

Saknr: 2020/36931-1
Saksbehandlar: Ole Ingar Hæreid

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Vestlandsrådet		25.02.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Forslag til vedtak

1. Vestlandsrådet ser det som viktig at fylkeskommunane i størst mogleg grad samlar seg om ei felles transportpolitisk prioritering og satsing på Vestlandet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
2. Vestlandsrådet ber fylkeskommunane vurdere følgjande felles transportpolitiske prioriteringar i uprioritert rekkefølge i det vidare arbeidet med innspel til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
 - a. For å utvikle dei store vekstområda langs kysten på Vestlandet må E39 mellom Stavanger-Trondheim planleggast og utbyggast med ei langsiktig målsetting om ferjefri standard. På kortare sikt må det prioriterast opprustingsprosjekt og rassikringstiltak på land mellom ferjestrekningane.
 - b. Stad skipstunnel ligge inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029. og må prioriterast i første del av NTP 2022 - 2033.
 - c. Det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.
 - d. Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Det må opprettast eit eige gjennomføringsprogram for å finansiere lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på riks- og fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan 2022-2033.
 - e. Vestlandet er ein stor eksportregion for utførsel av varer til Europa og andre internasjonale marknader. Det må innførast endringar i sjøtransporten sine avgifter for å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø.
 - f. Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta har betydelege meirkostnader i høve til konvensjonell teknologi. For å sikre rask innføring av miljøvenleg ferje - og snøggbåtdrift må staten ta eit større ansvar for utviklings- og investeringskostnader, og innføre ei målretta finansieringsordning for å dekke auka driftskostnader med låg- og nullutsleppsteknologi.

- g. Satsinga på bymiljøavtalar/bypakkar må utvidast til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

Samandrag

Denne saka trekker opp framlegg om felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet inn mot Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Vestlandsrådet oppmodar fylkeskommunane om å legge desse transportpolitiske prioriteringane til grunn for sine innspel til Nasjonal transportplan:

- Ein opprusta og ferjefri E39 i løpet av 20 år
- Realisering av Stad skipstunnel i første del av Nasjonal transportplan 2022 - 2033
- Utarbeide ein nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet med statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.
- Ei satsing på reduksjon av forfallet på riks- fylkesvegnettet. Utbetring av tunnelar etter tunnelsikkerheitsforskrifta må finansierast av staten.
- Overføring av gods frå veg til sjø og bane
- Tiltak som reduserer klimagassutslepp, statleg finansiering av auka kostnader med utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.
- Satsing på bymiljøavtalar/bypakkar for mindre byområder

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og vegavd

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

1. Bakgrunn for saka

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som dannar grunnlaget for regjeringa sin heilskaplege transportpolitikk, med bruk av tiltak og virkemiddel, samt samspel mellom transportformene. Nasjonal transportplan vert revidert kvart fjerde år.

I brev frå Samferdsledepartementet 21.11.2019 blir m.a. fylkeskommunane inviterte til å kome med innspel til prioriteringar med utgangspunkt i identifiserte utfordringar, jf. vedlegg. Departementet ber om at følgjande vert lagt vekt på i arbeidet med innspela:

- Forslag til løysingar vert framstilte i prioritert rekkjefølgje.
- Løysningane må være eigna til å handtere dei identifiserte utfordringane. Det er viktig at samanhengen mellom utfordringar og forslag til løysingar er godt beskrevet.
- Fylkeskommunane og storbykommunane vert bedne om å gjere greie for i kva utstrekning dei prioriterer å gjennomføre løysningane på område der dei sjølv har eit ansvar.

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som gir regjeringa sin transportpolitikk. Den legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv bruk av verkemiddel og samspel mellom transportformene. Nasjonal transportplan blir revidert kvart fjerde år.

Fylkeskommunane på Vestlandet, samt Vestlandsrådet, har gitt innspel på transportpolitiske prioriteringar til gjeldande NTP og til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

I denne saka vil Vestlandsrådet gje innspel til vestlandsfylka på prioritering av ei felles transportpolitisk satsing for Vestlandet.

