosjekt	Status	Kommentar
Jektevik-Sandvikvåg	Venta opna 2012	Utbetring av den 1,1 km lange strekninga frå Børtveit kraftstasjon til Steinanestunnelen, inkl. rehabilitering av tunnelen, starta i november 2010, og strekninga vart opna for trafikk hausten 2011. I tillegg er det starta utbetringa av ein 2,2 km lang strekning ved Engevik sør sommaren 2011, og denne strekninga vert opna for trafikk hausten 2012.
Torvund–Teigen	Under bygging. Opning i 2012	
Kvivsvegen	Under bygging. Opning hausten 2012.	
Knutset–Høgset	Under bygging, opning i 2013	Astad - Høgset er under bygging med venta opning våren 2013. Stortingsproposisjonen for bompengefinansiering Astad - Knutset vart godkjend i regjeringa 4.1.2011 og vedteke av Stortinget 10.2.2011.
Vågsbotn-Hylkje (Eikåstunnelen)	Oppstart våren 2012. Opning i 2014.	
Prosjekt som ikkje er starta opp		
E39 Prosjekt	Status	Kommentar
Eiganestunnelen	Venta byggestart i 2012.	Det føreligg reguleringsplanar for Eiganestunnelen og Eiganes-nord. I NTP (HP) 2010 - 2019 ligg det til grunn 50 prosent bompengefinansiering gjennom Jærenpakke 2.
Vigeland - Fardal	-	Vigeland - Fardal er KDP vedteke. Detaljregulert plan skal vedtakast av Lindesnes kommune innan sommaren 2012.
Svegatjørn - Rådal	Byggestart 2013 Venta opna 2017	Vedtekte reguleringsplanar. NTP (HP) løyver midlar til gjennomføring av prosjektet med 55 prosent bompengefinansiering.

**Tabell 3: Prosjektstatus, nye prosjekt NTP 2010 - 2019 Frå sør til nord**

E39 Prosjekt	Status	Kommentar
Gartnerløkka - Hannevikdalen	KVU – <i>Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, vore på høyring hausten 2011 og er levert til kvalitets-sikring.</i>	Prosjektet er nemnd i NTP (HP) 2010-2013 (19), med løyvingar i siste fireårsperiode. NTP skisserar statleg finansiering på kring ein tredel av totalkostnaden.
Ålgård - Hove - Sandved	Kommunedelplanar og KU er utarbeida hausten 2011	Prosjektet er nemnd i NTP (HP) 2010-2013 (19), med løyvingar i siste fireårsperiode. NTP skisserar statleg finansieringsdel på 42 prosent.
Smiene - Harestad	Kommunedelplan med KU er utarbeida og sendt til kommunane i 2012.	Prosjektet er nemnd i NTP (HP) 2010-2013 (19), med løyvingar i siste fireårsperiode. NTP skisserar statleg finansieringsdel på 38 prosent.

Rogfast	Oppstart regulering hausten 2011	Prosjektet er nemnd i NTP (HP) 2010-2013 (19), med løyvingar i siste fireårsperiode.
Nyborg - Klauvaneset	Under regulering	Godkjend kommunedelplan, planprogram for reguleringsplan under handsaming i Bergen kommune. Mål om ferdig reguleringsplan i 2012. Løyvingane i NTP legg opp til at to tredelar av kostnadane vert dekkja av bompengar
Eikefet/ Vikanes - Romarheim bru	Reguleringsplan skal liggja føre innan utgangen av 2012 og stadfesta plan i 1. halvår av 2013	Prosjektet er nemnd i NTP (HP) 2010-2013 (19), med løyvingar i siste fireårsperiode, med statleg fullfinansiering
Lavik ferjekai	Byggestart januar 2013 Opning januar 2015	
Vadheim - Sande - Førde:  - Dregebø - Grytås - Birkeland - Sande nord  - Myrmel - Lunde	Sjå under  <i>Godkjent reguleringsplan</i>  <i>Godkjent reguleringsplan.</i>  <i>Under planlegging</i>	Oppstart av tre delprosjekt i første fireårsperiode (sjå under). Vidareføring av utbetningsprosjektet for heile strekninga er venta i siste del av NTP perioden. Prosjektet er statleg fullfinansiert I Statsbudsjettet for 2012 er det løyvd statlege midlar til vidare planlegging/prosjektering samt andre førebuingar med sikte på anleggstart i 2013 på delar av strekninga E39 Vadheim– Sande – Førde.  <i>NTP løyvar midlar frå 2013 og inn i neste fireårsperiode.</i>
Førde - Skei – Hornindal  - Bjørset – Skei - Anda Ferjekai - Andenes – Hjelmeset	Sjå under  <i>Under regulering</i>  <i>Byggestart vinter 2011</i>  <i>Mogleg byggestart i 2013.</i>	For utbetring av E39 frå Førde til Skei er det i NTP løyvd midlar til tre prosjekt i første fireårsperiode med ei samla kostnadsramme på 150 mill. I siste fireårsperiode er et løyvd 1,3 mrd. til utbetring av strekninga. <i>44 mill. av totalkostnad på 310 mill. løyvd i første fireårsperiode frå 2012.</i>  <i>Løyvingar i statsbudsjettet 2010 og 2011. Ferdig i løpet av 2012.</i>  <i>Prosjekt knytt til Anda ferjekai, 30 mill. i NTP 2011 og 2012.</i>
Betna - Klettelva - Hestneset	Planprogram for kommunedelplan ligg til offentleg ettersyn.	Prosjektet er nemnd i NTP med ei løyving på 400 mill. i siste fireårsperiode. Arbeid med kommunedelplan er starta på parsellen Klettelva-Hestneset
Leirvika – Renndalen	Under regulering. Reguleringsplan ferdig i løpet av 2012.	Reguleringsplan for ein parsell er godkjend av Halså kommune. I NTP er det løyvd 100 mill. i siste fireårsperiode.
Staurset/ Haukvika - Vinjeøra	Under regulering	Reguleringsplan for ein parsell er godkjend av Hemne kommune. I NTP er det løyvd 100 mill. i siste fireårsperiode.
Høgkjølen – Harangen	Byggestart hausten 2012	I første fireårsperiode i NTP er det løyvd 90 mill av ein totalkostnad på 370 mill. Prosjektet er 100 prosent statleg finansiert.



Figur 10: Prosjekt omtalt i NTP 2006 – 2010



Figur 9: Prosjekt omtalt i NTP 2010 - 2019

### 2.3.1 Oppfølging av handlingsprogrammet frå 2007

Det førre handlingsprogrammet til Vestlandsrådet formulerte følgjande tiltakspunkt:

Tabell 4: Tiltak 2007-2009, frå Vestlandsrådet sitt handlingsprogram 2007 - 2019

Oppgåve/tiltak 2007-2009	Ansvar	Start	Ferdig
A.1	A.1.1 Gjennomføre alle ordinære prosessar med utarbeiding av plangrunnlag for prosjekt i inneverande periode til rett tid.	Svv	
	A.1.2 Avklare og sikre statleg finansieringsandel 50 prosent for Sveгатjørn-Rådal	VR/HF/Svv	2007
	A.1.3 Sikre uavklara midlar til ferdigstilling av anlegget Jektevik-Sandvikvåg	Svv	2008
A.2	A.2.1 Sikre framdrift med naudsynte avklaringar og plangrunnlag for prioriterte prosjekt med byggestart i perioden 2010-2013	Svv	2009

Fleire tiltak i førre versjon av handlingsprogrammet har ikkje vorte fylgt opp, jfr tabell 2. Byggestart på Sveгатjørn - Rådal har vorte ytterlegare utsett, og venta oppstart er endra frå 2009 til 2013. Prosjektet er nemnd i NTP (HP) 2010-2019 der ein legg opp til kring 45 prosent statleg finansieringsandel. Heller ikkje Eiganestunnelen er komen lengre enn til planfasen.

Det er positivt at finansiering og gjennomføring av Jektevik - Sandvikvåg ser ut til å vere sikra, sjølv om prosjektet vart forseinka grunna manglande løyvingar i 2008.

**Tabell 5: Tiltak inn mot NTP 2010 - 2019, sitat frå Vestlandsrådet sitt handlingsprogram frå 2007.**

Nasjonal Transportplan 2010 - 2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vestlandsrådet legg fylkeskommunale vedtak i samband med stamvegutgreiingane, og tidlegare prioriteringar i "Vest39"*, til grunn for ei framskunda utvikling av E39 Kyststamvegen.</li> <li>• Vestlandsrådet føreset at det ikkje vert etterslep frå perioden 2006-2009 med inn i planperioden 2010-2019.</li> <li>• Vestlandsrådet krev at dei statlege rammene i NTP 2010-2019 vert auka monaleg i høve til dagens nivå.</li> </ul>

\*Vestlandsrådet si uttale til Nasjonal transportplan 2006 - 2015

**Tabell 6: Prosjekt prioritert av Vestlandsrådet inn mot NTP 2010- 2019**

	2010 - 2013	2014 - 2019
Bindingar*	Nye prosjekt gjennomføring/oppstart	Nye prosjekt gjennomføring/oppstart
Vigeland - Osestad	RO Vikeså - Helleland	RO Sandved - Ålgård
Sandved - Stangeland	RO Eiganestunnelen - Harestad	HO Vikanes - Romarheim Bru
Svegatjørn - Råda	RO Rogfast	SF Lavik Ferjekai
Vågsbotn - Hylkje	HO Nyborg - Klauvaneset	SF Drægebø - Grytås
Torvund - Teigen	SFj Birkeland - Sande	SF Omlegging Førde Sentrum
Kvivsvegen	SFj Anda Ferjekai	MR Kryssing Romsdalsfjorden
Renndalen - Staurset	MR Skredsikring Hjartåberga	MR Klettelva - Hestneset
	ST Harangen - Høgkjølen	MR Betna - Klettelva

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

Fleire av prosjekta som Vestlandsrådet prioriterte i førre handlingsprogram jfr. tabell 6, er anten ikkje nemnd eller har komen kortare i prosessen enn ønskjeleg.

Rogfast, Eiganestunnelen og Nyborg- Klauvaneset er nemnd i NTP 2010 - 2019, men ikkje før i perioden 2014 - 2019, medan Vikeså - Helleland ikkje er omtalt i det heile.

Av Vestlandsrådet sine prioriterte prosjekt for perioden 2014 - 2019 er ikkje omlegging av vegen gjennom Førde sentrum eller kryssinga av Romsdalsfjorden nemnd i NTP. Særleg det siste ser Vestlandsrådet som alvorleg med tanke på det overordna målet om ferjefri E39.



