

Møteinnkalling

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Jostedalsbreen, 4 etg., Vestlandshuset
Dato:	11.04.2023
Tid:	09:15

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Program

Velkommen til Vestlandshuset	
Frokost og mingling	KI 0800-
Opning og velkommen v/rådsleiar Jon Askeland	KI 0915-0920
Vestlandshuset – frå ide til realitet v/fylkesdirektør Rune Haugsdal	KI 0920-0935
Vestlandet som nasjonal omstillings- og vekstregion!	
Næringstrategien – kort tilbakeblikk og vegen vidare v/ Iver Jan Leren, prosjektleiar Vestlandsrådet	KI 0935-0950
Vestlandsrådet sin næringsstrategi - perspektiver på nasjonale og regionale rammevilkår for Vestlandet som omstillings- og vekstregion v/ Øystein Thøgersen, rektor NHH	KI 0950-1035
Pause	KI 1035-1045
Innovasjon Norge – leveranse av virkemidler og Vestlandsrådet som samarbeidspartner for omstilling og vekst på Vestlandet? v/div.dir Ingelin Drøpping, divisjon samfunns- og næringsutvikling	KI 1045-1130
Eksfin – statleg medfinansiering for grønn omstilling og eksportvekst – korleis sikre Vestlandet sin posisjon som eksportregion? v/avd.dir Ivar Rekve	KI 1130-1215
Lunsj inkl. omvisning	KI 1215-1315
Transportplan Vestlandet – Nasjonal transportplan 2025-2036	
STATENS VEGVESEN – prioriteringar på Vestlandet v/avd. dir. Tone Oppedal, Transport Vest	KI 1315-1400

Fellesprosjektet Framtidas hurtigbåtar, v/ seniorrådgjevar Øystein Hunvik, Vestland fylkeskommune	KI 1400-1415
Sakshandsaming	KI 1415-

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast til Politisk@vlfk.no

Innkallinga gjeld valde medlemer i Vestlandsrådet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Jon Askeland

møteleiar

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
GK 3/23	Godkjenningssaker		
GK 4/23	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste Godkjenning av saksprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 7.februar 2023	2021/87923	
RS 3/23	Referatsaker		
RS 4/23	Forprosjekt superklynge på Vestlandet Status og utfordringar i Vestlandsfylka i samband med overgang til miljøvenleg snøggåtdrift	2023/882 2023/44610	
RS 5/23	Uttalar frå Vestlandsrådet	2023/882	
PS 9/23	Politiske saker Nasjonal transportplan 2025-2036 - Innspelsdokument	2023/882	

GK 3/23 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksnr: 2021/87923-83
Saksbehandlar Berit Dianne Kilvær
:

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet	4/23	11.04.2023

Godkjenning av saksprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 7.februar 2023

Vedlagt følger protokoll frå møte i Vestlandssrådet, 7.februar 2023.

Møteprotokoll

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Digitalt,
Dato:	07.02.2023
Tid:	09:00 - 11:45

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer	Merknad
Jon Askeland	Leiar	SP	
Natalia Antonia Golis	Medlem	MDG	
Terje Søviknes	Medlem	FRP	
Trude Brosvik	Medlem	KRF	
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H	
Line Hatmosø Hoem	Medlem	A	
Tove-Lise Torve	Medlem	A	
Jan Ove Tryggestad	Medlem	SP	Inn i møtet kl 1030
Anders Riise	Medlem	H	
Anne Marie Fiksdal	Medlem	FRP	
Randi Walderhaug Frisvoll	Medlem	KRF	
Marianne Chesak	Medlem	A	
Arne Bergsvåg	Medlem	SP	
Margrete Dysjaland	Medlem	FRP	
Alexander Rugert-Raustein	Medlem	MDG	

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Anne Gine Hestetun	Medlem	A
Solveig Ege Tengesdal	Medlem	KRF
Ole Ueland	Medlem	H

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer	Merknad
Susanne Heart	Solveig Ege Tengesdal	MDG	
Arve Helle	Anne Gine Hestetun	A	

Merknader

Pga. seint innmeldt forfall møte ikkje varamedlem for Ole Ueland, H.

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Rune Haugsdal	fylkesdirektør
Thorbjørn Aarethun	seniorrådgjevar / møtesekretær

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 1/23	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 2/23	Godkjenning av møteprotokoll i Vestlandsrådet, 24.11.22	2023/882	
	Referatsaker		
RS 1/23	Nasjonal transportplan 2022-2033 - Status for prosessen	2023/882	
RS 2/23	Vestlandsrådet som synleg påverknadsaktør? - handsaming i møte i AU, 02.02.23.	2023/882	
	Politiske saker		
PS 1/23	Vestlandsrådet - Rekneskap 2022 og budsjett 2023	2023/882	
PS 2/23	Vestlandsrådet - årsmelding 2022	2023/882	
PS 3/23	Oppfølging av næringsstrategien – rekruttering av prosjektleiing	2023/882	
PS 4/23	Forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunane - uttale	2023/882	
PS 5/23	Flaumsikring av fylkeskommunal infrastruktur - uttale	2023/882	
PS 6/23	Vått og villare på Vestlandet - auka nasjonal satsing på vedlikehald av fylkesvegnettet. Uttale til arbeidet med statsbudsjettet 2024.	2023/882	
PS 7/23	Manglande nasjonal finansiering av Intereg-programma - uttale til arbeidet med statsbudsjettet 2024.	2023/882	
PS 8/23	Vestlandsrådet på Arendalsveka i 2023		

GK 1/23 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Rådsleiar Jon Askeland (Sp) foreslo å sette følgjande sak på sakskartet;

- RS 2/23 Vestlandsrådet som synleg påverknadsaktør? - handsaming i møte i AU, 02.02.23.

Tove Lise Torve (A) foreslo å sette følgjande sak på sakskartet;

- PS 8/23 Vestlandsrådet på Arendalsveka i 2023

Avrøysting

Rådet slutta seg samrøystes til forslaga frå Askeland og Torve.

Vedtak

Møteinnkallinga og sakliste vart godkjent med tillegg frå Askeland og Torve.

GK 2/23 Godkjenning av møteprotokoll i Vestlandsrådet, 24.11.22

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Vedtak

Framlagt møteprotokoll vart samrøystes godkjent utan merknader.

RS 1/23 Nasjonal transportplan 2022-2033 - Status for prosessen

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Saka vart referert av rådsleiar i møtet.

RS 2/23 Vestlandsrådet som synleg påverknadsaktør? - handsaming i møte i AU, 02.02.23.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Saka vart referert av rådsleiar i møtet.

PS 1/23 Vestlandsrådet - Rekneskap 2022 og budsjett 2023

Forslag til vedtak

1. Rekneskapen for Vestlandsrådet 2022 vert godkjent.
2. Vestlandsrådet vedtek budsjett for 2023 slik det framgår i saksframlegget.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Rekneskapen for Vestlandsrådet 2022 vert godkjent.
2. Vestlandsrådet vedtek budsjett for 2023 slik det framgår i saksframlegget.

PS 2/23 Vestlandsrådet - årsmelding 2022

Forslag til vedtak

Vestlandsrådet tek årsmelding 2022 til orientering.

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet tek årsmelding 2022 til orientering.

PS 3/23 Oppfølging av næringsstrategien – rekruttering av prosjektleiing

Forslag til vedtak

1. Vestlandsrådet ber om at rekruttering av prosjektleiar for oppfølging av næringsstrategien for Vestlandet vert gjort gjennom ei vurdering av eksisterande ressursar i ein av dei tre næringsadministrasjonane. Denne vert kjøpt fri for å ivareta denne rolla.
2. Fylkesdirektøren får fullmakt til å rekruttere denne interne ressursen.

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Vestlandsrådet ber om at rekruttering av prosjektleiar for oppfølging av næringsstrategien for Vestlandet vert gjort gjennom ei vurdering av eksisterande ressursar i ein av dei tre næringsadministrasjonane. Denne vert kjøpt fri for å ivareta denne rolla.
2. Fylkesdirektøren får fullmakt til å rekruttere denne interne ressursen.

PS 4/23 Forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunane - uttale

Forslag vedtak

Vestlandsrådet viser til fylkeskommunane sine vedtak om uttale til forslaget om endringar i inntektssystemet, og gir arbeidsutvalet fullmakt til å vurdere grunnlaget for ein felles uttale frå Vestlandsrådet innan fristen 3.mars.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet viser til fylkeskommunane sine vedtak om uttale til forslaget om endringar i inntektssystemet, og gir arbeidsutvalet fullmakt til å vurdere grunnlaget for ein felles uttale frå Vestlandsrådet innan fristen 3.mars.

PS 5/23 Flaumsikring av fylkeskommunal infrastruktur - uttale

Forslag til vedtak

Vestlandsrådet vedtek følgjande uttale;

Vestlandsrådet meiner det er viktig å tilpasse og utbetre fylkesvegnettet for å møte utfordringar til framtidige klimaendringar. Åra framover vil få hyppigare ekstreme naturhendingsar i form av blant anna styrtregn, flaum og skred, som påverkar kritisk infrastruktur. I tillegg til dei økonomiske konsekvensane påverkar det og tryggleiken til befolkninga.

Det er utfordrande å finne økonomisk handlingsrom for å klimatilpasse fylkesvegnettet, då dette kjem i tillegg til kostnaden til det store vedlikehaldsetterslepet i dei tre fylka. Fylkeskommunane vert stilt i ein svært krevande situasjon når statlege myndigheiter, som NVE, oppfordrar til å gjere utbetringar på infrastruktur knytt til fylkesvegnettet, som elles ikkje ville blitt prioritert.

Vestlandsrådet ser det som uheldig at NVE planlegg tiltak som pressar fram store kostnadar hos andre som eig og forvaltar konstruksjonar ved elva. Dersom NVE vurderer at nytten ved tiltaket er større enn dei samla kostnadane, må NVE bere kostnadene med ny infrastruktur i vassdraget. Kor finansieringsmidlar kjem frå vil ikkje vere ein relevant faktor i nytte/kost vurderingar av eit tiltak.

Spørsmål her er kven som har det samla ansvaret for flaumsikring og som også bør ta det samla finansieringsansvaret.

Vestlandsrådet viser til den varsla stortingsmeldinga om flom- og skredpolitikken, våren 2024, og vil understreke behovet for ei endring i den statlege tilskotsordninga for flaumsikring, der også finansiering av tiltak på fylkeskommunal infrastruktur for flaumsikring av vassdrag vert inkludert.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Alexander Rugert-Raustein (MDG) sette fram følgjande forslag som alternativ til første avsnitt i innstillinga;

"Vestlandsrådet meiner det er viktig å tilpasse og utbetre fylkesvegnettet for å møte klimaendringar. Hyppigare ekstreme naturhendingar i form av blant anna styrtregn, flaum og skred påverkar kritisk infrastruktur. I tillegg til dei økonomiske konsekvensane påverkar det og tryggleiken til befolkninga."