2. Transportpolitiske prioriteringar på Vestlandet i gjeldande NTP 2018 - 2029

Vestlandsrådet handsama høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2018 - 2029 i møte 26. mai 2016, sak14/16. Vestlandsrådet gjorde følgjande samrøystes vedtak:

- *Vestlandsrådet ser at sjølv med høg ramme når vi ikkje dei måla landsdelen vår har for veginvesteringar. Det vil difor vere behov for vesentleg påplussing av høg ramme. Utan dette vil ikkje NTP svare på utfordringane/behova på Vestlandet.*
- *Vedtekne statlege plan for utbygging av ferjefri og opprusta E39 Kristiansand -Trondheim i løpet av 20 år må oppretthaldast og fullfinansierast. Alle analyser syner at prosjektet har høg samfunnsøkonomisk lønnsemd og er ei viktig nasjonal satsing. Ferjefri E39 Kristiansand-Trondheim vil gje ein samangangande, transportsikker veg og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping.*
- *Det må gjennomførast eit krafttak for å ta igjen etterslepet på vedlikehald av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet legg til grunn at det vert kanalisert tilstrekkeleg med økonomiske midlar til fylkeskommunane slik at ein kan fjerne forfallet på alle riks- og fylkesvegane i dei fire vestlandsfylka, samt gjennomføre nødvendige oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnelar.*
- *Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvalitetar. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.*
- *Vestlandsrådet legg til grunn auka innsats til rassikring på både riks- og fylkesvegnettet i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe. Det vil seie at det offentlege vegnettet skal vere skredsikra innan 2030.*

- *Vestlandsrådet går inn for realisering av Stad Skipstunnel med oppstart i perioden 2018-21.*

I møte den 25. oktober 2017, sak 22/17 vedtok Vestlandsrådet følgjande fråsegn til Nasjonal transportplan, handlingsprogram 2018 - 2023:

1. *Vestlandsrådet tek til etterretning at det behov for kostnadsreduksjonar for dei store fjordkryssingsprosjekta, og avventar revidert framdriftsplan for Ferjefri E39. Det er behov for tilstrekkeleg med planleggingsmidlar for å kunne realisere prosjektet. Samstundes vil rådet peike på at det også er trong for å få ein god og samanhengande standard langs heile E39. Dette vil binde byane og distrikta langs vestlandskysten saman og redusere transport-kostnadene for næringslivet.*
2. *Behova for skredsikring på Vestlandet er særst store, og det er trong for å prioritere meir midlar til skredsikring av vegane i dei fire fylka i åra som kjem. Vestlandsrådet ber om at det innan første rullering av NTP 2018-2029 vert utarbeidd ein nasjonal skredsikringsplan for Rv- og Fv-nettet (hhv. post 31 og post 60). Planen må ha ein fastlagd tidshorisont for når planen skal vere fullført.*
3. *Vestlandsrådet er nøgd med at det vert satsa på å ruste opp tunnellar, slik tunnelforskrifta legg opp til. Det er likevel store behov for opprusting av fylkesvegnettane i tråd med forskrifta. Vestlandsfylka har relativt sett ein stor andel av tunnelane i Norge. Derfor er det svært viktig at fylkeskommunane på Vestlandet med mange og lange tunnellar får tilstrekkelig med midlar frå staten, slik at også tunnelane på fylkesvegnettet tilfredsstiller krav til tryggleik.*
4. *Det er eit stort behov for å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Vestlandsrådet ber om at regjeringa har eit særleg fokus på dette i den vidare oppfølginga av NTP.*
5. *Vestlandsrådet tek inndelinga av hovudvegsamband mellom aust og vest til etterretning, og avventar neste NTP for vidare satsing på desse vegsambanda. Stortinget har opna for førehandsog parallell innkrevjing av bompengar for tunellen Seljestad-Røldal når planane her er klare. Vestlandsrådet ber Statens vegvesen ha stort fokus på ferdigstilling av desse planane.*
6. *Vestlandsrådet er nøgd med at Stad skipstunnell er innarbeidd i NTP 2018-29, og ber om at Kystverket har stort fokus på gjennomføring av prosjektet i samsvar med framdriftsplanen.*
7. *Eit samla Vestland har arbeidd aktivt for ferjefri E39, og har sagt ja til store garantiansvar for å realisere dette, i første omgang ved bygging av Rogfast med start i 2018. Vestlandsrådet er svært oppteke av at gjeldande EØS-regelverk, der ein som konsesjonsmyndigheit ikkje kan nekte privat ferjedrift på same strekning, bør utfordrast. Alternativt må ein gjennomføre ei ny vurdering av finansiering og garantiansvar for prosjekta*