### 2.3.2 Framleis låg oppfølgingsgrad for E39

Tabell 7 og 8 syner tilhøva mellom løyvingar i NTP og statsbudsjettet for åra 2006 - 2009. Oppfølgingsgraden skal vere minst 100 prosent for å oppnå ei vegsatsing i statsbudsjetta på same nivå som ein har løyvd i NTP.

**Tabell 7: Oppfølgingsgrad mellom NTP og statsbudsjett 2006 - 2009, i mill 2009 kr**

Korridor	NTP (HP) 2006-2009	Løyvingar i stats- budsjettet 2006 - 2009	Oppfølgings- grad
E39 Kristiansand - Bergen	932	944,4	101,3 % *
E39 Bergen - Ålesund med tilknytningar	661	610,9	92,4 %
E39 Ålesund - Trondheim	238	178	78,4 %
<b>Sum E39 Kyststamvegen</b>	<b>1831</b>	<b>1733,3</b>	<b>95 %</b>
Sum Riksvegnettet totalt	13778	13254,6	96,2 %

\* Oppfølgingsgrad på over 100 % inneber ikkje at løyvingane har vore større enn behovet, men fordi det har vore ein sterk kostnadsauke i perioden 2006-2009 har kostnadene for veganlegg auka med i overkant av 16% (SSB)

**Tabell 8: Oppfølgingsgrad mellom NTP og statsbudsjett 2010 - 2011, Statlege Løyvingar mill 2011-kr**

Korridor	NTP (HP) 2010-2011	Løyvingar i stats- budsjettet 2010 - 2011	Oppfølgings- grad
E18-E39 Oslo - Kristiansand - Stavanger	1305,9	1260	96,4 %
E39 Bergen - Ålesund med tilknytningar	1585	1444	91,1 %
E39 Ålesund - Trondheim	381,4	375	98,3 %
<b>Sum E39 Kyststamvegen (+ E18 Oslo-Kr.Sand)</b>	<b>3271,9</b>	<b>3079</b>	<b>94 %</b>

Vestlandsrådet kan ikkje akseptere oppfølgingsgrad på under 100 prosent. Særleg med tanke på den ekstraordinære prisveksten i anleggsbransjen dei siste åra. Om ein tek omsyn til prisveksten, vil oppfølgingsgraden dermed vere enda lågare målt i gjennomførte prosjekt, eller meter ny veg.

## 2.4 Tiltaksplan E39

Dette avsnittet vil presentere dei tiltak Vestlandsrådet vil prioritere for E39 på kort og lang sikt.

**Tabell 9: Tiltak 2010-2013**

Oppgåve/tiltak 2010-2013		Ansvar	Start	Ferdig
A.1	Gjennomføre alle prosjekt omtalt i NTP etter gjeldande fristar. Dette gjeld byggestart, opning og planavklaring (byggeplanar, st prp., KS2, mv.). Vestlandsrådet vil framheve følgjande prosjekt der ytterlegare forseinkingar er uakseptable <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigeland - Osestad</li> <li>• Svegatjørn - Rådal</li> <li>• Eiganestunnelen</li> <li>• Vågsbotn - Hylkje</li> <li>• Vadheim - Sande - Førde</li> <li>• Førde - Skei - Hornindal</li> <li>• Høgkjølen - Hardangen</li> </ul>	Svv	2011	2013
A2	<b>Førebuing til neste NTP - periode</b> A.2.1. Sikre framdrift og planavklaring for Rogfast med sikte på byggestart tidleg i perioden 2014-2019	VR/RF/Svv	2011	2013
	A.2.1. Sikre at Ferjefri E39 vert prioritert særskilt i NTP med framdrift finansieringsløyisingar og fristar med sikte på å nå ferjefri E39 innan 20 år.	VR/RF/Svv	2011	2013

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

**Tabell 10: Innspel til Nasjonal transportplan 2014 - 2023**

Nasjonal Transportplan 2014 - 2023
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vestlandsrådet legg fylkeskommunale vedtak til grunn for ei framskunda utvikling av E39 Kyststamvegen.</li> <li>• Vestlandsrådet føreset at det ikkje vert etterslep frå perioden 2010-2013 med inn i planperioden 2014-2023.</li> <li>• Vestlandsrådet krev at dei statlege rammene i NTP 2014-2023 vert auka monaleg i høve til dagens nivå.</li> <li>• Vestlandsrådet krev at ferjefri E39 får særskilt prioritet i NTP 2014-2023 med sikte på mål om at E39 skal vere ferjefri innan 20 år.</li> <li>• Før ferjefri E39 vert realisert ser Vestlandsrådet det som naudsynt at ferjesambanda ikkje har lågare frekvens en 20 minutt mellom avgangane, og at dei er døgnopne.</li> <li>• Trafikktrygging, framkome, miljø og universell utforming er alle faktorar som skal leggast til grunn for alle tiltak på E39</li> </ul>

Tabell 11: Kostnader og framdriftsmål for dei viktigaste prosjekta langs E39

Framdriftsmål for dei viktigaste E39 prosjekta			
ROGALAND			
Prosjekt	Kostnad (mill.)	Ferdig overordna arealplan*	Ferdig reg. plan
Oppstart/fullføring 2010 - 2013			
Eiganestunnelen	2000	Godkjend	Godkjend
Heskestad - Ålgård, trafikktryggingstiltak	350		2011-2012
Solasplitten - Hinnakrysset, kollektivfelt	300		2012
Stavanger - Forus - Sandnes, sykkelstamveg	500	2012	2013
Omlegging Vikeså	500	2011	2012
Oppstart/fullføring 2014-2017			
Eiganestunnelen, <i>fullføring</i>			
Solasplitten-Hinnakrysset, kollektivfelt, <i>fullføring</i>			
Stavanger - Forus-Sandnes, sykkelstamveg, <i>fullføring</i>			
Omlegging Vikeså, <i>fullføring</i>			
Smiene – Harestad	1100	2012	2013
Hove – Sandved	460	Godkjend	Godkjend
Rogfast	8000	Godkjend	2012
Omlegging Runaskaret	400	2012	2013
Ålgård - Hove	2200	2012	2014
Arsvågen - Aksdal	300	2013	2014
Oppstart/fullføring 2017 – 2023			
Rogfast, <i>fullføring</i>			
Ålgård - Hove, <i>fullføring</i>			
Drangsdalen - Heskestad	400	2014	2015
Helleland - Vinningsland	1000	Godkjend	2015
Aksdal - Våg, trafikktryggingstiltak	180		2014-2015
<b>Sum</b>	<b>17690</b>		
<b>Moglege bompengebidrag (førebel)</b>			
	7000		
Eiganestunnelen	1100		
Smiene - Harestad	550		
Ålgård - Hove - Sandved	1800		
Dalane	450		
<b>Sum</b>	<b>10900</b>		

<b>HORDALAND</b>			
Prosjekt	Kostnad (mill.)	Ferdig overordna arealplan*	Ferdig reg. plan
<b>Oppstart/fullføring 2010 - 2013</b>			
Eikåstunnelen	223	Ja	Ja
Svegatjørn - Rådal	4250	ja	Reg.plan for Rådalskryset er under revisjon/ikkje ferdig
Jektevik - Sandvikvåg, vegutbetring	160		Under revidering
Mindre investeringstiltak	72		
<b>Oppstart/fullføring 2014-2017</b>			
Nyborg - Klauvaneset	2500		Reg.plan i arbeid
Omlegging Meatjønn-Ådland-Agdestein	700		Nei
Fjøsanger-NHH, sykkelvegnett <sup>2</sup>	240		Nei
Opprusting Busstasjonen i Bergen	100		
Opprusting Knarvik sentrum m/ny rutebilstasjon	150		Nei
Rehab Fløyfjellstunnelen	380		Nei
Knarvik - Leknes, gang- sykkelveg	100	Gammal reg.plan.	
Rehab Eikefettunnelen	200		Nei
Eikefet - Romarheim	700		Ja
Rehab Matrebergstunnelen og Trodaltunnelen	200		Nei
Vikane – Eikangervåg, gang-sykkelveg	50		Nei
Mindre investeringstiltak	185		
<b>Oppstart/fullføring 2018 - 2023</b>			
Stordpakken, E39 i Leirvik området	?		
Hordfast	9000-17000		
Mindetunnelen	1500		
Rehab. Eidsvågstunelen og Glaskartunnelen	140		
Rogaland grense - Haukås. Vegutviding	155		
Haukås - Valevåg vegutviding	225		
Rehab Bømlafjordtunnelen	300		
Hagelsundet bru og tunnel bak Knarvik sentrum	500		
Knarvik - Leknes, vegutbetring og midtmarkering	100		
Rehab. Masfjordtunnelen	200		
Mindre investeringstiltak	90		
<b>Sum</b>	<b>22,5-30,5 mrd.</b>		
<b>Moglege bompengbidrag (førebels)</b>			
Jektevik Sandvikvåg	54		
Svegatjønn-Rådal	2350		
Nyborg Klauvaneset	1500		
Hordfast	6000		
<b>Sum</b>	<b>9904</b>		

\* Overordna arealplan etter plan og bygningsloven. Kommunedelplan eller regional plan.

<sup>2</sup> Finansiert over Bergensprogrammet

<b>SOGN OG FJORDANE</b>			
Prosjekt	Kostnad (mill.)	Ferdig overordna arealplan*	Ferdig reg. plan
Oppstart/fullføring 2010 - 2013			
Lavik Ferjekai	161		2012
Myrmel - Lunde		2012	
Oppstart/fullføring 2014-2017			
Birkeland – Sande nord	150		2011
Bjørset – Skei	350		2012
Dregebø – Grytås	200		2011
Langeland – Moskog <sup>3</sup>		2013	
Oppstart/fullføring 2018 – 2023			
Skei – Ålesund (inkludert ferjefri kryssing Nordfjorden)	4,5 – 9 mrd	2016 – 17	2018 – 19
<b>Sum</b>	<b>5,3-9,9 mrd</b>		
Fjordkryssing Lavik Oppedal <sup>4</sup>	?		
<b>Moglege bompengbidrag (førebels)</b>			
Bompengfinansiering vil verte aktuelt for kryssinga av Sognefjorden og Nordfjorden. Konkrete tal på potensialet for bompengfinansiering er ikkje klare.			
<b>Sum</b>			

<b>MØRE OG ROMSDAL</b>			
Prosjekt	Kostnad (mill.)	Ferdig overordna arealplan*	Ferdig reg. plan
Oppstart/fullføring 2010 – 2013			
Kvivsvegen	1150		Godkjend
Astad -Knutset-Høgset	350		Godkjend
Harangen-Høgkjølen	500	Godkjend	2012
Oppstart/fullføring 2014 – 2017			
Betna-Klettelva	300	2013	2014
Klettelva-Hestneset	300	2012	2013
Hestneset-Leirvika			
Leirvika-Stokkjølen	100		2012
Stokkjølen-Rennalden	50		Godkjend
Rennalden-Staurset			Opna 2010
Staurset-Haukvika	Sør-Trøndelag	50	Godkjend
Haukvika-Vinjeøra	Sør-Trøndelag	100	Godkjend
Vinjeøra-Stormyra	Sør-Trøndelag	150	Godkjend
Dyrgrava-Borstadsetra	Sør-Trøndelag	150	
Krabbefelt Ørskogfjellet		100	2013
Oppstart/fullføring 2018 – 2023			
Halsafjordsambandet	4000	2013	2015
Bypakke Ålesund	4000		
Bypakke Molde	2000		
Bypakke Ørstad-Volda	1000		

<sup>3</sup> Det vert jobba med ein Førdepakke som kan omfatte E39 og det lokale vegnettet i Førde.