Avrøysting

Rugert-Raustein sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet vedtek følgjande uttale;

Vestlandsrådet meiner det er viktig å tilpasse og utbetre fylkesvegnettet for å møte klimaendringar. Hyppigare ekstreme naturhendingar i form av blant anna styrtregn, flaum og skred påverkar kritisk infrastruktur. I tillegg til dei økonomiske konsekvensane påverkar det og tryggleiken til befolkninga.

Det er utfordrande å finne økonomisk handlingsrom for å klimatilpasse fylkesvegnettet, då dette kjem i tillegg til kostnaden til det store vedlikehaldsetterslepet i dei tre fylka. Fylkeskommunane vert stilt i ein svært krevande situasjon når statlege myndigheiter, som NVE, oppfordrar til å gjere utbetringar på infrastruktur knytt til fylkesvegnettet, som elles ikkje ville blitt prioritert.

Vestlandsrådet ser det som uheldig at NVE planlegg tiltak som pressar fram store kostnadar hos andre som eig og forvaltar konstruksjonar ved elva. Dersom NVE vurderer at nytten ved tiltaket er større enn dei samla kostnadane, må NVE bere kostnadene med ny infrastruktur i vassdraget. Kor finansieringsmidlar kjem frå vil ikkje vere ein relevant faktor i nytte/kost vurderingar av eit tiltak.

Spørsmål her er kven som har det samla ansvaret for flaumsikring og som også bør ta det samla finansieringsansvaret.

Vestlandsrådet viser til den varsla stortingsmeldinga om flom- og skredpolitikken, våren 2024, og vil understreke behovet for ei endring i den statlege tilskotsordninga for flaumsikring, der også finansiering av tiltak på fylkeskommunal infrastruktur for flaumsikring av vassdrag vert inkludert.

PS 6/23 Vått og villare på Vestlandet - auka nasjonal satsing på vedlikehald av fylkesvegnettet. Uttale til arbeidet med statsbudsjettet 2024.

Forslag til vedtak

Vestlandsrådet vedtek følgjande uttale;

Med klimaendringane tyder prognosane på at særleg Vestlandet vil bli ramma av våtare og villare vêr i tida framover. Dette vil få store konsekvensar på Vestlandet, med auka risiko for flaum og erosjon, skred, dårleg framkome og regularitet, samt auka behov for beredskap. Når vegar vert stengd på grunn av skred er det ikkje berre framkome som vert ramma gjennom lange omkøyingsvegar, men også innbyggjarane sin kvardag vert utrygg og farefull.

Vestlandsrådet er svært positiv til den øyremerkte statlege tilskotsordninga til vedlikehald av fylkesvegnettet. Dei økonomiske rammene for tilskotsordninga i 2023 er vesentleg lågare enn gjennomsnittet som vart skissert for NTP-perioden 2022-2033. Det er i 2023 løyvd 389,6 mill. kroner til ordninga over statsbudsjettet, medan det i NTP er lagt opp til ei årleg gjennomsnittleg løyving på 775 mill.kr for åra 2022–2027.

For å lukkast med å stanse og redusere veksten i vedlikehaldsetterslepet må vi ta betre vare på det vi har, før forfallet vert for stort. Fylkeskommunane vil prioritere dette så høgt som mogeleg innanfor eigne budsjett, men treng statleg medfinansiering for å kunne ta att etterslepet. Dette etterslepet fekk ein betydeleg auke i samband med forvaltningsreforma i 2010, der fylkeskommunane fekk overført ei rekke riksvegstrekingar der etterslepet i 2013 var rekna til i overkant av 18 mrd. kroner for vestlandsfylka samla.

Ei kraftig opptrapping av den statlege medfinansieringa for vedlikehald av fylkesvegnettet er derfor naudsynt. Vestlandsrådet ber derfor regjeringa og Stortinget om å auke det øyremerkte tilskotet til vedlikehald av fylkesvegane i statsbudsjettet for 2024, i tråd med det som er vedteke i samband med handsaminga av NTP 2022-2033.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet vedtek følgjande uttale;

Med klimaendringane tyder prognosane på at særleg Vestlandet vil bli ramma av våtare og villare vêr i tida framover. Dette vil få store konsekvensar på Vestlandet, med auka risiko for flaum og erosjon, skred, dårleg framkome og regularitet, samt auka behov for beredskap. Når vegar vert stengd på grunn av skred er det ikkje berre framkome som vert ramma gjennom lange omkøyringsvegar, men også innbyggjarane sin kvardag vert utrygg og farefull.

Vestlandsrådet er svært positiv til den øyremerkte statlege tilskotsordninga til vedlikehald av fylkesvegnettet. Dei økonomiske rammene for tilskotsordninga i 2023 er vesentleg lågare enn gjennomsnittet som vart skissert for NTP-perioden 2022-2033. Det er i 2023 løyvd 389,6 mill. kroner til ordninga over statsbudsjettet, medan det i NTP er lagt opp til ei årleg gjennomsnittleg løyving på 775 mill.kr for åra 2022–2027.

For å lukkast med å stanse og redusere veksten i vedlikehaldsetterslepet må vi ta betre vare på det vi har, før forfallet vert for stort. Fylkeskommunane vil prioritere dette så høgt som mogeleg innanfor eigne budsjett, men treng statleg medfinansiering for å kunne ta att etterslepet. Dette etterslepet fekk ein betydeleg auke i samband med forvaltningsreforma i 2010, der fylkeskommunane fekk overført ei rekke riksvegstrekingar der etterslepet i 2013 var rekna til i overkant av 18 mrd. kroner for vestlandsfylka samla.

Ei kraftig opptrapping av den statlege medfinansieringa for vedlikehald av fylkesvegnettet er derfor naudsynt. Vestlandsrådet ber derfor regjeringa og Stortinget om å auke det øyremerka tilskotet til vedlikehald av fylkesvegane i statsbudsjettet for 2024, i tråd med det som er vedteke i samband med handsaminga av NTP 2022-2033.

PS 7/23 Manglande nasjonal finansiering av Interreg-programma - uttale til arbeidet med statsbudsjettet 2024.

Forslag til vedtak

1. Vestlandsrådet ber regjeringa styrke Interreg-programma i arbeidet med komande statsbudsjett, og peiker særleg på Nordsjøprogrammet som viktig for vestlandsfylka. Vestlandsrådet ber også regjeringa finne fram til ein praksis som gjev Interreg-programma føreseielege budsjett over heile dei sjuårige programperiodane.
2. Arbeidsutvalet får fullmakt til å utforme og oversende endeleg uttale frå Vestlandsrådet.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Vestlandsrådet ber regjeringa styrke Interreg-programma i arbeidet med komande statsbudsjett, og peiker særleg på Nordsjøprogrammet som viktig for vestlandsfylka. Vestlandsrådet ber også regjeringa finne fram til ein praksis som gjev Interreg-programma føreseielege budsjett over heile dei sjuårige programperiodane.

2. Arbeidsutvalet får fullmakt til å utforme og oversende endeleg uttale frå Vestlandsrådet.

PS 8/23 Vestlandsrådet på Arendalsveka i 2023

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 07.02.2023

Tove Lise Torve (A) sette fram følgjande forslag;

«Vestlandsrådet ber om at vestlandfylkene blir representert under Arendalsuka med felles arrangement som setter viktige tema fra Vestlandsrådets næringsstrategi på dagsorden».

Avrøysting

Torve sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet ber om at vestlandfylkene blir representert under Arendalsuka med felles arrangement som setter viktige tema fra Vestlandsrådets næringsstrategi på dagsorden.

Saksnr: 2023/882-16
Saksbehandla Thorbjørn Aarethun
r 30.03.2023
Dato:

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesdirektøren i Vestland

Forprosjekt superklynge på Vestlandet

Vestlandsklyngene Energy Transition Norway, Ocean Technology og ÅKP AS (GCE Blue Maritime/NCE Blue Legasea) har fått tilsegn om støtte til eit forprosjekt for å utgreie moglegheita til å få ein nasjonal pilotposisjon på ei norsk Superklynge på Hav.

Fylkesdirektøren legg med dette fram ei referatsak om status og vidare arbeid med etablering av ei slik vestlandsklynge.

Forprosjekt Superklynge Vestlandet

Møre og Romsdal fylkeskommune fekk 26.01.2023 ein søknad frå Ålesund Kunnskapspark (ÅKP AS) som felles søknad på vegne av klyngene:

- Energy Transition Norway, Stavanger
- GCE Ocean Technology, Bergen
- ÅKP AS (GCE Blue Maritime og NCE Blue Legasea)

Søknaden gjaldt tilskot på kroner 500.000 og med ein tilsvarende eigenfinansiering for å gjennomføre eit forprosjekt for å greie ut moglegheita til å få etablert ei nasjonal Superklynge Hav, der det m.a vert omtalt følgjande;

«I samband med at Noreg no har ei stor satsing på eksport ser ein at styresmaktene meiner klyngene kan bidra i denne satsinga.

Hurdalsplattformens næringspolitiske mål:

- Å auke eksporten frå fastlandsindustrien med 50 posent innan 2030
- Å utvikle nye, grønne industrielle verdikjeder
- Å kutte utslepp i tråd med Paris-avtalen gjennom m.a. ei omfattande energiomstilling.

Basert på dette har regjeringa utvikla eksportstrategien «Hele Norge Eksporterer» der næringsklyngene er tiltenkte ei rolle. Eksportstrategirådet har allereie utpeika «Grøn Maritim næring» og «Havvind» som satsingsområde.

Dei tre klyngene har sett dette i samband med Vestlandsrådets næringsstrategi og den internasjonale utviklinga det er innanfor "Superklynge" etableringar. GCE Ocean Technology og ÅKP deltok i utviklinga av Vestlandsrådets næringsstrategi.»

Status

Møre og Romsdal fylkeskommune har gitt tilsegn om støtte til forprosjekt. På førehand hadde vi vorte samde med Rogaland og Vestland om eit spleiselag på innvilga beløp, slik at det er lik forplikting til satsinga.

Det er òg semje mellom fylkeskommunane at det vil stillast krav til ei eventuell Superklynge om konkrete mål og satsingar som bidreg til å operasjonalisere næringsstrategien for Vestlandet. Det er gitt signal om at søkarane ikkje kan pårekna å få driftsstøtte til ei evt. Superklynge.

Vurdering

Møre og Romsdal fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune støtter initiativet om eit forprosjekt for å få belyst korleis ei superklynge i praksis kan vere eit verktøy for å operasjonalisere næringsstrategien for Vestlandet og dermed bidra til auka eksport. Det er viktig at utredningsarbeidet vert koordinert med relaterte aktivitetar i regi av Innovasjon Norge og Nærings- og fiskeridepartementet.