3. Sentrale transportpolitiske utfordringar på Vestlandet for NTP 2022-2033.

I Vestlandsrådet sitt møte 21.06.19 fekk arbeidsutvalet i Vestlandsrådet fullmakt til å samanfatte eit felles brev om hovudutfordringar på transportområdet i komande NTP 2022-2033. Dette brevet vart sendt i tillegg til dei dei fråsegnene som fylkeskommunane hadde sendt inn. Arbeidsutvalet sendte følgjande innspel i uprioritert rekkefølge:

Rassikring

Vestlandet er et stort skredområde. Som følge av klimaendringene ser vi hyppigere tilfelle med skred og flom. Det er derfor viktig med en økt satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet forutsetter at det lages en helhetlig, nasjonal plan for skred- og flomsikring av riks- og fylkesvegnettet, slik flere har krevd, blant annet Nasjonal Rassikringsgruppe og Regionrådet for Haugalandet. Planen må sikre finansiering slik at den blir gjennomført i løpet av en tidsramme på 12 år. Prosjekter i kategori rød må fullfinansieres i første del av ny NTP-periode.

Forfall på veginfrastruktur

Med sitt lange vegnett har Vestlandet større utfordringer enn andre på vedlikehold. Generelt har det på den eksisterende veginfrastrukturen over tid, oppstått betydelig forfall. Dette er et resultat

av flere forhold, men skyldes hovedsakelig at omfanget av vedlikeholdstiltak ikke har vært tilstrekkelig for å opprettholde tilstandsnivået på et akseptabelt nivå. Forfall kan påvirke både trafiksikkerhet, framkommelighet og har negative konsekvenser for miljøet. I samband med NTP 2022-2033 må det sikres tilstrekkelig med midler for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunneler. Fylkeskommunene må settes i økonomisk stand til å ivareta veieirransvaret på en god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Tunnelvedlikehold

Tunneler er en viktig del av både riks- og fylkesvegnett som binder sammen Vestlandet. Tunnelforskriften er et bidrag til å gjøre tunneler trygge. Samtidig er det knyttet store kostnader til oppfølgingen av tunnelsikkerhetsforskriften. Det er viktig for fylkeskommunene på Vestlandet at det i kommende NTP settes av midler for oppfølging av forskriften.

Overføring av gods fra veg til sjø og bane

En godsundersøkelse, gjennomført av Statens vegvesen og flere fylkeskommuner på Vestlandet i 2018 viser at andelen gods som transporteres på veg har økt de siste årene. Dette medfører økte miljøproblemer og har negative konsekvenser for trafiksikkerheten. Det bør tilrettelegges for bedret framkommelighet for næringstransport i by- og bynære områder.

For å stimulere til overføring av gods fra veg til sjø og jernbane er det nødvendig med både økonomiske insentiver og investeringer.

Næringslivet beskriver i godsundersøkelsen gjennomført på Vestlandet i 2018 ledetid, framføringssikkerhet, pålitelighet og kapasitet som hovedutfordringer knyttet til godstransport på jernbane. Dersom man skal øke andel gods transportert med jernbane må jernbaneinfrastrukturen oppgraderes. I tillegg må driftssikkerheten økes.

I samme undersøkelsen ble ulike avgifter trukket frem som en utfordring for målsettingen om økt andel godstransport på sjø. Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som sikrer nærskipfarten. I undersøkelsen ble det blant annet trukket fram avgift på LNG som et eksempel på en avgift som motvirker ønsket utvikling om mer gods på sjø. En ber departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan de bedre kan understøtte målet om mer gods fra vei til sjø. Det bør fremmes en egen nærskipsstrategi. I tillegg må det prioriteres en utbedring av farleder.

Finansiering og innføring av ny og miljøvennlig teknologi

Vestlandsrådet er opptatt av at transport skal gi mindre klimagassutslipp. Tilbudsdokumenter for båt- og fergetrafikk må derfor utformes slik at nullutslippsfartøy kan prioriteres. Fylkeskommunene på Vestlandet vil gjerne kunne stille krav til nullutslippsteknologi og et grønt miljø- og klimaregnskap, og forventer statlige incentivordninger og kompensasjon for økte driftsutgifter for fylkeskommunene. Generelt må Nasjonal transportplan avklare økonomiske konsekvenser som utvikling og innfasing av ny teknologi medfører. Det må utvikles en strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi.

Binde sammen Vestlandet

Vestlandet har en utfordrende geografi som krever store investeringer til å binde sammen fylkeskommunene på Vestlandet på en god og trygg måte. Fylkeskommunene på Vestlandet står samlet om en opprustet og ferjefri E39 og bygging av Stadt skipstunnel. I tillegg er kortbanenettet viktig for næringsliv og befolkning på Vestlandet. Fylkeskommunene får ansvaret for flyrutekjøp fra 2020, og må sikres økonomi til et akseptabelt flyrutetilbud på kortbanenettet, og driftstøtte til private flyplasser.