<sup>4</sup> Det er ikkje gjennomført KVU for kryssing av Sognefjorden.

Storfjorden (kryssing)	9000		
Romsdalsfjorden ( <i>start</i> )	16300	2014-2017	
<b>Sum</b>	<b>39600</b>		
<b>Moglege bompengbidrag (førebels)</b>			
Astad-Knutset-Høgset	300		
Halsafjordsambandet	1000		
Bypakke Ålesund	3000		
Bypakke Molde	1600		
Bypakke Ørsta-Volda	600		
Storfjorden	3000		
Kryssing Romsdalsfjorden	3000		
<b>Sum</b>	<b>12500</b>		

\* Overordna arealplan etter plan og bygningsloven. Kommunedelplan eller regional plan.

## 3 DRIFT OG VEDLIKEHALD

### 3.1 Mål og strategiar

Både riksvegnettet og fylkesvegnettet er prega av stort etterslep i vedlikehald. Auka veglengd, trafikkauke, meir komplisert teknisk utstyr og klimaendringar medverkar til auka behov for vedlikehaldsmidlar både på riksvegar, fylkesvegar, og kommunale vegar.

Dårleg vedlikehald gjer seg utslag i trafikkfarlege vegstrekningar, dårleg framkomst, miljøproblem og auka kostnader for næringsliv og privatpersonar.



**Bilete 1: Illustrasjonsfoto, behov for vedlikehald (Statens vegvesen)**

Transportplan for Vestlandet peika i 2007 på behovet for auka merksemd mot vedlikehald av vegkapitalen i NTP 2010-2019. Etter regionreforma har fylkeskommunane overteke ansvaret for finansiering av drift og vedlikehald av ein større del av vegnettet. Det som tidlegare vart omtalt som øvrige riksvegar, er no klassifisert som fylkesvegar, med nokre unntak. Vegnettet fylkeskommunane har ansvaret for i dag, er prega av forfall og stort etterslep på vedlikehald. Vestlandsrådet sitt overordna mål er at vegnettet på Vestlandet skal oppgraderast til ein tenleg standard, og at vegstrekningar som spelar ei særleg viktig rolle for næringslivet må prioriterast. Desse måla gjeld uavhengig av vegeigar.

#### **Vestlandsrådet sine mål for drift og vedlikehald:**

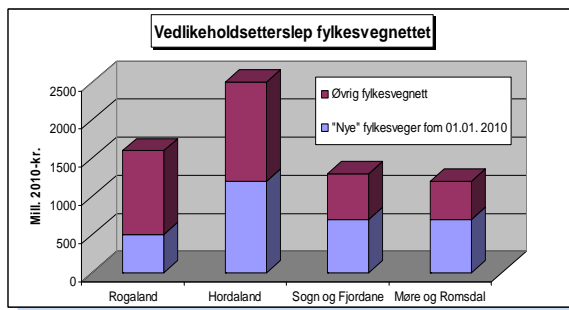
- **På kort sikt:** Inga auke i forfallet på vegane på Vestlandet.
- **På lang sikt:** Monaleg redusert vedlikehaldsetterslep på dei viktigaste vegstrekningane.

## 3.2 Utfordringar

### 3.2.1 Vedlikehaldsetterslep

Vedlikehaldsetterslepet er særleg stort i Vestland fylka. Sidan desse tall vart presentert, har det mellom anna i NTP 2010 -2019 vore auka fokus på dette problemet. I NTP skisserar Samferdsledepartementet eit mål om å stogge forfallet på vegnettet.

Gjennom utarbeiding av regionale transportplanar skal fylkeskommunane adressere problemstillingane knytt til vedlikehald på vegnettet.



Figur 11: Etterslep i vedlikehald på fylkesvegnettet.

Tabellen nedanfor viser resultat basert på berekningar gjennomført av vegkapitalprosjektet i regi av statens vegvesen i perioden 2002 - 2005.

Tabell 11: Oversikt over vedlikehaldsetterslep i 2011 kr. (Kjelde KS, Multiconsult)

	Rogaland		Hordaland		Sogn og fjordane		Møre og Romsdal		Vestlandet	
	Mill kr.	Andel totalt etterslep	Mill kr.	Andel totalt etterslep	Mill kr.	Andel totalt etterslep	Mill kr.	Andel totalt etterslep	Mill kr.	Andel totalt etterslep
Stamvegar	415	6,7 %	913	14,7 %	436	7,0 %	239	3,8 %	2003	32,2 %
Øvrige riksvegar	590	5,2 %	1357	12,1 %	760	6,8 %	700	6,2 %	3470	30,3 %
Totalt riksveg	1005	5,8 %	2271	13,0 %	1196	6,9 %	940	5,4 %	5412	31,1 %
Fylkesveg	1157	8,7 %	1462	11,0 %	701	5,3 %	571	4,3 %	3891	29,3 %
Totalt	2162		3733		1897		1511		9303	

#### Kva vil det koste å fjerne forfall knytt til bru, ferjekai og tunnel på fylkesvegar?

Ei kartlegging frå SVV<sup>5</sup> viser at det vil koste om lag 15 – 25 mrd. kroner å fjerne forfallet og gjere nødvendige oppgraderingar knytt til bruer, ferjekaiar og tunnelar på fylkesvegnettet i heile landet. Heile 10 mrd. gjeld Vestlandet. I tillegg kjem kostnadane knytt til vegkroppen elles.

#### Kva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet?

Ei kartlegging frå SVV<sup>6</sup> viser at det vil koste om lag 25 – 40 mrd. kroner å fjerne forfallet og gjere 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 desse 12 mrd. kr gjeld tunneloppgraderingar. For riksvegrute 4a (E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytningar) vil det kosta 3,3 mrd. å fjerna forfallet.

<sup>5</sup> Hva vil det koste å fjerne forfall knyttet til bru, ferjekai og tunnel på fylkesvegar?: [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)

<sup>6</sup>Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet?: [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)



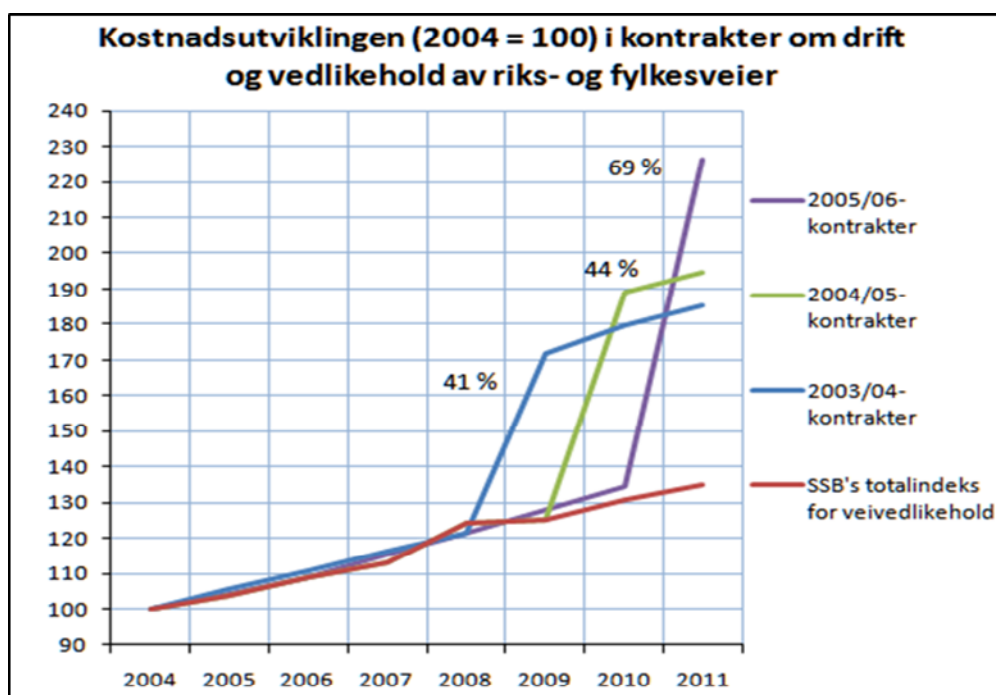
### 3.2.2 Kostnadsvekst i driftskontraktar

MOTIV (modell for tildeling av vedlikeholdsmidlar) har rekna kva som må til av innsats innan drifts- og vedlikehold i 2011 i dei ulike vestlandsfylka, for at etterslepet ikkje skal verte større. Resultatet er vist i tabellen under.

**Tabell 12: MOTIV-berekna kostnader til vedlikehold av vegar på Vestlandet i 2011 for at etterslepet ikkje skal verte større**

Rogaland	336 mill.
Hordaland	506 mill.
Sogn og Fjordane	319 mill.
Møre og Romsdal	442 mill.

Dette behovet utgjer kring 30 prosent av nasjonalt drifts- og vedlikehaldsbehov.



**Figur 12: Kostnadsutvikling på driftskontraktar**

Kostnader på drift og vedlikehold har auka dramatisk sidan 2007. Figur 11 syner at nye kontraktar for drift og vedlikehold av vegane er monaleg dyrare no enn før 2008. Sidan 2004 har prisutviklinga på vegvesenet sine driftskostnader auka med kring 10 prosent medan fylkeskommunane sine frie rammer berre har auka med 4,5 prosent<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Kostnadsutviklingen i funksjonskontrakter for drift og vedlikehold av veier. Samferdsels-sjefane sitt kontaktutval, Asplan Viak 2011.