Forprosjektet er allereie i gang og skal etter søknad ferdigstillast seinast innan 01.09.2023

Vedlegg:

- Søknad datert 19.01.2023 (motteke 26.01.2023)
- Tilsegnsbrev datert 13.02.2023



Møre og Romsdal
fylkeskommune

ÅKP AS
Borgundvegen 340
6009 ÅLESUND

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		2023/4388 - 16735/2023	Thomas Finnøy, 71 28 00 08	13.02.2023

Tilsegn om støtte til «Forprosjekt Superklynge» - revidert mottakar

Dette brevet er revidert og sendt ut på nytt da det vart sendt til feil mottakar (Ålesund Kunnskapspark AS) ved første utsending.

Tilsegn nr. 2023-0033

Vi viser til dykkar søknad, datert 26.01.2023, om tilskot til eit forprosjekt for å utgreie moglegheita til å få ein nasjonal pilotposisjon på en Norsk Superklynge på Hav. Søknaden er sendt på vegne av Energy Transition Norway, Ocean Technology og ÅKP AS. Det er ei forventing om at ei slik satsing på Superklynge kan bidra i myndigheitenes satsing på auka eksport og at dette kan vere ein del av operasjonaliseringa av Vestlandsrådets næringsstrategi.

Vi har, etter fullmakt, gjort følgjande vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune gir ÅKP AS eit tilskot på inntil 170 000 kroner frå ramme 60 i Økonomiplanen, prosjekt 1303, til forprosjekt Superklynge.

Tilskotet frå Møre og Romsdal fylkeskommune er avgrensa til 17,0 prosent av det totale kostnadsoverslaget på 1 000 000 kroner, og er gitt på vilkår av fullfinansiering.

Anna fylkeskommunal finansiering

Vestland og Rogaland fylkeskommunar vil støtte prosjektet med eit tilskot på 165 000 kroner kvar, 16,5 prosent av totalkostnad, slik at det samla tilskotet frå dei tre fylkeskommunane blir på inntil 500 000 kroner. Samla støtte frå fylkeskommunane er avgrensa til 50 prosent av totalkostnad .

Av praktiske årsaker vil det vere Møre og Romsdal fylkeskommune som utbetaler heile tilskotsbeløpet på 500 000 kroner til ÅKP AS etter at prosjektet er ferdig og revisorgodkjent rapport er sendt inn.

Grunnlag for vedtaket:

Søknaden er behandla etter nasjonale føringar for regionale utviklingsmidlar, fylkesplan for Møre og Romsdal og Økonomiplan med handlingsplan 2023-2026. Til grunn for vedtaket ligg eit kapitalbehov på 1 mill. kroner fordelt på følgjande hovudpostar:

Godkjent kostnadsplan

Tittel	2023
Egeninnsats Næringslivsaktører	500 000
Eksterne kostnader	500 000
Sum kostnad	1 000 000

Godkjent finansieringsplan

Tittel	2023	SUM
*Søkt beløp:		
Møre og Romsdal fylkeskommune	170 000	
Rogaland fylkeskommune	165 000	
Vestland fylkeskommune	165 000	500 000
Egeninnsats Næringslivsaktører	500 000	500 000
Sum finansiering	1 000 000	1 000 000

* Søknad retta mot Vestlandsrådet

Forprosjektets sine oppgaver (kopiert frå søknad)

- Beskrive formålet til Superklyngen.
- Beskrive de tre initiativtakarane samt potensielle andre deltakarklynger.
- Vurdere deltaking frå andre norske havindustriklynger.
- Beskrive «Hav Superklyngen» og verdikjeden.
- «Branding» av vestlandssamarbeidet og viktigheten og styrken av dette nasjonalt.
- Beskrive mulige aktiviteter i Superklyngen.
- Hvordan Superklyngen i praksis kan være et verktøy for å operasjonalisere næringsstrategien for Vestlandet og dermed bidra til økt eksport.
- Hvordan mobilisere bedriftene med på laget.
- Hvordan være en pådriver og prosjektleder for gjennomføring av konkrete utviklingsprosjekter.
- Koble aktiviteter i Superklyngen opp mot Vestlandsrådets og fylkeskommunenes næringsstrategier.
- Beskrive koblingen mot andre virkemiddelprogrammer.
- Organisering og drift av superklyngen.
- Grovbudsjett og skisse til fremtidig finansiering.
- Strategi og plan for å bli nasjonal pilot som «Hav Superklynge»

Vi har godkjent dette resultatmålet (kopiert frå søknad)

Ende opp med et beslutningsdokument for en mulig etablering av Superklynge på Vestlandet basert på havnæringene.

Vurdering

Møre og Romsdal fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune støtter initiativet om eit forprosjekt for å få belyst korleis ei superklynge i praksis kan vere eit verktøy for å operasjonalisere næringsstrategien for Vestlandet og dermed bidra til auka eksport. Det er viktig at utredningsarbeidet vert koordinert med relaterte aktivitetar i regi av Innovasjon Norge og Nærings- og fiskeridepartementet.

Generelle vilkår

- De kan ikkje starte prosjektet før finansieringa er i orden.

- De må nemne Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland fylkeskommunar som finansieringskjelde når de informerer om prosjektet til media, samarbeidspartnarar eller andre.
- De må be om utbetaling innan prosjektperioden er over. I spesielle tilfelle kan vi forlenge tilsegna i inntil eit år. De må søke om forlenging innan 1. november det siste året tilsegna er gyldig.

Vilkår for utbetaling

- Støtta blir ikkje utbetalt automatisk. De må sende søknad om utbetaling via regionalforvaltning.no.
- De skal føre rekneskap for prosjektet. Rekneskapen skal vere sett opp på same måten som budsjettet i tilsegna, slik at dei kan samanliknast.
- De kan be om å få utbetalt inntil 75 % av støtta som ei eller fleire delutbetalingar undervegs. Då må de sende inn rekneskap som er sett opp på same måte som budsjettet i tilsegna.
- Når prosjektet er avslutta, kan de søke om sluttutbetaling. Søknaden må innehalde
 - sluttrapport som gjer greie for i kva grad resultatmåla er nådd
 - revisorgodkjend rekneskap for tilsegn over kr. 200.000 (dersom de ikkje er revisjonspliktige, må de få rekneskapen godkjend av ein autorisert rekneskapsfører)
- De må sjølve kontrollere at det utbetalte beløpet er korrekt. Dersom de oppdagar feil i utbetalinga, skal de melde frå til oss.

Vi kan trekke tilbake heile eller delar av støtta

Dersom de ikkje oppfyller vilkåra over, kan vi trekke tilbake tilsegna eller redusere støtta. Det same gjeld dersom de endrar den godkjende prosjektplanen utan at vi har godkjent endringane.

Kontroll

Møre og Romsdal fylkeskommune, Kommunal- og distriktsdepartementet og Riksrevisjonen har høve til å kontrollere at støtta blir brukt etter føresetnadene.

De må ta vare på rekneskapsdata og dokumentasjon av faktiske opplysningar som ligg til grunn for søknaden eller utrekninga av støttebeløpet.

Klage

De har rett til innsyn i saksdokumenta

De kan klage på vedtaket innan tre veker etter at de har fått dette brevet. Send i så fall klagen til post@mrfylke.no eller Møre og Romsdal fylkeskommune, kompetanse- og næring, postboks 2500, 6404 Molde.

Med helsing

Hilde Aspås
næringssjef

Thomas Finnøy
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

AKSEPT AV TILSEGN

Tilsegn om tilskot til Forprosjekt Superklynge på inntil 500 000 kroner frå:

- Møre og Romsdal fylkeskommune, Ramme 60 prosjekt 1303, på inntil 170 000 kroner
- Vestland fylkeskommune på inntil 165 000 kroner
- Rogaland fylkeskommune på inntil 165 000 kroner

Tilsegn nr. 2023-0033

ÅKP AS har gjort seg kjend med, og aksepterer vilkåra for tilsegna.

Stad:

Dato:

Signatur:

Aksept av tilsegn skal sendast til Møre og Romsdal fylkeskommune, post@mrfylke.no, innan seks veker etter at tilsegnsbrev er mottatt.

Møre og Romsdal Fylkeskommune

Attn: Næringssjef Hilde Aspås

Deres ref:

Vår ref: Dalen

Ålesund 19 Januar 2023

SØKNAD OM TILSKUDD TIL FORPROSJEKT FOR Å UTVIKLE EN NASJONAL PILOT PÅ «SUPERKLYNGE» I VESTLANDSRÅDETS OMRÅDE STOR NOK 500.000,-



Søker

Dette er en felles søknad fra:

- Energy Transition Norway, Stavanger
 - GCE Ocean Technology, Bergen
 - ÅKP AS* Ålesund
- ÅKP er et fullintegrert innovasjonsselskap som er økonomisk og juridisk ansvarlig for GCE Blue Maritime og NCE Blue Legasea.

Bakgrunn

GCE Ocean Technology og ÅKP deltok i utviklingen av Vestlandsrådets næringsstrategi. I denne ble det blant annet nedfelt at en skulle ha fokus på havnæringer, næringsutvikling/eksport, samarbeid og være samlet i den nasjonale næringspolitikken gjennom økt nasjonal synlighet.

Hurdalsplattformens næringspolitiske mål:

- Å øke eksporten fra fastlandsindustrien med 50 prosent innen 2030
- Å utvikle nye, grønne industrielle verdikjeder
- Å kutte utslipp i tråd med Paris-avtalen gjennom bl.a. en omfattende energiomstilling

Basert på ovenstående har regjeringen utviklet eksportstrategien «Hele Norge Eksporterer» hvor næringsklyngene er tiltenkt en rolle. Eksportstrategirådet har allerede utpekt «Grønn Maritim næring» og «Havvind» som satsingsområder.

Innovasjon Norge har evaluert klyngeprogrammet og nytt klyngeprogram 2.0 blir innfaset i løpet av 2023.

Internasjonale erfaringer viser at nasjonale superklynger har stor effekt.

Canadas Supercluster-program har nylig utarbeidet rapporten «**National Cluster Programs, A global perspective**». Rapporten går gjennom erfaringene fra klyngeprogrammene i 30 land, deriblant Norge. Evalueringen viser at klyngeprogrammene nå vris fra små, lokale klynger til færre, større og mer nasjonale program og at fokuset flyttes fra FoU til markedsmuligheter.