4. Forslag til felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033

Med utgangspunkt i tidlegare fråsegner til Nasjonal transportplan, vil fylkesrådmannen føreslå at Vestlandsrådet går inn for følgjande forslag til felles transportpolitiske prioriteringar, som grunnlag for fylkeskommunane sine innspel til prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033.

E39

I Vestlandsrådet sin transportplan 2007 - 2019, handlingsprogram 2012-2015 er E39 trekt fram som den trafikale ryggrada for Vestlandet. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda og knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman. Samstundes er vegen tilførselsveg til dei viktigaste og største hamnene på Vestlandet for godstransport ut til Europa og interkontinentale marknader. E39 har ikkje den standard som kan forventast av ein sentral stamveg. Både reisetid og kostnadar er vesentleg større enn elles i landet. Alle Vestlandsfylka i tillegg til Trøndelag og Agder står saman bak krava om utvikling av E39. Opprusting av E39 og dermed vesentleg betra kommunikasjon for befolkning og næringsliv på Vestlandet er ei særskilt fanesak for Vestlandsrådet.

Ferjefri E39 er den viktigaste einskildsaka for Vestlandsrådet. Med satsing på ferjefri E39 er det meint både opprusting av dagens E39 med eit minstemål om «gul midtstripe», skredsikring og fjordkryssingar langs E39. Avløyning 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.

I handlingsprogrammet er det definert følgjande 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 (i uprioritert rekkjefølgje):*
 - *Hordfast*
 - *Kryssing av Sognefjorden*
 - *Nordfjordkryssinga*
 - *Kryssing av Storfjorden/Sulafjorden*
 - *Romsdalsfjorden*
 - *Halsafjorden*

Stad skipstunnel

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 fartøy 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.

Det er utført ei rekkje utgreiingar i arbeidet med Stad skipstunnel sidan 1989. Stad skipstunnel ligg inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029, men alle prosjekt med ei kostnadsramme over 750 mill. kr må gjennom ekstern kvalitetssikring før dei kan leggjast fram for Stortinget til endeleg avgjerd. Kystverket utarbeidde eit forprosjekt for Stad skipstunnel, som har vore gjennom ei ekstern kvalitetssikring. Samferdsledepartementet fekk overlevert rapport om ekstern kvalitetssikring av skipstunnel i mai 2018.

I 2019 vekk Kystverket i oppdrag frå Samferdsledepartementet om å gå gjennom prosjektet på nytt. Målet var å få kostnadane ned til det nivået som var avsett i NTP 2018 - 2029. Kystverket var i realiteten bedt om å synleggjere av skipstunnelen kan byggast for 2,7 mrd. kr., som var Kystverket sitt kostnadsoverslag i forprosjektet. Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet berekna kostnaden til 3,7 mrd. kr.

I juni 2019 leverte Kystverket sin siste rapport, som viser at det er mogleg å realisere skipstunnelen innanfor ei kostnadsramme på 2,7 mrd. 2016-kr med ein rekkje kostnadsreducerande tiltak.

Skredsikring

I Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehovet for riks- og fylkesvegar i Region vest og Region Midt frå desember 2019 går det fram at det samla skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegnettet på Vestlandet er på om lag 44 mrd. 2019- kr. For fylkesvegnettet på Vestlandet er det samla behovet på om lag 17 mrd.kr. (2019), og om lag 26 mrd. kr. (2019) på riksvegnettet. På fylkesvegnettet på Vestlandet er det registrert 110 skredpunkt i høg fareklasse, 290 skredpunkt i middels fareklasse og 594 i låg fareklasse. For riksvegnettet er det registrert 65 skredpunkt i høg fareklasse, 80 skredpunkt i middels fareklasse og 87 skredpunkt i låg fareklasse.

Det samla skredsikringsbehovet på Vestlandet og klimaendringane, tilseier at det er behov for meir midlar til flaum og skredsikring enn dei 13. mrd. kr. som er sett av i gjeldande NTP. Vestlandsrådet føreset at det vert utarbeidd ein heilskapleg, nasjonal plan og finansieringsprogram for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet, slik som m.a. Nasjonal Rassikringsgruppe har stilt krav om. Det må sikrast ei finansiering slik at den nasjonale planen blir gjennomført i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.