Hovudutfordringar for drift og vedlikehald:

- Fylka har overtatt ansvaret for eit vegnett med stort etterslep, utan tilstrekkeleg kompensasjon frå staten
- Kostnadsauke på driftskontraktar gjer at auken i løyvingar vert brukt opp utan at vedlikehaldsetterslepet vert redusert.
- Fylka får ikkje kompensert tilstrekkeleg for kostnadsauken i driftskontraktar.
- Statleg mål om å stoppe auken i etterslep er for defensiv.

### 3.3 Tiltak

Med utgangspunkt i utfordringar knytt til drift og vedlikehald av vegane på Vestlandet, formulerer Vestlandsrådet følgjande tiltakspunkt:

**Tabell 13: Vestlandsrådet sine handlingspunkt for 2010 - 2013 og 2014 - 2023**

Oppgåve/tiltak 2010-2013 og 2014 - 23
<p><b>Vedlikehald av riksvegnettet</b></p> <p>B.1: Staten må sikre ytterlegare betydeleg vekst i dei årlege rammene til vedlikehald.</p> <p>B.2: Fylkeskommunane må saman med Statens vegvesen utarbeide nye kontraktstrategiar for å få ned kostnadane på driftskontraktar.</p> <p>B.3: Vestlandsrådet ønskjer utgreidd høve for brukarfinansiering av drift og vedlikehald (bompengar).</p> <p><b>Vedlikehald av fylkesvegnettet</b></p> <p>B. 4: Fylka må få kompensasjon for utbetring av dagens fylkesvegnett med stort vedlikehaldsetterslep.</p> <p>B.5: Staten må kompensere for vekst i kostnadar på driftskontraktar</p> <p>B.6: Regionale transportplanar må ha eit sterkt fokus på vedlikehald</p> <p>B.7: Fylka må gjennom regionale transportplanar lage prioritering mellom fylkesvegstrekningar slik at dei viktigaste vegane for næringslivet, kollektivtrafikk, gåande og syklande vert prioritert med omsyn til vedlikehald.</p>

**Tabell 14: Innspel til Nasjonal transportplan 2014-2023**

Nasjonal Transportplan 2014 – 2023
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vestlandsrådet krev ei monaleg auka satsing på vedlikehald i neste NTP, slik at etterslepet kan reduserast.</li> <li>• Vestlandsrådet ønskjer at dagens ordning med driftskontraktar vert grundig evaluert og at tiltak vert sett inn for å redusere prisveksten.</li> <li>• Vestlandsrådet vil at samferdsledepartementet skal fremje eit mål om at vedlikehaldsetterslepet skal minimerast for dei viktigaste vegstrekningane for næringslivet, kollektivtrafikken og gåande/syklande innan eit fastsett årstal.</li> </ul>

## 4 SKREDSIKRING

### 4.1 Mål og strategiar

Vestlandsrådet sine mål for skredsikring er formulert i transportplanen frå 2007:

#### Oppfølging av handlingsprogrammet til NTP 2006-2009

- Vestlandsrådet legg til grunn full oppfølging av vedtekne rassikringsprosjekt i handlingsprogram for inneverande periode og viser til den nasjonale rassikringsgruppa si krav om årlege løyvingar på 2 milliard kroner per år.

#### 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 støtte seg til dei faglege vurderingane til Statens vegvesen.

### 4.2 Behov for skredsikring

Skred er ei stor utfordring for samferdsle på Vestlandet, særleg i indre strok. Problema er størst i Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Skred har ført til store ulukker også med tap av liv. Vidare gjer skredulukker at viktige vegsamband vert stengde noko som aukar transportulempene for busette og næringsliv. Å leve med eit skredutsatt vegnett kan vere ei stor belastning for innbyggjarane på Vestlandet.

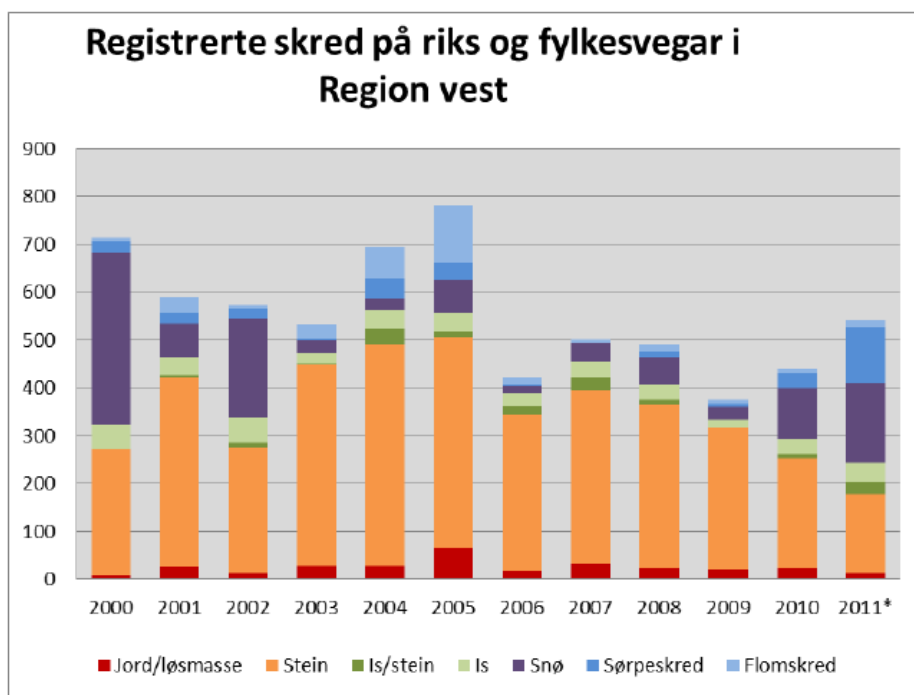


**Bilde 2: Fra skred på E16 mellom Vaksdal og Dale mars 2011. (kjelde bt.no)**

Klimaendringar gjer at Vestlandet vil få meir ekstremver og skredfaren vert større i framtida. Dette fører og til at skredfaren aukar på vegar som tidlegare var vurdert som trygge. Tala i tabellane nedanfor er henta frå skredsikringsplanane til Statens vegvesen Region vest og Region midt.

#### Registrerte skred i SVV Region vest

Vegvesenet har krav til sine entreprenørar at dei skal registrere alle typar skred/nedfall på vegane. Grafen under viser alle registreringar i regionen i åra 2000-2011. Erfaringsmessig veit ein at det framleis er mørketal når det gjeld registreringane (spesielt for mindre skred som ikkje stengjer vegen). Variasjonar i tal registreringar pr år kan difor like gjerne skuldast manglande registreringar som endring i skredaktiviteten. Det er likevel ikkje tvil om at nedfall av stein som utgjer dei hyppigaste skreda.



\*Kun det som er registrert i NVDB pr sept 2011.

### Oversikt over skredpunkt og prioriteringstal inkludert kostnader for riksvegar

Tabellen under syner ei samla oversikt over skredpunkta på riksvegane i Region vest<sup>8</sup> og i Møre og Romsdal. SVV har også summert kostnadsestimata. SVV gjer merksam på at det reelle behovet er større enn det som kjem fram i tabellen då mange skredpunkt manglar kostnadsestimat.

Kategori	Sum alle riksvegar V.		Rv Rogaland		Rv Hordaland		Rv Sogn og Fjordane		Rv Møre og Romsdal	
	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.
Høg	68	6655	7	646	37	2083	18	3731	6	195
Middels	66	380	0	0	33	79	23	15	10	286
Låg	-	-	5	24	21	-	8	-	-	-

### Oversikt over skredpunkt og prioriteringstal inkludert kostnader for fylkesvegar

Tabellen under syner ei samla oversikt over skredpunkta på riksvegane i Region vest og i Møre og Romsdal. SVV har også summert kostnadsestimata. SVV gjer merksam på at det reelle behovet er større enn det som synest i tabellen då mange skredpunkt manglar kostnadsestimat.

<sup>8</sup> Skredsikringsplan for riks- og fylkesvegar i Region vest, frå 15.12.2011:  
<http://www.vegvesen.no/attachment/291615/binary/513628>

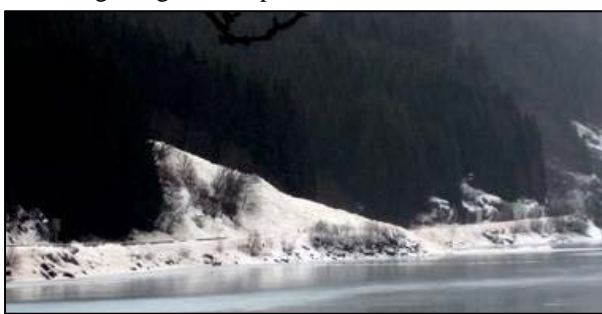
Kategori	Sum alle fylkesvegar V.		Fv Rogaland		Fv Hordaland		Fv Sogn og Fjordane		Fv Møre og Romsdal	
	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.	Tal skred punkt	Kostnad mill. 2011 kr.
Høg	236	3467	3	88	43	1236	89	1550	101	593
Middels	200	2124	11	41	79	510	81	17	29	1556
Låg	-	-	32	105	95	26	106	5	-	-
Sum	669	5727	46	234	217	1772	276	1572	130	2149

### 4.3 Løyvingar

NTP 2010 - 2019 legg til grunn ei gjennomsnittleg årleg ramme på i overkant av 1 mrd. kr i planperioden. Det er vidare lagt til grunn at kring halvparten skal nyttast til tiltak på fylkesvegnettet.

Tabellane under syner ei totalsatsing på skredsikring på kring 2,5 mrd. kr i perioden 2010-2013. Dette blir for lite. Med denne innsatsen tek det mange år før ein har sikra dei mest utsette vegane på Vestlandet.

Skredssikringsplanane er blitt oppdaterte for å kartlegge behovet for skredsikring inn mot arbeidet med NTP 2014-2023.



Bilde 3: Ras på Rv13 i Odda februar 2011 (www.bt.no)

Tabell 16: Løyvingar til skredsikringsprosjekt på riksvegar i NTP 2010 -2019 (mill. 2010 kr.)