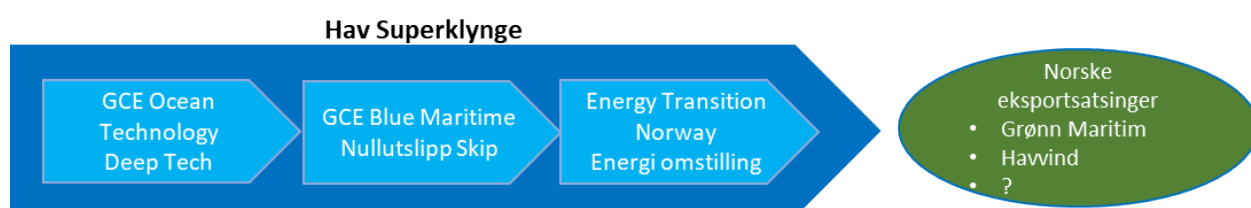
Rapporten setter opp en stilisert oversikt over forskjellen på de tradisjonelle klyngeprogrammene og de større «Nation Shaping Programs»:

	Cluster Programs	Nation-Shaping Programs
Geography	Local or regional focus	National or international focus
Focus	Focus on member needs	Focus on national competitiveness
Mindset	"Supporting our companies"	"Accelerating national transformation"
Funding Horizon	Short to medium, 2-5 years	Multi-decade, often split in five-year budgets
Funding Amounts to the Program	Medium to low, €5M - €50M annually	Significant, €100M+, annually
Funding Models	From Ministry or National Cluster Program, 100% to 50-50% split	Direct from ministry, 50-50% or 1/3 models are common

Basert på rapporten har noen klynger arbeidet med å skape en Norsk teoretisk modell for «Superklynge» hvor en setter sammen komplementære klynger i robuste verdikjeder. Dette er en eksportsatsing som ligger utenfor og over klyngeprogrammet, men hvor en ser for seg at verdikjeden består av klynger innenfor og utenfor klyngeprogrammet. Finansieringen er tenkt som et spleiselag mellom klyngebedrifter og bevilgninger til Norsk eksportsatsing.

Vi mener derfor at etablering av en norsk pilot på Superklynge vil være et viktig bidrag til å iverksette Vestlandsrådets næringsstrategi samtidig som det understøtter Norges mål om å øke eksporten,

I oppstarten ser vi for oss at vi kobler sammen søkerne i en nasjonal havklynge der vi i oppstarten arbeider med å utvikle havvind og den grønne maritime næringen. Som kjent er energiomstillingen en av Norges store utfordringer. (alle typer energi og energibærere som hydrogen, CCS, batteri osv) Etter hvert vil flere komplementære havindustri klynger inviteres inn, samt at en vil forsøke å utvide aktørene i «Superklynga» i tråd med relevante Norske hav eksportsatsinger.



Forprosjektets oppgaver:

- Beskrive formålet til Superklyngen.
- Beskrive de tre initiativtakerne samt potensielle andre deltagerklynger.
- Vurdere deltagelse fra andre norske havindustri klynger.
- Beskrive «Hav Superklyngen» og verdikjeden.
- «Branding» av vestlandssamarbeidet og viktigheten og styrken av dette nasjonalt.
- Beskrive mulige aktiviteter i Superklyngen.
- Hvordan Superklyngen i praksis kan være et verktøy for å operasjonalisere næringsstrategien for Vestlandet og dermed bidra til økt eksport.
- Hvordan mobilisere bedriftene med på laget.
- Hvordan være en pådriver og prosjektleder for gjennomføring av konkrete utviklingsprosjekter.
- Koble aktiviteter i Superklyngen opp mot Vestlandsrådets og fylkeskommunenes næringsstrategier.
- Beskrive koblingen mot andre virkemiddelprogrammer.
- Organisering og drift av superklyngen.
- Grovbudsjett og skisse til fremtidig finansiering.
- Strategi og plan for å bli nasjonal pilot som «Hav Superklynge»

Budsjett:

Eksterne kostnader <ul style="list-style-type: none"> • Prosessleder • Internasjonal klyngespesialist • Analyser 	NOK 500.000,-
Interne kostnader <ul style="list-style-type: none"> • Møter, work shops, rapporter og dokumentasjon 	NOK 500.000,-
Totalt	NOK 1.000.000,-

Finansiering:

Vestlandsrådet	NOK 500.000,-
Egeninnsats «in kind»	NOK 500.000,-
Totalt	NOK 1.000.000,-

Dersom det er ønskelig, bidrar vi gjerne med ytterligere informasjon.

Vi håper på Deres positive behandling!

Med vennlig hilsen på vegne av samarbeidspartnerne

Per Erik Dalen
CEO

Saksnr: 2023/44610-1
Saksbehandlar Kjetil Kristiansen
r 31.03.2023
Dato:

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesdirektøren i Vestland

Status og utfordringar i Vestlandsfylka i samband med overgang til miljøvenleg snøggbåtdrift

På møtet i AU Vestlandsrådet, 07.03.2023, tinga fylkesordførarane ei referatsak om status og utfordringar i Vestlandsfylka i samband med overgang til miljøvenleg snøggbåtdrift til møtet i Vestlandsrådet 11.april.

1. Innleiing

Sjøen som transportåre er ein svært viktig del av transportsystemet på vestlandet, både for innbyggjarar og næringsliv. Langs vestlandskysten er det fleire øysamfunn, der sjøtransport utgjer einaste alternativ for frakt av personar og gods. Geografien, med store fjordsystem, gjer og at sjøvegen utgjer eit stort potensiale for effektiv transport langs vestlandskysten.

Vestlandet utgjer eit tyngdepunkt for maritime næringar. Vi har tunge kunnskaps- og teknologimiljø og næringsklynger som er verdslaiande på sine område, og som er viktige samarbeidspartar for vestlandsfylka i utvikling av berekraftig transport på sjø.

Snøggbåttransport er energikrevjande samanlikna med transport på hjul eller bane. Overgang frå tradisjonell teknologi og fossile energikjelder til nullutsleppsteknologi for snøggbåtdrifta vil gi vesentlege utsleppskutt frå transportsektoren på vestlandet.

Ei vesentleg utfordring ved overgang til nullutsleppsløysingar er å sikre at marknaden er i stand til å prissette løysingar som vert lagt til grunn i tilbodet. Dette fordrar at den aktuelle teknologien i tilstrekkeleg grad er moden. Der teknologien framleis ikkje er moden vil det vere føremålstenleg å bidra til teknologimodning gjennom typiske utviklingskontraktar, jf. Fremtidens Hurtigbåt del II.

Der ein er usikker på kor langt marknaden vil kunne strekke seg, må ein også utvise varsemnd med å stille absolutte krav til nullutslepp. I Vestland fylkeskommune har ein til dømes vald å stille minstekrav (som ein etter marknaddialog er trygg på vil kunne nåast) og supplere med bonusmodell som gjev økonomisk gevinst for operatør ved oppfylling ut over minstekrav.

Dei tre fylkeskommunane har kome ulikt langt i innføring av nullutsleppsløysingar for snøggbåt, og har såleis ulike erfaringsgrunnlag. Felles utfordring for alle tre fylka er i hovudsak dei økonomiske meirkostnadane med overgangen til nullutsleppsløysingar, og mangel på tilstrekkelege statlege stønadsordningar. Erfaringar frå Vestland og Rogaland peikar og på utfordringar knytt til utbygging av naudsynt nettkapasitet og ladeinfrastruktur. I gjennomgangen under vil det bli gitt kort status frå alle tre fylka.

2. Status overgang til miljøvenleg snøggbåtdrift – Vestland

I 2022 var alle snøggbåtar i Vestland drifta på diesel. Dei sleppte til saman ut 47 400 tonn CO₂, dette utgjør om lag 52 prosent av klimagassutsleppet til den fylkeskommunale kollektivtransporten i Vestland.

Det er vedteke fleire tiltak som vil redusere klimagassutsleppet til fylkeskommunal kollektivtransport i Vestland i løpet av dei neste åra, gjennom politisk vedtekne krav til nullutslepp:

- Utsleppskutt frå lokale båtruter i Sogn og Fjordane med oppstart november 2023 eller mai 2024: 2 400 tonn CO₂.
- Utsleppskutt frå bårutene Kleppstø-Strandkaaien (askøyruta) og Knarvik-Frekhaug-Strandkaaien (nordhordlandsruta), med oppstart mellom juni 2024 og januar 2025: 2 700 tonn CO₂.
- Utsleppskutt frå bårutene mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/ Flåm mellom desember 2025 og desember 2026: 17 000 tonn CO₂.

Gjennom desse vedtekne tiltaka vil om lag 45 prosent av båtane i kollektivtransporten i Vestland bruke straum eller tilsvarande som hovudenergiberar innan 2026. Det gir eit estimert kutt i klimagassutsleppet på 25 prosent i høve 2022.

Utfordring – økonomi

I dette punktet vil meirkostnader, økonomisk støtte frå verkemiddelapparatet og finansieringsgap for dei ulike kontraktane skildrast.

Lokale båtruter i Sogn og Fjordane (rutepakke 2)

samla meirkostnadar er berekna til 5-10 MNOK (millionar kroner) per år og 30-36 MNOK i eingongsinvesteringar. Klimasats har løyvd 12 MNOK til investeringar på fartøy og Enova har løyvd 22,3 MNOK i støtte til ladeinfrastruktur på landsida.

Bårutene Kleppstø-Strandkaaien og Knarvik-Frekhaug-Strandkaaien

Samla meirkostnadar for begge sambanda, er berekna til 10-17 MNOK per år og 47-51 MNOK i eingongskostnader. Samla tildelt støtte frå Klimasats var på 17 MNOK. I tillegg er det berekna støtte frå NOX-fondet på 15 MNOK. Tala er basert på 2021-kroner.

Bårutene mellom Bergen, Nordfjord, Sogn/Flåm (rutepakke 1):

I fylkesutvalsmøte i Vestland fylkeskommune 09.02.2023, gav fylkesutvalet fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av bårutene mellom Bergen, Nordfjord, Sogn/Flåm (Rutepakke 1) under gitte føresetnader.

Vinnande operatør skal starte opp drifta seinast 1. desember 2026. Operatør skal kunne starte opp drifta tidlegare, gitt at nettoppgraderinga er ferdigstilt. Kontrakten skal ha 15 års varigheit rekna frå desember 2026.

Det vert stilt krav til kutt i klimagassutslepp og krav om fornybar energi for å sikre minst 70 prosent nullutsleppsdrift og klimagassreduksjonar på over 85 prosent.

Den nye kontrakten vil gje meirkostnader estimert til 63,5-136 MNOK per år og 183-206 MNOK i eingongskostnader. Estimata tek høgde for 76-100 MNOK i støtte frå Klimasats og NOx-fondet. Tala er basert på tredje kvartal 2022-kroner.

Fylkesutvalet i Vestland fylkeskommune forventar at hurtigbåtnøkkelen vert oppdatert, og/eller anna form for statleg kompensasjon for å ta høgde for auka kostnader for fylkeskommunen grunna innføring av strenge utsleppskrav, i tråd med tidlegare signal frå nasjonale myndigheiter.

Andre utfordringar

Sambruksløysingar for energioverføring

Nullutsleppsløysingar, som til dømes batteriteknologi, krev etablering av ladeinfrastruktur på kai. På kaier der det er fleire brukarar, som til dømes på Strandkaaien, vert tradisjonelle forretningsmodellar

utfordra. Dette er forhold som krev inngående dialog med hamneeigarar og andre interessentar for å lande gode løysingar. Skyss har tru på at med vidare marknadsutvikling kan energioverføringa etter kvart standardiserast. Det vil då verte enklare å definere grensesnitt og ansvarstilhøve for nye forretningsmodellar.