Skredfaktorkategori	Høg	Middels	Låg	Sum
Fv. Rogaland				
Tal kredpunkt totalt	0	13	56	69
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	2	32	34
Kostnad (mill. 2019-kr)	0	355	268	623
Fv. Hordaland				
Tal kredpunkt totalt	37	74	109	220
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	34	93	127
Kostnad (mill. 2019-kr)	4 417	449	91	4 957
Fv. Sogn og Fjordane				
Tal kredpunkt totalt	59	103	142	304
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	27	116	143
Kostnad (mill. 2019-kr)	6 627	1 349	676	8 652
Fv. Møre og Romsdal				
Tal kredpunkt totalt	14	100	287	401
Tal skredpunkt som manglar kostnad				
Kostnad (mill. 2019-kr)	2 375	727		3 103
Sum				
Tal skredpunkt totalt	110	290	594	994
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	63	241	304
Kostnad (mill. 2019-kr)	13 419	2 880	1 035	17 334

Berekna skredsikringsbehov på fylkesvegnettet på vestlandet 2019 (SVV: Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar)

Skredfaktorkategori	Høg	Middels	Låg	Sum
Rv. Rogaland				
Tal kredpunkt totalt	4	2	14	20
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	0	12	12
Kostnad (mill. 2019-kr)	2 545	30	28	2 603
Rv. Hordaland				
Tal kredpunkt totalt	38	41	33	112
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	11	26	37
Kostnad (mill. 2019-kr)	9 426	447	6	9 879
Rv. Sogn og Fjordane				
Tal kredpunkt totalt	21	20	9	50
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	6	9	15
Kostnad (mill. 2019-kr)	12 998	129	0	13 127
Rv. Møre og Romsdal				
Tal kredpunkt totalt	2	17	31	50
Tal skredpunkt som manglar kostnad				
Kostnad (mill. 2019-kr)	54	701		755
Sum				
Tal skredpunkt totalt	65	80	87	232
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	17	47	64
Kostnad (mill. 2019-kr)	25 023	1 307	34	26 364

Berekna skredsikringsbehov på riksvegnettet på vestlandet 2019 (SVV: Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar)

Redusere forfall på riks- og fylkesveg

Fylkeskommunane på Vestlandet har ansvar for om lag 11 300 km fylkesveg. Over tid har det oppstått eit vesentleg forfall på eksisterande veginfrastruktur. Forfall kan påverke m.a. trafiksikkerheit og framkomst. Forfall vil også ha negative konsekvensar for miljøet. I tillegg er det dårleg økonomi i å la forfallet bli så stort at det er behov for meir omfattande og dyrare tiltak for å rette opp forfallet.

Utfordringane i dagens infrastruktur på veg er mellom anna flaskehalsar på vegnettet, stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet, strekningar som er skredutsette, tunnelar som må sikrast for å oppfylle tunnelsikkerheitsforskrifta, samt ein geografi med mange ferjestrekningar som tar tid for både person- og varetransporten. I framtida vil det vere ei stor utfordring å ha ein infrastruktur som er tilpassa eit villare og våtare klima.

Fylkesvegnettet er viktig for framkomsten både for næringsliv, transport og folk flest. Fylkeskommunen må settast økonomisk i stand til ha ei drift og eit vedlikehald på fylkesvegnettet som gjer fylkeskommunen i stand til å redusere forfallet på fylkesvegnettet. I arbeidet med gjeldande NTP føreslo Statens vegvesen å opprette ei eige program for redusere forfallet på fylkesvegnettet. Fylkeskommunane har i dag ikkje økonomiske rammer til å kunne redusere forfallet på fylkesvegnettet. Staten må derfor innføre eit nasjonalt finansieringsprogram for særskilt finansiering av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet.

Godstransport

I 2018 gjennomførte Statens vegvesen og fleire fylkeskommunar på Vestlandet ei større godsundersøking som viste at delen gods som vert transportert på veg har auka dei siste åra. Dette medfører auka miljøproblem og har negative konsekvensar for trafikktryggleiken. For å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø og jernbane er det nødvendig med både økonomiske insentiv og investeringar.

I godsundersøkinga peika næringslivet på følgjande hovudutfordringar knytt til godstransport på jernbane: ledetid, framføringssikkerheit, pålitelegheit og kapasitet. Dersom delen gods transport med jernbane skal aukast, må jernbaneinfrastrukturen oppgraderast med kryssingsspor, dobbeltspor eller andre tiltak. I tillegg må driftstryggleiken aukast.