Skredsikringspunkt	Fylke	NTP 2010 - 2013	NTP 2013 - 2019
E39 Loteberget	SF		10
E39 Hjartåberga	MR	400	60
Rv13 Bugjelet Brimnes	HO	33	
Rv13Skjervet (Vossapakken)	HO	110	80
Rv13 Øvre Vassenden	HO		150
Rv13 Deildo	HO		230
Rv13 Osberg	RO	37	
Rv13 Tysdalsvatnet*	RO	400	
Rv5 Hammarsgrovi - Stølsneset	SF	28	
E16 Hettatunnelen	HO	5	
E16 Gudvangen	SF	80	
E16 Kattagjelet	HO	7	
Rv15 Grasdalen	SF	50	130
E136 Måndalstunnelen - Våge	MR	130	30
E136 Dølsteinfonna	MR		100
Rv70 Oppdølstranda**	MR	644	40
Totalt		1524	830

\* Prosjekt ikkje omtalt i NTP, men oppstart grunna forskotering frå Rogaland fylkeskommune

\*\* Inkl. ferjetransport

Tabell 15: Løyvingar til rassikring på fylkesvegnettet. ( Handlingsplan 2010 -2013 (19))

Fylke	2010-2013	2013 - 2019	2010 - 2019
Rogaland	154	60	214
Hordaland	283	175	458
Sogn og Fjordane	303	176	479
Møre og Romsdal	299	125	424
Sum	1039	536	1575

## 4.4 Tiltak

Statens vegvesen har utarbeidd prioriteringslister over sikringstiltak langs riks- og fylkesvegane<sup>9</sup>. Mange skredutsette område langs riksvegane som er høgt prioritert i denne lista, er ikkje nemnde i NTP 2010 - 2019. Vestlandsrådet føreset at desse områda vert sikra så snart som råd og at dei vert prioritert i NTP 2014- 2023 i første fireårsperiode. For fylkesvegane er det det ein skilde fylke sitt ansvar å følgje opp prioriteringslistene i sine transportplanar. Fylka er likevel prisgitt statlege løyvingar til skredsikring. Når skredsikringsprosjekt av ulike grunnar vert dyrare enn ført antatt, er det i dag slik at fylka må dekkje inn meirkostnadane med eigne midlar. Vestlandsrådet meiner dette ikkje er akseptabelt og at staten må dekkje inn dette. Vestlandsrådet etterspør ei meir fleksibel satsing på skredsikring.

**Tabell 16: Tiltak for periodane 2010-2013 og 2014-2023**

Oppgåver/tiltak 2010-2013 og 2014 - 23		Ansvar
C.1	<b>Skredsikring på riksvegnettet</b>	
	C.1.1: Vestlandsrådet føreset at alle prosjekt med høg prioritet i Statens vegvesen sine skredsikringsplanar er igangsette eller planavklarte innan første fireårsperiode av NTP 2014 - 2023	SD
	C.1.2: Dei årlege rammene til skredsikring må aukast monaleg for å sikre oppfølging av C.1.1. Kravet er på minst 2 mrd. kroner årleg.	SD
C2	<b>Skredsikring av fylkesvegnettet</b>	
	C.2.1: Fylka må følgje opp prioriterte skredsikringsprosjekt i sine regionale transportplanar	SD/RO/HO/S F/MR
	C.2.2: Staten må vere villig til å dekkje inn meirkostnader på skredsikringsprosjekt utover den årlege ramma	

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

<sup>9</sup> <http://www.bergenit.com/ras/>

## 5 KOLLEKTIVTRAFIKK

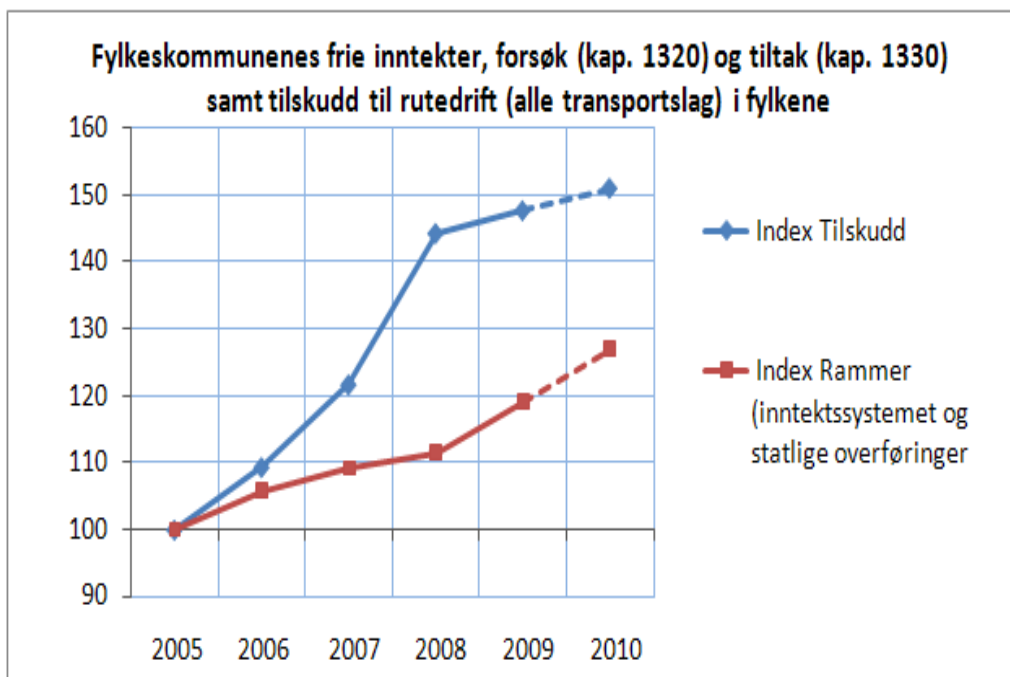
### 5.1 Kostnadsutvikling i lokal og regional kollektivtransport

Regjering og Storting har dei seinare åra gjennomført ei rekke reformer, avgiftsendringar og pålegg som har bidrege til at fylkeskommunane har fått betydelig auka driftskostnadar innan kollektivtransporten. Asplan-Viak AS har på oppdrag frå fylkeskommunane gjort ei analyse av denne kostnadsutviklinga. Analysen kan kort summerast opp slik:

- Kollektivtransporten har hatt ei monaleg kostnadsauke i perioden 2004-2009. Prisane på drivstoff og eit høgt rentenivå medførte ein spesielt sterk auke i 2008.
- Samstundes med dette har dei fleste fylka auka sin innsats til kollektivtransport monaleg, spesielt i åra 2006-2008.
- Dei statlige tilskota i denne perioden har ikkje auka tilsvarende kostnads-veksten.

Utviklinga har fortsatt også i 2010 og 2011. Det er viktig at vi får snudd denne negative trenden, og at dei statlege tilskota blir auka tilsvarende kostnads-veksten.

Fylkeskommunane har i stor grad effektivisert rutestruktur og konkurranseutsett drifta av kollektivtrafikk og dermed tatt ut mesteparten av det mulige potensiale på kostnadseffektivisering. Utsiktene for 2012 og framover kan medføre at sjølv ekspansive rammeoverføringar berre dekker deler av kostnadsveksten i drifta. I tillegg til dette vil storbyområda få ein monaleg auke i driftskostnadene ut over det som er nemnt over dersom rutetilbodet og kapasiteten på tilbodet skal aukast for å kunne ta vesentlige delar av det auka transporttilbodet som kjem i åra framover.



## 5.2 Utfordringar for kollektivtransporten i byområda

Den kollektive reisefrekvensen og dermed den kollektive marknadsdelen er sterkt avhengig av by-områda sin storleik, som igjen har samanheng med kva kollektivt trafikktilbod det har vore grunnlag og behov for å utvikle. I storbyane er kollektivtrafikken prega av hyppige og relativt korte reiser med varierende formål, i mindre byar er kollektivtrafikken prega av høgt passasjertal i samband med skole og arbeids-start og slutt. Kollektivtransporten i distrikta er meir prega av skolereiser og lengre og sjeldnare reiser.

Kollektivtrafikkens tre hovudgrunngevar er å:

1. Sikre mobilitet for alle
2. Auke lokal miljøstandard og bidra til reduserte klimaproblem
3. Forbetre samfunnet sin funksjonsevne ved reduserte bilkøar og tidstap

### Storbyane

Storbyområda har i alt nærare 2 millionar innbyggjarar, som svarer til 40 % av landets befolkning. Sum kollektivtrafikkreiser er ca. 330 millionar, og det vert betalt i sum eit årleg tilskot på om lag 3 milliardar kroner. Storbyane har om lag 70 % av landet sine kollektivtrafikantar.

Dei store ulikskapane i kollektivtrafikken si rolle tilseier at det til dels kan vere behov for ulike sett av politiske mål og for differensierte verkemidlar. Ein hovudbodskap er likevel at det først og fremst er i storbyane at kollektivtrafikken har og vil ha en stor tyding målt i trafikkvolum, og kor det vil vere behov for satsing på auka kapasitet for å handtere dagens og framtidens utfordringar.

For å løyse utfordringane i storbyområda er det nødvendig med heilskaplege løysingar for kollektivtrafikken. Dette må vi få til i samarbeid med bykommunane og staten. Langsiktig satsing på kollektivtrafikk ved hjelp av auka frekvens, auka kapasitet og ein takstpolitikk som gir fleire kollektivreiser må vere grunnlaget for eit slikt samarbeid.

### Mindre byar

I småbyområda har vi mellom anna utfordringar knytt til kø i rushtida, knappheit på areal og befolkningsauke. I regionane er dei mindre byane motorane, og ønsket om attraktive og levande byar er sterkt. Transportsystemet i byane er viktig for byane sin vekstmuligheit og for byane sin rolle som regionale senter. Kollektivtrafikken spelar ei viktig rolle i dette arbeidet, og det må vere eit mål at kollektivtrafikken skal ta ein større del av den forventa trafikkveksten.

I dei mindre byane må vi sjå på kva løysingar vi i samarbeid med bykommunane kan kome fram til for å få mest muleg produksjon og flest muleg passasjerar. Vi må også sjå på mulegheiter for samordning mellom byen og nærområda rundt, og her vil bestillingstransport vere eit verkemiddel som kan brukast på strekningar og avgangar som har lavt passasjertal.

Det er sett i gang arbeid med bypakkar i fleire mindre byar på Vestlandet. I arbeidet med å auke kollektivandelen er det viktig at samarbeidet med andre aktørar legg vekt på tiltak som gir kollektivtrafikken fortrinn. Tiltaka kan delast inn i to hovudområde, restriktive tiltak for bruk av personbil og tiltak som gir kollektivtrafikken betre framkomst. Restriktive tiltak for bruk av personbil kan vere auka betaling for bilbruk gjennom bomringar, auka parkeringsavgift og mindre parkeringsplassar i sentrum. Tiltak som gir kollektivtrafikken betre framkomst kan vere eige kollektivfelt, eigne trasear for kollektivtrafikk, effektive haldeplassar og signalprioritering i lyskryss. Tiltak gjennom samarbeidet om bypakkar saman med auka frekvens på kollektivtilbodet og bruk av takst som verkemiddel, vil legge til rette for auka kollektivbruk.