Nettilgang

Overgangen til nullutsleppsdrift krev framføring av straum til ladeinfrastruktur eller ved produksjonen av andre alternative energiberarar. Det er krevjande å få dekkja høgt effektbehov på fleire stadar i fylket. Førespurnadane frå Skyss krev lange utgreiingar, nettselskapa er ofte usikre på om nettoppgraderingar kan gjerast i tide og tilknytninga utløyser høge anleggsbidrag. Det er ofte vanskeleg å få grove kostnadsestimat for i det heile å gjere generelle vurderingar av kor ei tilknytning kan og bør gjerast, og korleis elektrifiseringsprosjekta kan tilpassast tilhøva i nettet.

3. Status/utfordringar Møre og Romsdal

Følgande tilbakemelding er gitt frå samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune:

«I Møre og Romsdal varer eksisterende hurtigbåtkontrakt fram til 31. desember 2026. Det er nylig satt sammen ei gruppe som skal arbeide med innkjøp av nye hurtigbåttjenester, denne gruppa hadde sitt første møte i forrige uke. Ut ifra at vi er helt i startfasen på arbeidet med nytt anbud, har ikke gruppa fått diskutert tilstrekkelig rundt utfordringer vi trolig vil støte på i anbudsarbeidet. Av større saker, ser vi imidlertid for oss:

Sambandslengde:

- *Av hurtigbåtsambanda i Møre og Romsdal har vi i dag et samband som i dag befinner seg distansemessig i grenselandet for å kunne elektrifiseres. Vi er likevel kjent med systemet som Norled er i gang med å utvikle rundt batteribytte, et slikt system kan, forutsatt at det vil fungere i praksis, være en mulig løsning for elektrisk drift over lengre strekninger.*

Terminal/ilandstigningsanlegg:

- *Oppgradering av ilandstigningsanlegg for hurtigbåt med ladestruktur ser vi som økonomisk krevende, spesielt dersom slike anlegg/anløpssteder er lokalisert til steder med for lite kapasitet i strømmettet.*

Rammevilkår:

- *Forslag om innføring av 0-takst for øyer uten fastlandsforbindelse / 50% takstreduksjon – hvordan vil fylkene bli kompensert? Forslaget kan også generere trafikk som både omgående og over tid utfordrer passasjerkapasiteten på fartøyene.*
- *Forslag om endring av inntektssystemet – skaper usikkerhet fram til dette blir avklart i revidert statsbudsjett. Om forslaget til ekspertutvalget skulle gå gjennom, vil det for Møre og Romsdal sin del bety en betydelig reduksjon av hurtigbåttilbudet.»*

4. Status Rogaland

Følgande tilbakemelding er gitt frå samferdselsavdelinga i Rogaland fylkeskommune:

“I Rogaland har Kolumbus på grunnlag av tilsagn om støtte fra både Enova og Miljødirektoratet, utstedt endringsordre til operatøren av Røværsambandet som innebærer ombygging av de to dieseldrevne hurtigbåtene til batterielektrisk drift. Den første hurtigbåten – MS Fjordøy – ble satt i batterielektrisk drift 29. november 2022, den andre – MS Fjordled – vil bli ferdig i juli 2023. I tillegg har Kolumbus bygget ladeinfrastruktur for sambandet på Røvær, Feøy og i Haugesund. Samlet utslippskutt når begge fartøyene er satt i drift vil være 1.400 tonn CO2 per år.

Med støtte fra EUs FoU program Horizon2020, har Kolumbus bygget verdens første 100 % batterielektriske hurtigbåt, MS Medstraum, som ble satt i drift i Hommersåksambandet 15. november 2022. Utslippskuttet er 1.300 tonn CO2 per år.

Utfordringar

Ladeinfrastruktur

Selv om nettselskapene er pålagt å bygge ut kapasiteten i nettverket der det er nødvendig, trenger de ofte lang tid på å gjøre dette, gjerne flere år. Kolumbus har erfart at selv om nettselskapene i Rogaland i 2019 fikk en formell, skriftlig beskjed om konsekvensene Klimaloven ville ha for fylkeskommunale buss- og båtruter, har de vært trege med å tilpasse seg den nye virkeligheten.

Rammevilkår

- Batterielektriske hurtigbåter er vesentlig dyrere i drift enn dieseldrevne. Erfaringen fra konkurransen om hurtigbåtrutene i Ryfylke indikerer at det er om lag 40 % dyrere per år.
- Etter at Enova avviklet sitt støtteprogram for ladeinfrastruktur for offentlig transport i 2021, er det fylkeskommunene som må finansiere 100 % av kostnaden til ladeinfrastrukturen. Dette beløper seg til flere milliarder kroner samlet sett.

Dagens rammeoverføringer er på langt nær nok til å finansiere merkostnadene med nullutslippsteknologi. I tillegg foreligger det nå et forslag om endring av inntektssystemet som skaper en usikkerhet om framtidig finansiering. Om forslaget skulle gå gjennom, vil det skape enda større utfordringer med å løse overgangen til miljøvennlig hurtigbåtdrift.»

5. Oppsummering

Som vist vil Vestland fylkeskommune få betydeleg behov for meirfinansiering av neste generasjon snøggbåtdrift med ny miljøvenleg framdriftsteknologi. Rogaland og Møre og Romsdal er fylker med tilsvarande snøggbåtdrift og vil stå ovanfor tilsvarande finansieringsutfordringar ved overgang til ny teknologi. Overgang til meir miljøvenleg snøggbåtdrift og reduksjon av CO2-utslepp er eit tydeleg signal frå sentrale styresmakter og ambisjon for alle vestlandsfylka, på linje med innføring av el-ferjer. Dette er ei satsing med store finansielle utfordringar som vestlandsfylka i fellesskap kan adressere til regjering og Storting med kunnskap om teknologisk utvikling og finansieringsbehov.

Saksnr: 2023/882-18
Saksbehandlar Thorbjørn Aarethun
Dato: 31.03.2023

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesdirektøren

Uttalar frå Vestlandsrådet

Fylkesdirektøren vil med dette informere om oversendte uttalar vedteke i Vestlandsrådet, 7.februar 2023 og i AU, 7.mars 2023, som er lagt ut på www.vestlandsraadet.no

- Flaumsikring av fylkeskommunal infrastruktur
- Vått og villare på Vestlandet – behov for auka nasjonal satsing på vegvedlikehald av fylkesvegnettet
- Vestlandsrådet – nødvendig med styrka finansiering av Interregprogramma i statsbudsjettet 2024
- Vestlandsrådet – høyringsuttale om ekspertutval sitt forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunane

Bruk denne linken for å lese uttalane;

<https://www.vestlandsraadet.no/pressemeldingar-uttalar-og-presentasjoner>

Saksnr: 2023/882-17
Saksbehandlar Matti Torgersen
:

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet	9/23	11.04.2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Innspelsdokument

Forslag til vedtak

1. Med grunnlag i innspelsdokumentet i saka får AU fullmakt til å utarbeide høyringsfråsegn til Nasjonal transportplan 2025-2036 på vegne av Vestlandsrådet.
2. Innspelsnotatet vert oversendt til fylkeskommunane i Vestlandsrådet i arbeidet med høyringsfråsegner til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Samandrag

Prioriteringsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025-2036 skal leverast av transportverksemdene til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet 31. mars 2023. Transportverksemdene sine prioriteringsdokument vert deretter sendt ut på høyring.

Prioriteringssoppdraget vert lagt fram kort tid før Vestlandsrådet sitt møte. Det har difor ikkje vore grunnlag for å utarbeide eit framlegg til høyringsfråsegn til dette møtet. Fylkesdirektøren rår på dette grunnlag til at AU får i fullmakt til å utarbeide eit høyringsfråsegn. Alternativt må det kallast inn til eit ekstra møte i Vestlandsrådet for å handsame sak om høyringsfråsegn. Det er utarbeida eit innspelsdokument til høyringsfråsegnet, som følgjer vedlagt.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Matti Torgersen
seniorrådgjevar

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Nasjonal transportplan 2025-36_Innspelsdokument_Vestlandsrådet_v2

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Fylkesdirektøren orienterte Vestlandsrådet om status for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, i møte 7. februar (RS-sak 1/2023). Som nemnt i denne saka skal transportverksemdene levere eit prioriteringssoppdrag til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet, innan 31. mars 2023.

Til å førebu arbeidet med ein uttale frå Vestlandsrådet, har fylkesdirektøren fått utarbeidd eit innspelsdokument som grunnlag for felles transportpolitiske prioriteringar på Vestlandet. Det er lagt vekt på å tydeleggjere behova både for ny samferdselsinfrastruktur, vedlikehaldstiltak og driftsfinansiering innanfor prioriterte transportpolitiske områder som grunnlag for ei høyringsfråsegn.

Dokumentet inneheld først ei kort oppsummering av trekk i den samfunnsmessige utviklinga som underbyggjer behovet for og samfunnsnytta av å investere i transportnettet på Vestlandet. Deretter vert dei viktigaste utfordringane og behov for tiltak nærare skildra. Til slutt vert det nemnt framlegg til dei viktigaste, strategiske prioriteringane for Vestlandet. Dette er i ikkje-prioritert rekkjefølgje:

1. Ta vare på transportnettet

- Auka statleg innsats til vedlikehald av vegnettet
- Auka statleg innsats til og tunnel-oppgraderingsprogrammet

2. Berekraftig mobilitet i byane

- Auka statleg finansiering til byvekstavtalane på Nord-Jæren og i Bergensområdet
- Auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for dei mindre byane på Vestlandet

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Prioritering av E39 som nasjonalt satsingsområde for å binde saman Vestlandet med ferjefrie samband, utbetring av eksisterande veg og ringvegar/omkøyringsvegar utanom byområda.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe

4. Fremje det grønne skiftet i samferdselssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutslepps-teknologi i framtidige anbod innan ferjedrift og kollektivtrafikk.
- Statleg stimulering til offentleg/privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling, som legg til rette for raskare og meir effektiv innfasing av nullutsleppsteknologi, mellom anna gjennom å utvikle standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur for ferjer og snøggbåtar.

Vurderingar og verknader

Fylkesdirektøren viser til at prioriteringssoppdraget frå transportverksemdene vert levert 31. mars, som er fredag før påske. Etter det fylkesdirektøren erfarer, vert dokumentet gjort offentleg frå denne dagen, og det vert sendt på høyring etter påske med ein frist på om lag 3 månader. Vestlandsrådet sitt møte 11. april, er første arbeidsdag etter påske, og fylkesdirektøren har med dette ikkje hatt tid nok til å utarbeide eit høyringsframlegg på vanleg måte.