I same undersøking vart ulike avgifter trekt fram som ei utfordring for målsettinga om auka del godstransport på sjø. Det må etablerast eit avgifts- og gebyrssystem som sikrar nærskipfarten. I

undersøkinga vart det m.a. vist til avgift på LNG som eit døme på ei avgift som motverkar ei ønskja utvikling om meir gods på sjø. Vestlandsrådet ber departementet greie ut korleis hamnene er organiserte og korleis dei betre kan understøtte målet om meir gods frå veg til sjø. Det bør leggst fram ein eigen nærskipsstrategi. I tillegg må utbetring av farleier prioriterast.

Reduksjon i klimagassutslepp - ny teknologi og innovasjon

I 2019 la samferdsledepartementet og klima- og miljødepartementet fram «Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025. Regjeringa har høge ambisjonar for å fase inn låg- og nullutsleppsteknologi i transportsektoren generelt, og i kollektivtransporten spesielt. Klimagassutsleppa skal først og fremst reduserast der det er billigast, slik at vi kan oppnå raskare og større reduksjonar i utsleppa. Regjeringa sitt mål om ein fossilfri kollektivtransport skal ikkje gå på kostnad av kollektivtilbodet. Strengare miljøkrav skal ikkje svekke konkurranseevna kollektivtransporten.

I vedtak 662 (2017-18) bad Stortinget regjeringa om å sette i verk tiltak for å få passasjertransporten på hurtigbåt utsleppsfri basert på hydrogen- eller el-batteriteknologi. Regjeringa vart bedt om å følgje opp fylkeskommunen si rolle som innkjøpar av desse transporttenestene med nødvendig kompetanse og incentiv.

Det er ei målsetting om å utvikle Norge til eit lågutsleppssamfunn innan 2050. Innan 2030 skal klimagassutsleppa reduserast med minst 40 % samanlikna med referanseåret 1990. For å nå desse måla vil nye teknologiar, digitalisering og smarte transportløyningar vere viktige faktorar. I tillegg kan staten, gjennom sine løyvingar til forskning og utvikling, støtte det norske næringslivet i å vere ein pådrivar og utviklar innan ny teknologi og digitalisering.

Ei omlegging til låg- og nullutsleppsbusar, båtar og ferjer er vesentleg for å nå måla om å kutta klimagassutslepp frå transportsektoren. Vestlandet har vore ein føregangsregion for elektrifisering av ferjeflåten. Det neste store løftet blir å leggje til rette for reduserte utslepp frå hurtigbåtar. Investering og drift av låg- og nullutsleppsfartøy er svært kostbart for fylkeskommunen. Noreg har eit stort ansvar for å oppfylle klimamåla i Parisavtalen. Staten må ta større ansvar for å finansiera auka kostnader til utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.

Byvekstavtalar

Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvalitetar. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

5. Konklusjon

Framlegg til felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet bygger på tidlegare prioriteringar i Vestlandsrådet og tidlegare fylkeskommunale vedtak angående gjeldande og framtidig Nasjonal transportplan. Det er ei målsetting for Vestlandsrådet at fylkeskommunane legg felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet til grunn i sine innspel til m.a. Nasjonal transportplan.

Samferdsledepartementet har lagt opp til ein prosess med m.a. tidlegare politisk dialog mellom departementet og regionale myndigheiter enn tidlegare. Samferdsledepartementet har gitt fleire deloppdrag til dei statlege transportverksemdene. Svara på deloppdraga vil, samla sett, utgjere verksemdene sine faglege innspel til stortingsmeldinga om NTP.

Samferdsledepartementet legg stor vekt på regional medverknad i arbeidet med NTP 2022 - 2033, og har lagt opp til betydeleg politisk involvering av regionalt nivå i arbeidet. Departementet har oppretta ei politisk kontaktgruppe der KS, fylkeskommunane, dei største bykommunane og Sametinget deltek på politisk nivå.

Vestlandsrådet er i utgangspunktet ikkje ein formell høyringspart i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Vestlandsrådet oppmodar difor fylkeskommunane på Vestlandet om å legge felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033 til grunn for sine fråsegnar til NTP. Frist for innspel frå m.a. fylkeskommunane er sett til 14. mai 2020.

Det er ønskeleg at Vestlandrådet kan delta på dei planlagde regionale kontaktgruppemøta med departementet og eventuelle høyringsmøte med transportkomiteen i forkant av Stortinget si handsaming for å fremje felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033.