### 5.2.1 Storbytrengsel krev prioriteringstiltak for buss og trikk

Høg kollektivtrafikkdel er eit viktig tiltak for å effektivisere trafikkavviklinga og gi redusert trengsel og kø på gate og vei.

### 5.2.2 Kollektivtrafikkorientert arealbruk krev betre prosessar

Ei reell samordning av arealbruk og transport har avgjerande verdi for at kollektivtrafikken skal oppnå høge marknadsdelar til ein akseptabel kostnad. Kollektivtrafikksektoren og fylkeskommunane har avgrensa innverknad på arealbruken, men ber dei økonomiske konsekvensane av eit utbyggingsmønster som av og til er vanskeleg å betene på ein attraktiv og kostnadseffektiv måte. På dette området er det behov for endringar i planprosessane med sikte på meir målretta resultat.

Fylkeskommunane skal gjennom høyringar for kommunale planprosessar gi tydelege tilbakemeldingar i saker som har innverknad for kollektivtrafikken.

### 5.2.3 Kollektivtrafikk kan bidra endå sterkare til betre miljø og klima

Kollektivtrafikkens viktigaste bidrag til betre miljø og klima er å få fleire til å reise kollektivt. Samtidig er det ønskjeleg å gjere produksjonen av kollektivtransporttilbodet så miljøriktig som mogeleg. Det er avgjerande at avgiftssystemet for miljøgunstig teknologi er målretta og føreseieleg. Det vil ikkje vere rett om miljøgunstig teknologi har ein kostnadskonsekvens som fører til at trafikktilbodet må kuttast, eller ikkje kan utvidast i samsvar med marknadsmuligheitene, for å finansiere auka driftskostnadar for miljøvenleg bussteknologi.

### 5.2.4 Banetrafikken må samordnast

I dei fire største storbyområda har vi til dels ein betydeleg lokal banetrafikk, med tog, metro og trikk. Banetrafikken stiller oss overfor ekstra utfordringar på grunn av splitta ansvar mellom stat og fylkeskommune, finansieringsordningar som utilsikta oppmuntrar til nyinvesteringar framfor fornyingar og vedlikehald, og fordi banetrafikk generelt er meir kostnadskrevjande for kollektivtrafikksektoren.

Det synes å vere eit openbart behov for å vurdere ei meir driftsartsnøytral finansiering av kollektivtrafikken. Statleg ansvar for lokaltogtrafikk og lokalt ansvar for lokal banetrafikk elles er eit hinder for optimale løysingar. Fordeling av økonomiske konsekvensar kjem lett i vegen for ei rasjonell arbeidsdeling. Ei ønska mating av buss til tog, felles pris- og billettssystem i storbyområda, felles informasjon og marknadsføring, felles ruteendringsdatoar, felles beredskap ved trafikkstans mv og felles reisegarantiordningar, er nokre døme på tiltak for betre kollektivtrafikk i storbyområda som heilt eller delvis vert hindra av ansvarsdelinga mellom stat og fylkeskommune. Her må andre kommentere og formulere tekst som har meir tiltak.

### 5.2.5 Universell utforming krev ressursar

Dei lovfesta krava om universell utforming at kollektivtrafikken fører til at fylkeskommunane blir stilte overfor store økonomiske utfordringar. På landsbasis ligg truleg investeringsnivået på ein storleik på 7-10 milliardar kroner for å få infrastrukturen opp til akseptabelt nivå. Samstundes krev det meir midlar til drift og vedlikehald. For å sikre ønska tempo i tilrettelegginga er det behov for ein særskilt statlig finansieringsordning, av eit helt anna omfang og med ein større fleksibilitet enn for dagens BRA-midlar.

### 5.2.6 God trafikantinformasjon krev òg nasjonal samordning

Kollektivtrafikk er i utgangspunktet eit fylkeskommunalt ansvar, førebels med unntak for lokal, så vel som nasjonal, togtrafikk, som omtalt over. Det er likevel behov for statlige tiltak som, ved sidan av målretta finansiering, sikrar samanheng i system over fylkesgrensene.

## 5.3 Fylkeskryssande trafikk

Det er viktig å legge til rette for samanhengande og heilskapleg regionale kollektivtilbod. Det oppstår ofte organisatoriske og finansielle problem så snart ei slik rute kryssar ei fylkesgrense. Så lenge det er godt trafikkgrunnlag, blir slike ruter drevet kommersielt utan offentlege tilskot. Det kan i mange høve vere behov for slike tilbod også i meir trafikksvake regionar kor ein må inn med tilskot for å oppretthalde ruta. Vestlandsrådet har tidligare prøvd å få på plass eit slikt inter-city busstilbod på Vestlandet og Midt-Noreg frå Stavanger til Trondheim. Det er eit paradoks at eit slikt tilbod må kjøpast av fylkeskommunane, medan tilsvarande regionale togtilbod mellom byar i Noreg kommer under statleg offentlege kjøp. For å få etablert eit godt fylkeskryssande busstilbod er det nødvendig med statleg bidrag til finansiering.

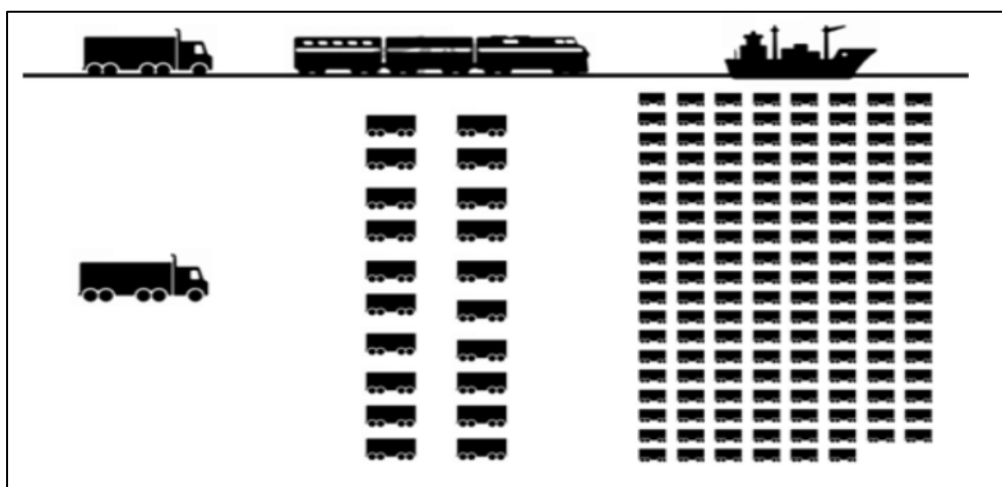
## 5.4 Mål for Vestlandsfylka

- Dei statlege tilskota må aukast, slik at vi kan nå dei nasjonale målsettingane for kollektivtrafikken.
- Heilskaplege løysingar for kollektivtrafikken i byområda må utarbeidast i samarbeid med bykommunane, kommunane dei grenser til og andre aktørar.
- Kollektivtrafikken skal ta ein større del av trafikkveksten i byar generelt.
- Staten bør gå gjennom dei organisatoriske og finansielle tilhøva i samband med kjøp av fylkeskryssande regionale bussruter. Ein bør sjå dette ift kjøp av tilsvarande regionale togtilbod mellom byar i Noreg.
- Langsiktig satsing på kollektivtrafikken gjennom auka frekvens, auka kapasitet og ein taktspolitikk som gir fleire kollektivreiser i storbyområda.
- Bestillingstransport skal vurderast i trafikksvake område.
- For å få betre samordning av arealbruk og kollektivtrafikken sine vilkår, skal fylkeskommunane gjennom høyringar i kommunale planprosessar gi tydelege tilbakemeldingar i saker som har innverknad for kollektivtrafikken
- Vi må ha eit avgiftssystem for miljøgunstig teknologi som er målretta og føreseieleg
- Det må etablerast statlege finansieringsordningar som gir fylkeskommunane muligheit til å gjere kollektivtrafikken, materiell og infrastruktur, universelt utforma
- Det er behov for statlege tiltak som sikrar informasjon om kollektivtrafikken på tvers av fylkesgrensene

## 6 SJØTRANSPORT

### 6.1 Status og utfordringar

Sjøtransport er den dominerande transportforma for godstransport på Vestlandet om ein reknar med industrigods og bulk. Konteinar- og anna type stykkgodstransport går i for stor grad på veg til og frå Vestlandet. Mykje av denne transporten via Austlandet som i realiteten fungerer som eit logistikknutepunkt for Noreg på denne typen gods.

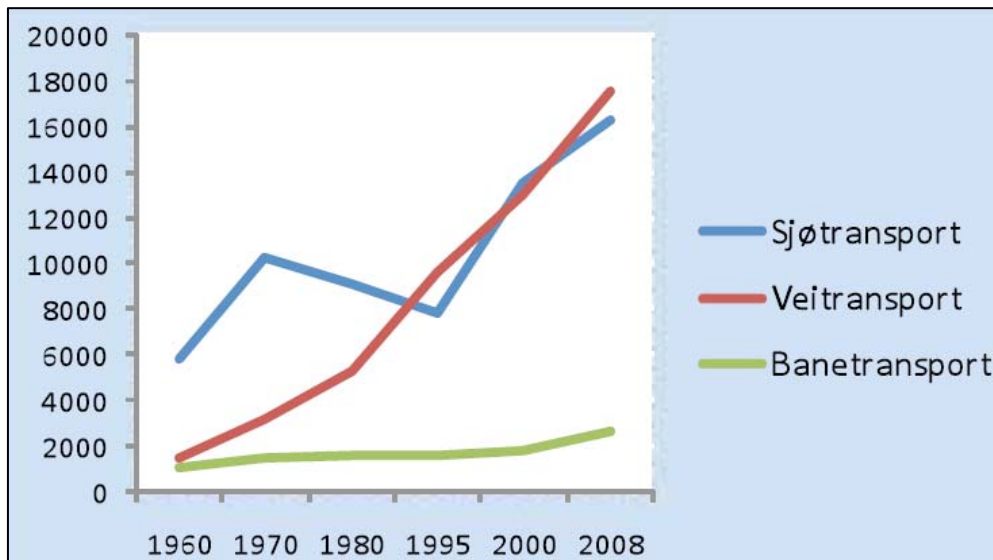


**Figur 13: Kapasitet i ulike transportmiddel.**

(Kjelde: Hvordan styrke sjøtransportens konkurransevne. Kystverket m.m.)