Under Vestlandsrådet sitt møte 11. april vil avdelingsdirektør Tone Oppedal i Transport vest i Statens vegvesen orientere om NTP-framlegget.

Fylkesdirektøren rår til at Vestlandsrådet utarbeider ei høyringsfråsegn om NTP 2025-2036, slik Vestlandsrådet har gjort i tidlegare NTP-høyringar. Det er ikkje lagt opp til møte i Vestlandsrådet før sommaren. Fylkesdirektøren gjer difor framlegg om at AU utarbeider ei høyringsfråsegn på vegner av Vestlandsrådet. Alternativt kan rådet kallast inn til eit digitalt ekstramøte før sommaren for å handsame saka.

Utkast til sak om høyringsfråsegn vert basert på samferdselsverksemdene sine framlegg til prioriteringsoppdraget, vedlagte innspelsdokument, samt rådet si drøfting av denne saka. Vestlandsrådet må ta stilling til om det er behov for å avvente fylkestinga sine vedtak før AU eller Vestlandsrådet gjer vedtak, eller om dette kan gjerast før fylkestinga si handsaming av saka.

Fylkesdirektøren rår til at vedlagte innspelsdokument vert sendt over til fylkeskommunane, og kan inngå i saksførebuinga til fylkestinga si handsaming av høyringsfråsegn til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Konklusjon

Fylkesdirektøren rår til at AU til Vestlandsrådet får i fullmakt å utarbeide eit høyringsfråsegn på vegner av Vestlandsrådet. Alternativt kan det bli kalla inn til eit ekstra møte i Vestlandsrådet for å handsame høyringsfråsegn.

Vestlandsrådet



INNSPELSDOKUMENT – Nasjonal transportplan 2025–36 (NTP)

27. mars 2023



INNHALD

4

1. Om NTP 2025-2036

Hovudgrep og mål

Framdrift

Nasjonal transportplan – behov for eit heilskapleg rammeverk

6

2. Landsdel med stort vekstpotensiale

Geografi og folketal

Skattkammeret for heile landet

Klimakonsekvensar - vått og villare på Vestlandet

9

3. Utfordringar og behov

Regionbygging med E39 som ryggrad

Transporttryggleik og beredskap

Bymiljø, mobilitet og klima

Grønt skifte i samferdselssektoren

18

4. Framlegg til felles prioriteringar

FORORD

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-36 vert lagt fram for Stortinget våren 2024.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-36 vert lagt fram for Stortinget våren 2024. Vestlandsrådet er eit politisk samarbeidsråd for fylkeskommunane på Vestlandet (Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal). Vestlandsrådet vil med dette dokumentet få fram behova for ny samferdselsinfrastruktur på Vestlandet, som innspel til Nasjonal transportplan 2025-36.

Innspelsdokumentet er på overordna nivå og har fokus på felles utfordringar og behov i landsdelen.

Dokumentet inneheld først ei kort oppsummering av trekk i den samfunnsmessige utviklinga som underbyggjer behov for og samfunnsnytte av å investere i transportnettet på Vestlandet. Deretter vert dei viktigaste utfordringsområda nærare skildra.

Til slutt vert det oppsummert kva som er dei viktigaste, strategiske prioriteringsområda for Vestlandet.

Dokumentet er utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen i samarbeid med administrativ arbeidsgruppe i dei tre vestlandsfylka.

Bergen, 27. mars 2023

1. OM NTP 2025–2036

Hovudgrep og mål

Ny Nasjonal transportplan er framskynda eit år, og vil gjelde for perioden 2025–2036. Stortingsmeldinga skal leggjast fram våren 2024, og det vert lagt opp til handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen same år.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at gjeldande Nasjonale transportplan 2022–2033 ikkje lenger er realistisk, gitt dei føresetnadene som Noreg står ovanfor. Det er difor lagt opp til å utarbeide ein transportplan som er oppdatert og tilpassa framtidig transportbehov, samstundes som det er mogleg å følgje opp dei økonomiske rammene.

I oppdragsbrevet frå Samferdselsdepartementet til transportetatane er det lagt vekt på at det skal utarbeidast ein realistisk NTP som svarer på framtida sine utfordringar for transportsystemet, og det vert lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd. Transportplanen skal omfatte statlege tiltak, og gje transportstyresmaktene eit godt grunnlag for å planleggje drift, vedlikehald, investeringar og andre tiltak i transportsystemet i eit langsiktig perspektiv.

Hovudmålet er å utvikle eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem, og for å nå målet, er det peikt på mellom anna følgjande hovudstrategiar:

- Ta vare på og utnytte eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre
- Prioriteringar som legg til rette for å nå klima- og miljømåla
- Optimalisere prosjekt gjennom å vurdere standard og løysingar for å få meir igjen for pengane
- Auka bruk av digitalisering og ny teknologi

For fylkesveggar vert det presisert at dette er fylkeskommunen sitt ansvar, og vert i liten grad finansiert gjennom NTP.

NTP si handsaming av transportutfordringane i byområda vert i hovudsak knytt til tilskot til byvekstavtalar og belønningssavtalar, samt tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av ordninga med byvekstavtalar.

Når det gjeld skredsikring, vert det vist til arbeidet med nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveggar med høg og middels skredfaktor.

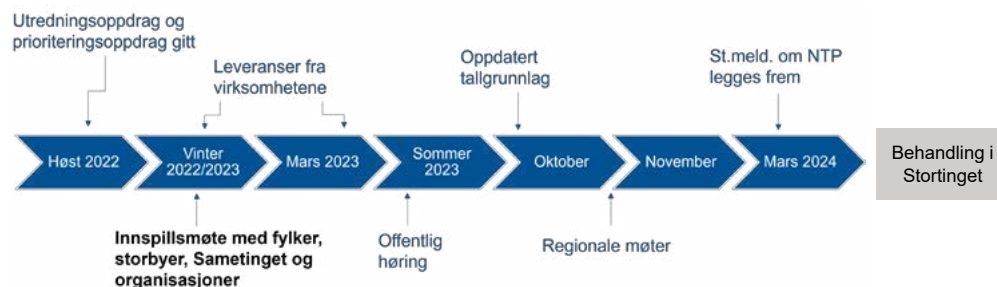


1. Ta vare på det vi har
2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre
3. Forenlig med klimamålene

Framdrift

Det er skissert følgende framdriftsplan for NTP 2024–36:

NTP 2025–2036 i arbeid



Figur 2. Skisse til framdriftsplan for NTP 2025–2036 (www.regjeringen.no)

Innspelsdokumentet frå Vestlandsrådet vil vere eit grunnlag for høyringsprosessen våren 2023 knytt til transportetatens framlegg til prioriteringar som vert lagt ut før påske.

Nasjonal transportplan – behov for eit heilskapleg rammeverk

Nasjonal transportplan omhandlar i første rekkje dei statlege ansvarsområda i samferdselssektoren. Vestlandsrådet ønskjer å påpeike at det er viktig å sjå heile transportnettet i samanheng i vurdering av utfordringar og prioriteringar av tiltak, og at ny Nasjonal transportplan bør spegle dette. Særvis viktige delar av samferdselstilbodet for folk og næringsliv er under fylkeskommunalt og kommunalt ansvar, eller er del av samarbeidsprosjekt mellom staten, fylkeskommunane og kommunane, t.d.:

- Vidareutvikling av fylkesvegnettet
- Vidareutvikling av kollektivtilbodet i byane og i distrikta
- Vidareutvikling av ferje- og snøggåtttilbodet
- Utbygging av miljøvennlige transportløyningar i byane gjennom byvekstavtalar / bypakkar

Tiltak og satsing innanfor desse ansvarsområda vert mellom anna finansiert gjennom statleg rammefinansiering og tilskotsordningar til fylkeskommunane.

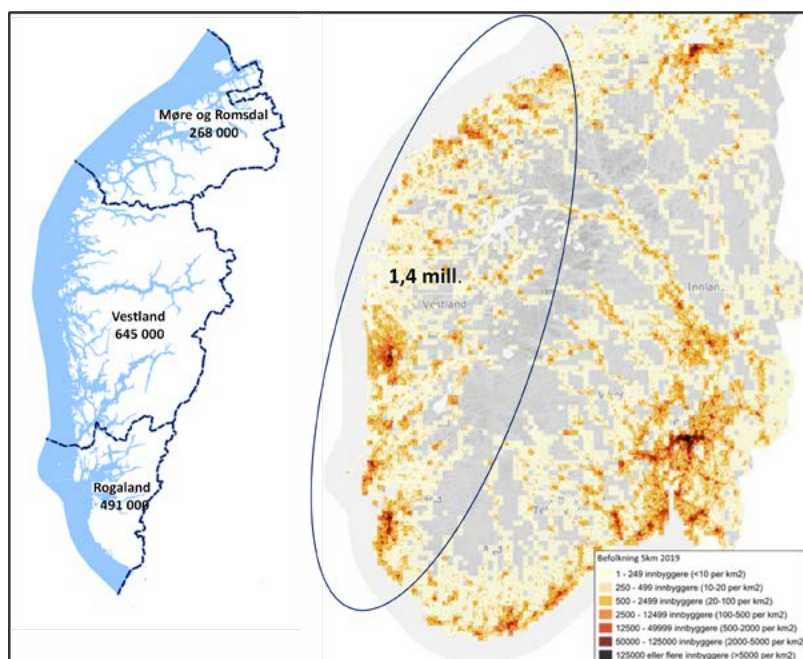
Transportkostnadene for næringslivet og mobiliteten for busette og arbeidstakarar langs kysten er tett knytt opp til kvaliteten på transporttilbodet for ferje, snøggåttar og anna kollektivtransport, samt den generelle transportstandarden på både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet er derfor tydeleg på at heile transporttilbodet må sjåast i samanheng med arbeidet med Nasjonal transportplan.



Figur 3. Foto: Bussvegen i Stavanger, Stavanger Aftenblad, og Fv.57, Fjaler, firda.no.

2. LANDSDEL MED STORT VEKSTPOTENSIALE

Geografi og folketal



Figur 4. Folketalet i dei tre vestlandsfylka.

Dei tre vestlandsfylka Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal har til saman ca. 1,4 mill. innbyggjarar pr. 2023, og det er venta ei auke i folketalet på om lag 8% fram mot 2050 (SSB).

Vestlandet har byar og tettstader med potensiale for store, felles bu- og arbeidsregionar.

Mangel på effektive og trygge kommunikasjonar gjer at grunnlaget for utvikling av vekstregionar vert undertrykt. Lang transporttid, uvisse knytt til framkomst, utryggleik knytt til trafikktryggleik, rasfare mv., legg avgrensingar for næringslivets tilgang til relevant arbeidskraft.

Dette kan over tid medføre færre satsingar på ny næringsutvikling som er naudsynt for å byggje opp sterke regionar på Vestlandet som kan medverke til å balansere utviklinga med aukande press på Osloregionen.