Persontransport på sjø er dominert av bilferjene. Hurtigbåtar tenar persontransport til stadar langs kysten med vanskelige vegtilhøve er viktige for dei einskilde lokalsamfunna. I tillegg spelar Hurtigruten ei rolle som transporttilbod for personar og gods frå Vestlandet og nordover langs kysten.

Medan persontransport på sjø i stor grad handlar om å gje befolkning og næringsliv eit godt transporttilbod, er utfordringa innan godstransport å overføre så mykje gods som mogleg frå veg til sjø og bane. Av den grunn vil dette kapitlet konsentrere seg om *godstransport* på sjø.



**Figur 14: Transportmiddelfordeling for godstransport innanlands 1970 - 2008.**  
(Kjelde: TØI; rapport 906/2009)

Lastebilen sitt største føremon er at han kan nyttas frå dør til dør. Sjøtransport krev minst to ekstra omlastingar. Brukarane oppfattar dette som meir kostbart og tidkrevjande og mindre fleksibelt, utan at det alltid er tilfelle. Nøkkelen til å oppnå målet om meir gods på sjø og bane er difor knytt til utvikling av eit tenleg system med logistikknutepunkt som er så effektive at intermodale transportlenkjer med båt og jernbane vert nytta i langt større grad for lange transportstrekningar innanriks og utanriks.

Dagens hamnestruktur på Vestlandet er kjenneteikna av mange små hamner med så små godsmengder at dei ikkje kan drive effektivt basert på inntekter frå godshandlinga. Resultatet er høge avgiftar og at hamnene må skaffe inntekter frå andre aktivitetar. Medan veg og jernbane er finansiert av det offentlege, om enn delvis med bompengar, så er investeringar i hamner i prinsippet sjølvfinansierande. Hamnene sine brukarar betalar i stor grad for dei investeringar som vert gjort. Dette er noko av grunnen til at avgiftsnivået er fleire ganger så høgt på sjøtransport i høve til veg og banetransport.

Ein anna følge av den desentraliserte og fragmenterte hamnestrukturen på Vestlandet er at hamnene ofte har dårlege vegforbindelsar. Anten fordi dei ligg i sentrumsområde i byane, der kapasitetsproblem og køar er eit problem, eller fordi dei ligg utanfor hovudvegnettet i regionen. Til dømes er få hamner knytt til hovudåra E39 på ein optimal måte. Sjølv om førre NTP fastslo at alle viktige hamner skulle ha stamvegsamband så er det langt igjen før desse vegane får den standard og dei løyvingar som kravst, i konkurranse med andre prosjekt i regionen. Vegsamband til viktige hamner må verte sett på i ein større transportpolitisk samanheng, og dermed løftast ut av ei ordinær regionbasert prioritering. Når det i arbeidet med førre NTP var fremja forslag om ein eigen budsjettpost for stamvegsamband til viktige hamnar var det nettopp for å sette fokus på samanhengen mellom effektiv og *attraktiv* sjøtransport og infrastrukturen på land.



**Figur 15: Oversikt over ISPS godkjende hamnar i Bergensområdet og Hardanger, som døme på fragmentert hamnestruktur. (Kystverket)**

For å adressere at sjøtransport er spesielt relevant for eksport og import frå Vestlandet til den globale marknaden, er Noreg med i EU si støtteordning kalla Marco Polo. Men norske verksemdar har ikkje makta å nytte dette i særleg grad. Noreg står dessutan utanfor støtteordninga knytt til *Motorways of the sea*. At Noreg ikkje deltek i internasjonale prosessar som dette, inneber ei konkurransevriding i favør utanlandske hamner.

I eit langsiktig perspektiv, kan utviklinga i nordområda og utsiktene til at Nordaustpassasjen som følgje av klimaendringar verte ein av dei viktigaste og kortaste skipsleiene mellom Europa, Russland og Asia. Vestlandet vil, som følgje av dette, i større grad spele ein sentral rolle i Skandinavisk og Europeisk sjøtransport. Vidare vil auke i skipsfarten generelt utanfor Vestlandskysten krevje auka satsing på beredskap i høve ulukker og trygge og effektive farleier.

## 6.2 Nasjonale og europeiske mål.

EU sine mål knytt til sjøtransport er i hovudsak nedfelt i satsinga på *Motorways of the sea* og har to hovudpunkt.

- Overføre gods frå veg til sjø.
- Forbetre tilgjenge til perifere regionar.

Det første av desse måla er knytt til miljøbelastningar ved auka biltrafikk og behovet for utbygging av vegnettet. Om ein føreset ein rimeleg kapasitetsutnytting, er sjøtransport meir miljøvennleg over lange strekningar enn lastebiltransport.

Dei nasjonale måla er i hovudsak parallelle med dei frå EU. Dessutan er det eit mål innan EU og i Noreg å redusere utslipp frå skip ved å utnytte teknologiske forbetringar knytt til meir effektive og miljøvennlige motorar og betre skipsskrog.



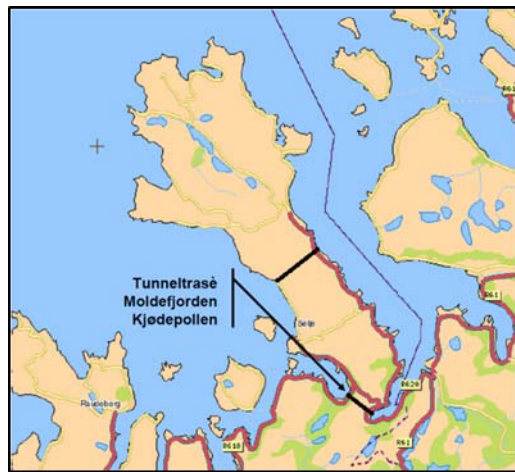
Figur 16: Marco Polo programmet. (Faksimile frå Samferdsledepartementet sine nettsider.)

## 6.3 Stad skipstunnel

### 6.3.1 Status og utfordringar

Stadhavet er eit område som er problematisk for sjøtransporten ved dårleg ver. Straum-, vind- og botntilhøva skapar komplekse og potensielt farlege bølgetilhøve som gjer at farty anten må vente eller køyre med redusert fart for å krysse Stadhavet når tilhøva er som verst. I tillegg aukar risiko for ulukker med potensielt store konsekvensar for menneske, verdiar og miljø. Stadhavet utgjer dermed ofte eit brot i transportkorridoren langs Vestlandskysten noko som gjer det vanskeleg å nå måla med auka transport av gods frå veg til sjø.

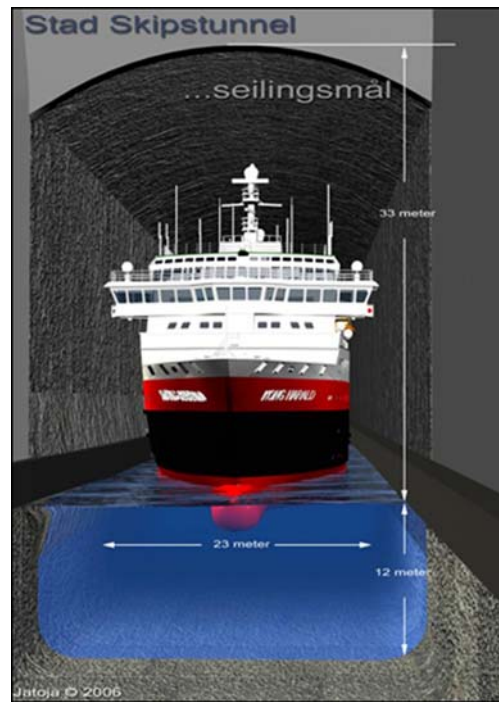
Ein skipstunnel gjennom det relativt smale Stadlandet har i mange tiår vore eit mål for å få bukt med problema med å kryssa rundt Stadt. Tunnelen skal gå gjennom der Stadlandet er smalast, mellom Kjødipollen i Nordfjord og Moldefjorden på Sunnmøre. I denne traseen er det vurdert ein liten og ein stor tunnel, der den store er dimensjonert etter hurtigruteskipet Midnatsol, jfr fig. 17.



Figur 17: Trase Stad skipstunnel (KVU 2010)

### 6.3.2 Utgreiingar, prosess og løyvingar

Det er utført over eit dusin utgreiingar i arbeidet med Stad skipstunnel sidan 1989. I 2007 vart det laga ein KVVU på bestilling frå Fiskeri og Kystdepartementet som mellom anna skulle vurdere dei samfunnsøkonomiske konsekvensane av Stad skipstunnel. Denne konkluderte med at prosjektet ville ha positiv nytteverdi og dermed burde utgreiast vidare med tanke på realisering. KVVU'en vart sendt til departementet for kvalitetssikring tidleg fase, men vart ikkje vurdert. Resultatet blei i staden at departementet bestilte ein ny KVVU<sup>10</sup> som vart ferdig og overlevert på tampen av 2010. I mellomtida vart Stad skipstunnel omtalt som eit viktig farleiprojekt og løyvd 200 mill. i siste fireårsperiode av Kystverket sitt handlingsprogram til NTP 2010-2019. Løyvinga vil dermed vere avhengig av departementet sin konklusjon i KS1-prosessen.



Figur 18: Dimensjonering, stor tunnel. ([www.kystverket.no](http://www.kystverket.no))

KVVU rapporten frå 2010 konkluderte stikk i strid med den førre KVVU'en og rår frå bygging av skipstunnelen. Rapporten peiker på ein negativ netto nytte på kring 1,5 mrd. som hovudgrunnen til å rå frå bygging. Denne rapporten har seinare vorte kritisert i ein rapport laga av SINTEF bedriftsutvikling,<sup>11</sup> der ein konkluderer med at tunnelen med stort sannsyn vil kunne ha positiv netto nytte.

### 6.3.3 Vestlandsrådet sine mål

Vestlandsrådet meiner at Stad skipstunnel vil vere eit framtidsretta prosjekt som både vil tene skipsfarten langs Norskekysten, og verte ein attraksjon i verdsklasse som i seg sjølv vil skape merksemd for regionen. Vidare vil Vestlandsrådet peike på at Stad skipstunnel med opninga av ein hurtigbåtrute mellom Måløy og Ålesund, vil bidra til regional utvikling og integrasjon.