Skattkammeret for heile landet

– *Lykkes Vestlandet, så lykkes Norge*

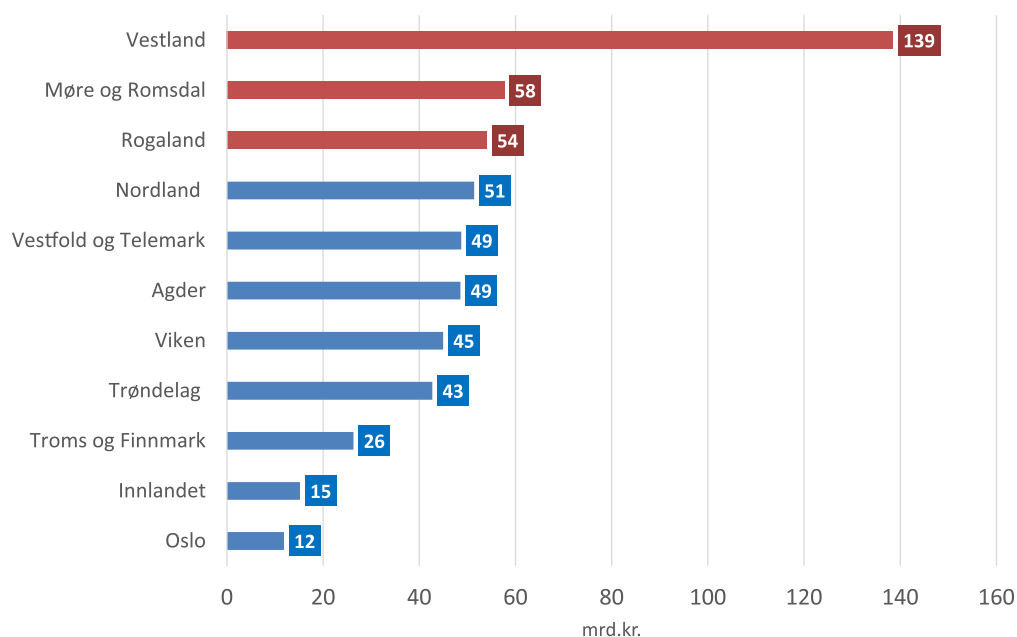
(Jonas Gahr Støre 23.7.2017)

Vestlandet er drivkrafta i norsk eksport og verdiskaping. Landsdelen er rik på både naturressursar og human kapital. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur i landsdelen gjer at Vestlandet har ei nøkkelrolle for nasjonal verdiskaping.

Dei tre vestlandsfylka eksporterte verdiar for 250 mrd.kr. i 2022 (utanom olje- og gass), og dette utgjer 37% av nasjonal eksportverdi for tradisjonelle næringar.

Transportsektoren er ein avgjerande innsatsfaktor i verdiskapinga. Eksportnæringane på Vestlandet er lokalisert i både byområda, tettstader og spreidd ute i distrikta. Eit trygt og

Fastlandseksport (mrd.kr.) per fylke 2022



Figur 5. Fastlandseksport (mrd.kr. 2022) fordelt på fylker (eksklusiv varer som ikkje er spesifisert på fylke eller har opphav frå fleire fylke, samt reeksport av varer produsert i utlandet). Kjelde SSB, Utanrikshandel, Tabell 10482.

effektivt transportnett er ein nøkkel for å leggje grunnlaget for framtidig vekst i verdiskapinga på fleire måtar:

- Frakttid og transportkostnader for eksportvarer ut til marknadene
- Transporttid og fleksibilitet for inngående transport av råvarer, utstyr og delar mv. («just in time»)
- Mobilitet og reisetid som gir best mogleg tilgang på attraktiv arbeidskraft

- Trygg transport som del av attraktive bustadområde for å tiltrekke humane ressursar med rett kompetanse

Utbygging og utbetring av transportnett på Vestlandet vil medverke til reduserte transportkostnader for næringslivet og tryggare og meir effektiv mobilitet for arbeidstakarar og busette i regionane. Dette vil gje dei beste føresetnadene for framtidig aukande verdiskaping og eksportinntekter til landet.



Figur 6. Vogn tog med sjømat. Foto: Nor-log Gruppen.

Klimakonsekvensar – vått og villare på Vestlandet

Med klimaendringane tyder prognosane på at særleg Vestlandet vil bli ramma av våtare og villare vør i tida framover (kjelde: Klimaendringer i Norge, miljodirektoratet.no).

Dette kan få store konsekvensar på Vestlandet, med auka risiko for flaum og erosjon, skred, dårleg framkome og regularitet, samt auka behov for beredskap. Konsekvensane av dette vil vere aukande omfang av:

- Skade på infrastruktur (bruer, vegar, jernbanelinje)
- Driftsproblem for transportnettet (ferjer, snøgg-båtsamband, fjelloverganger og luftfarten)

Når vegar vert stengd på grunn av skred eller uver og det er driftsproblem for sjø- og lufttransporten, er det ikkje berre framkome som vert ramma gjennom lange omkøyringsvegar, men òg innbyggjarane sin kvardag vert utrygg og farefull.

Ein kan kome denne utviklinga i møte ved å investere i ny infrastruktur som gir eit meir robust transportnett til lands (nye vegsamband, tunnelar, fastlandssamband, vintersikre fjelloverganger og ikkje minst rassikring).

I tillegg vil konsekvensane av klimaendringane auke behovet for å ta vare på eksisterande vegkapital gjennom ressursar til drift og vedlikehald av vegnettet.

Klimaendringar og meir ekstremvær vil gjere at fylkeskommunane på Vestlandet vil få utfordringar med vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet. Den øyremerka nasjonale tilskotsordninga for vedlikehald av fylkesvegnettet vart ikkje trappa opp i statsbudsjettet for 2023 i samsvar med det som var lagt opp til i NTP 2022–2033. Med grunnlag i dette og vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet på Vestlandet, vedtok Vestlandsrådet 07.02.23 ein uttale om at det er naudsynt med ei kraftig opptrapping og auka nasjonal satsing på vedlikehald av fylkesvegnettet i arbeidet med statsbudsjettet for 2024.



Figur 7. Utdrag frå artikkel utarbeidd av CICERO, senter for klimaforskning. Kjelde: Klimaendringer vil føre til våtere vær på Vestlandet (cicero.oslo.no)

3. UTFORDRINGAR OG BEHOV

Regionbygging med E39 som ryggrad

Satsing på betre transportstandard på Vestlandet vil gje reduserte transportkostnader for næringslivet, betre samfunnsberedskap, betre mobilitet og reduserte ulykkeskostnader mm.

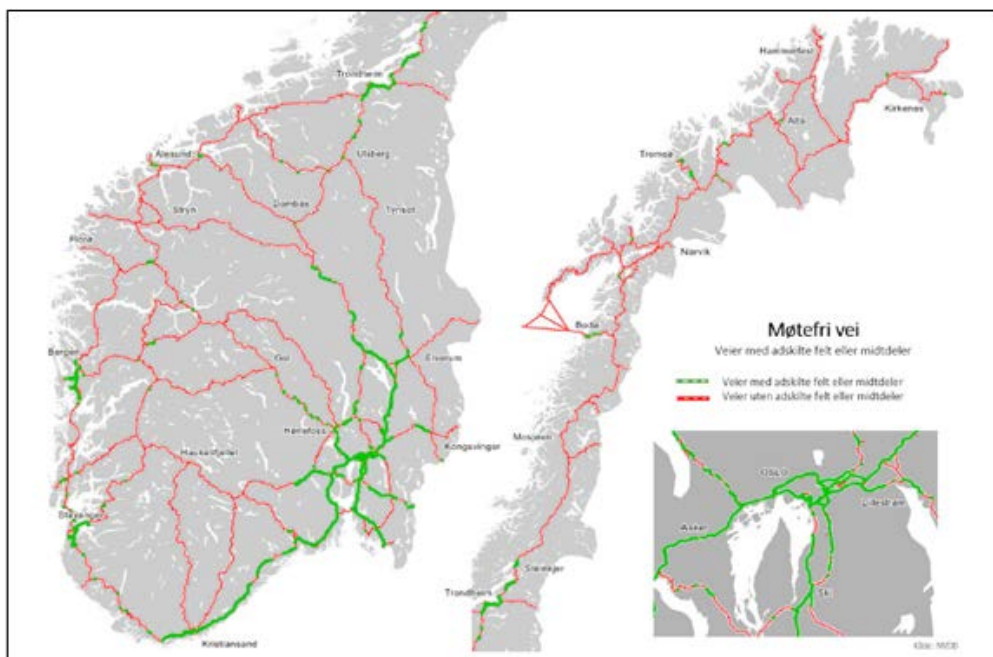
E39 mellom Stavanger og Trondheim er ryggraden i transportnettet på Vestlandet. E39 bind regionane saman. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda, knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman, og er samleveg for transport til/frå alle by- og tettstader frå sidevegar ut mot distrikta. E39 bind saman 3 av dei 4 største byområda i Norge, og ei hovudåre ut til Europa for store delar av Vestlandet.

E39 har per i dag ikkje den standard som kan forventast av ein nasjonal stamveg. Både reisetid og kostnader mellom sentrale regionar på Vestlandet er vesentleg større enn elles i landet.

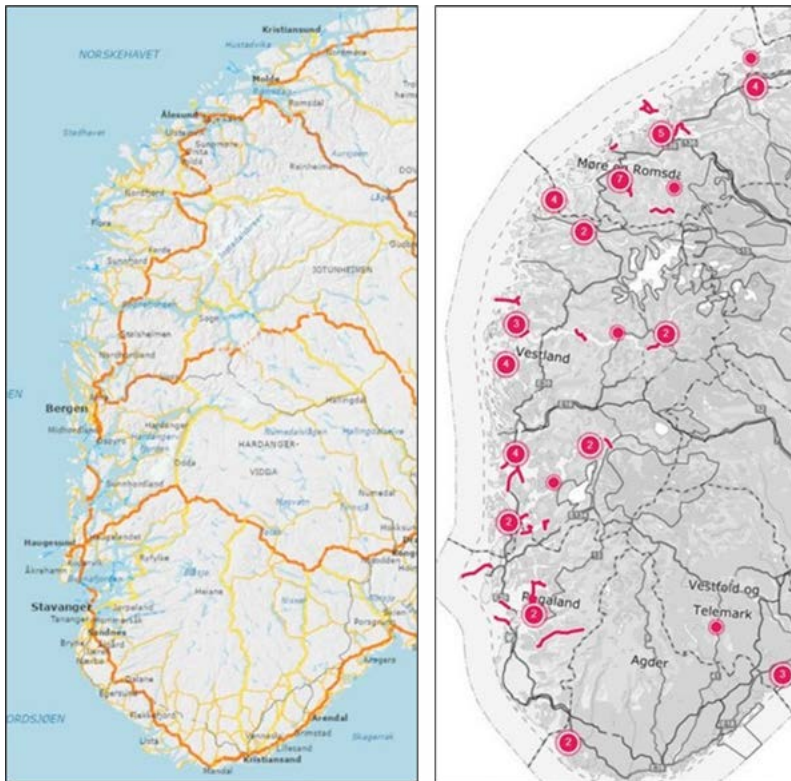
Omtale av utfordringane med korridor 4, Stavanger–Trondheim i utfordringsdokumentet til NTP frå transportetatane av 19.1.2023:

«Korridoren mellom Stavanger og Trondheim, via Bergen og Ålesund, er en kystkorridor. Mange ferjestrekninger gir lang reisetid på vei og høye transportkostnader. Lang reisetid, og dårlig kvalitet på deler av veinettet gjør at fly blir foretrukket også på relativt korte strekninger. Det er flere strekninger med vesentlig skred- og flomutfordringer, hvor det er lange omkjøringsveier ved brudd i infrastrukturen. Korridoren er viktig for utenrikshandelen med betydelige import- og eksportvolumer.» «Trafikken i korridoren er spesielt stor mellom de store byområdene. Flytrafikken har en stor andel av beregnede persontransportreiser mellom de store byene i korridoren, spesielt til og fra Stavanger og mellom Bergen og Trondheim. Dette skyldes delvis at det er lange distanser med få omkjøringsmuligheter, og at veinettet har lav framkommelighet, med tidvis smale og dårlige veier og mange ferjestrekninger. Det er også områder som er værutsatt, hvor det er få omkjøringsmuligheter om veier blir stengt.»