Vestlandsrådet meiner difor at Stad skipstunnel må prioriterast i NTP 2014-2023 som eit nasjonalt prosjekt.

<sup>10</sup> Kystverket, Konzeptvalgutredning Stad skipstunnel. (20. desember 2010)

<sup>11</sup> Raabe og Eilertsen SINTEF, KVVU Stad skipstunnel - en kritisk gjennomgang. (10. februar 2011)

## 6.4 Mål for Vestland fylke

Også for vestland fylke er overføring av gods frå veg til skip eit hovudmål. Skal ein oppnå eit slikt mål, vil det krevje ein heilskapleg og samordna strategi, ikkje minst fordi mange hamner på Vestlandet har godsmengder som er mindre enn kritisk masse for sunn og ekspansiv drift. Vestlandsrådets mål for sjøtransporten vil difor vere:

- Realisere Stad skipstunnel som det største og viktigaste av fleire farleiprojekt som er naudsynt for å legge til rette for auka godstrafikk langs Vestlandskysten
- Ein sunn balanse mellom konsentrasjon av gods til ein skilde hamner og betening av stadane langs kysten.
- Utvikling av ein framtidretta rollefordeling mellom hamner langs Vestlandet.
- Utvikling av eksisterande hamner og terminalar i byar og regionar til å fungere saman som logostikknutepunkt gjennom utvikling av vinn-vinn situasjonar.
- Etablere gode tilknytingsveggar til hamner/logistikknutepunkt, samt utvikle eit regionalt vegnett som bidreg til å optimalisere intermodalitet i godstransporten.
- Justere avgiftsregimet og utnytte finansielle ordningar som fremjar bruk av sjøtransport.
- Redusere utslepp frå skipstrafikk.



## 6.5 Handlingsplan for Vestland fylke

Med bakgrunn i problemstillingar og utfordringar samt formulerte mål foreslår Vestlandsrådet følgjande hovudpunkt for ein *handlingsplan for godstransport på sjøen*.

- Utarbeide oppdatert dokumentasjon av korleis avgiftsregima for veg, bane og sjøtransport går i disfavør av sjøtransporten, som grunnlag for å endre avgiftsregimet slik at sjøtransporten ikkje vert urimeleg belasta i høve til transport på veg og jernbane.
- Utarbeide dokumentasjon og grunnngje at Noreg må etablere ein tilsvarande støtteordning som EU har for “Motorways of the sea”
- Utvikle ein strategi for utnytting av hamnetilbodet på Vestlandet som gjer det enklare å velje sjøtransport. Det tyder ein balansert strategi for konsentrasjon av gods og rollefordeling mellom hamner
- Dokumentere behovet for at etablering av gode lokale vegsamband til hamner/terminalar må implementerast i ein nasjonal strategi for utvikling av intermodal transport, og dermed løfte slike vegsamband ut av regionale prioriteringar.
- Dokumentere kvifor og korleis regionar bør bindast saman for å oppnå kritisk masse for godsmengder
- Etablere ein felles organisasjon for logistikknutepunkt innan dei ulike byar/regionar som kan bidra til ei effektiv overføring av gods mellom ulike transportformar og dermed gjere intermodal transport konkurransedyktig med lastebiltransport over lange strekningar.
- Sette krav til bruk av utsleppsreducerande teknologi på lokale båtar og ferjer, og arbeide for tilsvarande krav på båtsamband langs kysten og til/frå utlandet. Døme på slike teknologiar kan vere: gass, meir effektive motorar, utvikling av nye skrogtypar, landstraum til båtar som ligg til kai etc.



## 7 GJENNOMFØRING OG FINANSIERING

### 7.1 Mål og strategiar

I Vestlandsrådet sitt handlingsprogram frå 2007 vart det fokusert på at statlege løyvingar ikkje sto i forhold til behovet, og at Vestlandet var den landsdelen med høgst bompengetrykk. Handlingsprogrammet fokuserte på alternative finansieringsformar for store vegprosjekt og løfta fram eit døme med prosjektfinsiering av Rogfast, med låg lånerente i eit statleg fond for prosjektfinsiering.

Dette handlingsprogrammet vil følgje opp følgjande tiltakspunkt frå førre handlingsprogram:

H.1.1. Vestlandsrådet må ta initiativ mot samferdsledepartementet for å sikre tilrettelegging og igangsetjing av ei prøveordning med prosjektfinsiering langs E39 "kyststamvegen" i NTP 2010 - 2019

Opprusting av E39 til ein ferjefri hovudåre gjennom landsdelen er den viktigaste saka for Vestlandsrådet og difor vil dette avsnittet i handlingsprogrammet fokusere på finansiering av E39.

### 7.2 Status og utfordringar

Dagens finansiering av samferdsletiltak er ikkje optimal for store prosjekt. Årlege løyvingar med utgangspunkt i fireårsperiodane i NTP vil i mange høve føre til at store samanhengande vegprosjekt vert delt opp i mindre bitar med små og korte kontraktar. Denne modellen fører til auka kostnader og tidsbruk, samt lite attraktive kontraktar med avgrensa konkurransepotensiale. Korte kontraktar legg heller ikkje opp til rasjonell anleggsdrift.

Parallellutbygging av større samanhengande prosjekt blir vanskeleg ettersom dei ulike delprosjekta må konkurrere om prioriteringar slik at strekningar som til ein kvar tid er klar for realisering ikkje vert bygd så snart som råd.

For Ferjefri E39 er utfordringa å tilpasse ei finansieringsløyving som gjer optimal framdrift gjennom store, attraktive anleggskontraktar.

Utgangspunktet er at ferjefri E39 har ein kostnadsramme på kring 100 mrd. kroner, jfr. Transportplan for Vestlandet (2007)

### 7.3 Finansiering av E39

#### 7.3.1 Banebrytande anlegg - banebrytande finansiering

Ferjefri E39 er eit prosjekt som vil bryte barrierar. Dei store fjordkryssingane krev banebrytande ingeniørkunst som vil utvikle verdslaiende norsk kompetanse innan fjordkryssing. Vestlandsrådet meiner at E39 er eit prosjekt som legg til rette for nytenking og når det gjeld finansiering og gjennomføring. Prosjektet sin storleik og kompleksitet gjer at nye finansieringsmodellar må vurderast.

### 7.3.2 E39 ferjefritt som eitt prosjekt

E39 er ei hovudåre som bind saman Vestlandet mellom Kristiansand og Trondheim. Vidare er vegen eit sentralt bindeledd i dei ulike bu og arbeidsmarknadsregionane på Vestlandet og den viktigaste åra internt og ut av landsdelen, både til destinasjonar i Noreg og som hovudåre til kontinentet, jfr kapittel 2. Målet for Vestlandet er at *heile* E39 skal rustast opp slik at vegen får tenleg standard utan ferjestrekningar i løpet av dei neste 20 åra. I tillegg vil etableringa av E39 ferjefritt som eit samla prosjekt markere ei politisk semje kring dette prosjektet som eit nasjonalt løft innanfor samferdsle. Prosjektet bør difor samlast som eitt prosjekt med løyvingar som er sikra gjennom heile 20-årsperioden.

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 løysingar både innan teknologi og 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.

### 7.3.3 100 mrd. på 20 år

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

Vestlandsrådet legg til grunn at E39 vert eit offentleg gjennomført og styrt prosjekt, men lagt til rette for større totalentreprisar som aukar attraktiviteten blant entreprenørar og legg til rette for innovasjon og nyskaping. Med utgangspunkt i at ferjefri E39 har ein totalkostnad på 100 mrd. vil Vestlandsrådet presentere følgjande skisse til finansieringsløyving for Ferjefri E39.

- 5 mrd. i årlege investeringar i 20 år med ein avklart fordeling mellom bompengar og statlege løyvingar.
- Inndeling i store kontraktstrekningar, til dømes ein innan kvart av dei seks fylka, der dei årlege 5 milliardane vert fordelt etter ein samla plan.
- Ved totalentrepriser tek det offentlege over anlegga ved ferdigstilling mot ein garantitid frå entreprenør. Dermed får det offentlege ansvaret for drift og vedlikehald frå dag ein, noko som reduserer entreprenørane sin risiko knytt til slike kostnader. Dermed unngår ein å finansiere dette risikomomentet.

Kvart av dei seks kontraktssområda opererer uavhengig av kvarandre. Dette opnar for parallell utbygging utan behov for å prioritere mellom dei. Prioriteringa mellom ulike delprosjekt vil finne stad innanfor kvart kontraktssområde, noko som gjer det enklare å sette inn ressursane der det trengst. Når delprosjekta er ferdige vert anlegga overlevert til det offentlege.

I tillegg til statlege løyvingar vil det verte naudsynt med bompengar på einskilde strekningar der det er tilstrekkeleg potensial. Dette for å sikre midlar til å gjennomføre dei delar av strekninga som til ein kvar tid er klar for bygging.

### 7.3.4 Tiltak

Ei løysing som skissert her bygger på erfaringar frå andre land i Europa der slike alternative finansieringsformer er vanleg for store infrastrukturprosjekt. Undersøkingar viser at slike løysingar er kostnadseffektive. Den konkrete løysinga for E39 må sjølvstøtt greiast ut grundig for å verte optimal. Vestlandsrådet ser det som naudsynt at finansieringsløysingar vert eit hovudtema i Statens vegvesen si utgreiing om ferjefri E39 jfr. avsnitt 2.2.4 i dette handlingsprogrammet.

#### **Tiltak for å sikre optimal gjennomføring av E39 ferjefritt.**

- E39 ferjefritt må etablerast som eitt samla prosjekt
- E39 må få ein eigen, langsiktig finansieringsordning.
- Finansiering av E39 må verte eige tema i Statens vegvesen sitt prosjekt om E39 ferjefritt med fokus på
  - Rask gjennomføring
  - Langsiktige løyvingar
  - Rasjonelle løysingar gjennom innovative og kreative løysingar
  - Attraktive kontraktar
- Vestlandsrådet vil i samråd med fylkeskommunane følgje opp desse tiltaka med sikte på prioritering i NTP og ein eigen stortingsproposisjon for E39 ferjefritt i perioden 2011 - 2013

# Vestlandsrådet

Vestlandsrådet  
Arkitekt Eckhoffsgt. 1  
Postboks130  
4001 Stavanger  
Telefon (+47) 51 92 10 67  
Mobil (+47) 91 32 24 63  
E-post: [odd.erik.hansgaard@rogfk.no](mailto:odd.erik.hansgaard@rogfk.no)