Statens vegvesen_ (regjeringen.no)



Figur 8. Oversikt over del av vegnettet med møtefri veg syner mangel på effektive og trafikksikre stamvegar langs kysten med hovudfunksjon å binde saman byar og tettstader. Kjelde: Statens vegvesen og Nye Veier.



Figur 9. Kart over hovedvegnettet på Vestlandet og tal på ferjesamband i dag.

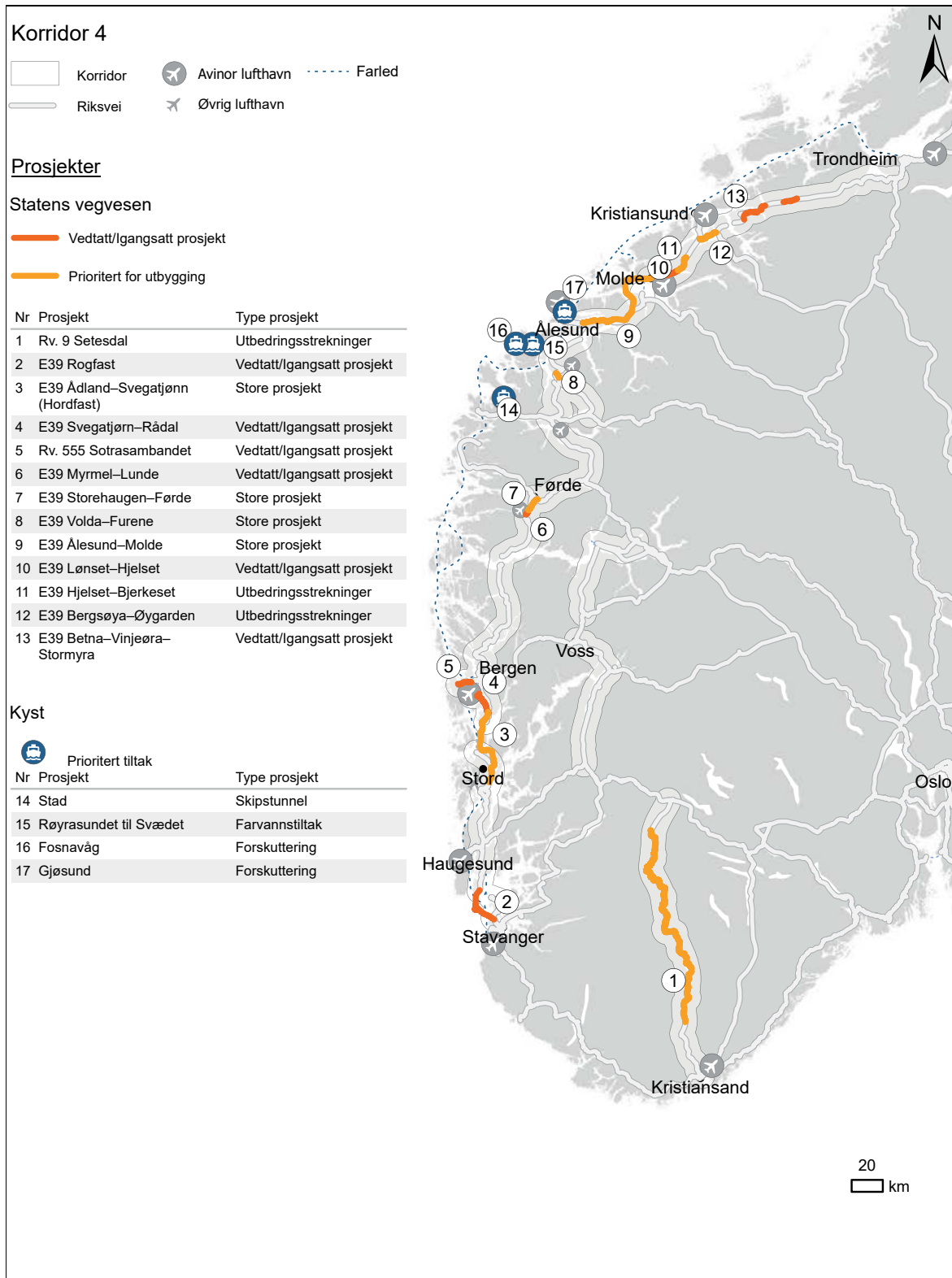
Det er store behov for utbygging av E39 for at vegen skal tene rolla som ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet. Samfunnsøkonomiske analysar utført av transportetatane i samband med inneverande Nasjonal transportplan synar at fleire E39-prosjekt er blant dei vegprosjekta

som har høgast samfunnsøkonomisk netto nytte basert på tradisjonell utrekningsmetode (kjelde: Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–29. Vedlegg 6. Tabell 6c). I tillegg er det utarbeidd analysar som synar store meirverdiar/ringverknader knytt til regionforstørring.



Figur 10. Ferjesambanda langs E39 er ein flaskehals for effektiv og forutseibar verditransport. Bildet er frå Sandvikvåg ferjekai, Fitjar kommune (foto: Os- og Fusaposten).

Status for prosjekt langs korridor 4 i inneverande NTP:



Figur 11. Prioriterte prosjekt langs transportkorridor 4 (Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim) i inneverande Nasjonal transportplan (Meld.St.20, Nasjonal transportplan 2022–33).



Figur 12. Bilde frå E39 ved Førde (Halbrandslia) der eit vogntog i 2021 sperra E39 i lang tid med store trafikale konsekvensar for folk og næringsliv. Ny E39 utanom Førde er under planlegging.

Dersom Vestlandet framleis skal vere motor for verdiskaping, må E39 vidareutviklast på fleire nivå:

- Nye fjordkryssingar som byggjer regionar, reduserer transportkostnader og styrkjer beredskap
- Utbetringar av flaskehalsar og strekningar med låg standard for å betre tryggleik og framkomst
- Ringvegar, avlastningsvegar som leiar E39 utanom sårbare byområde

Vestlandet har eit unikt potensiale for å leggje til rette for auka verdiskaping ved utbygging av eit samanhengande, effektivt transportnett langs kysten.

Det er likevel ikkje tilstrekkeleg å byggje ut transportnettet mellom byane/tettstadene. Det meste av trafikken vert skapt i byområda, og det er avgjerande at transportsystemet i byane fungerer. Dette gjeld både trafiktryggleik, framkomst og transportberedskap. Veksten langs kysten er òg avhengig av at dei som skal skape auka verdiar har trygge og attraktive bustadområde, lokalmiljø, servicetilbod etc. I den samanheng er utviklinga av attraktive by- og tettstadområde med god mobilitet, funksjonelle transport-system og rein byluft viktig. Bysatsinga er såleis viktig både for bymiljø/klima og verdiskaping/næringsutvikling.

I tillegg til å vidareutvikle E39 som ryggrad i transportnettet på Vestlandet, er det behov for eit tenleg transportnett som knyter Vestlandet til andre landsdelar, mellom anna vidareutvikling av eksisterande veg- og jernbanenett mot aust.

Det er òg behov for å styrkje kollektive transportløyningar i distrikta. Opprusta og ferjefri E39 gir store moglegheiter for å utvikle nye kollektivtilbod langs kysten som vil

vere eit viktig fundament for styrkja mobilitet langs transportkorridoren E39 med sidearmar.

Transporttryggleik og beredskap

Med utgangspunkt i målet i Nasjonal transportplan om å ta betra vare på eksisterande infrastruktur, og i lys av dei særskilde utfordringane på Vestlandet knytt til framtidige klimaendringar – vil Vestlandsrådet framheve følgjande hovudutfordringar:

- Vedlikehald av vegnettet
- Skredsikring
- Tunneloppgraderingar

Innsatsen på desse områda er avgjerande for trafikantane sin tryggleik, men er også knytt til behovet for betre framkomst og mobilitet som viktig for næringsutvikling og busetnad. Det er vesentleg i eit beredskapsperspektiv at europavegar og dei viktigaste fylkesvegane er alltid er opne. Dette omfattar også ferjestrekningane langs desse vegane.

Vedlikehald

Vestlandet er den del av landet som har mest bruer, tunnelar, ferjesamband og rasutsette strekningar med store behov for vedlikehald. Vegnettet er prega av stort etterslep i vedlikehaldet. Dårleg vedlikehald gjer seg utslag i trafikkarlege vegstrekningar, dårleg framkomst, miljøproblem og auka kostnader for næringslivet og andre trafikantar.

Auka veglengd, trafikkauke, meir komplisert teknisk utstyr og klimaendringar medverkar til auka behov for vedlikehaldsmidlar. Samla ressursbehov for å fjerne forfallet på



Figur 13. Foto: Statens vegvesen.

alle riks- og fylkesvegane i dei tre vestlandsfylka, inklusiv naudsynthe oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnelar, vart kalkulert i 2017 til om lag 22 mrd. 2017-kr. (Kjelde: Oslo Economics rapport 2017–51). Oppjustert med byggkostnadsindeksen for veganlegg (SSB) frå 2017 til 2022, tilsvarar dette eit kostnadsbehov på om lag 29 mrd. kr. 2022-kr.

Statens vegvesen kartla i 2018/2019 forfallet på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal, i rapporten «Forfall på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal, Resultat av kartlegging». 15. mars 2022 fekk Statens vegvesen ei bestilling frå Samferdselsdepartementet om å starte opp arbeidet med å koordinere ei ny kartlegging av tilstanden på fylkesvegane. Fram til den nye kartlegginga er gjennomført, kan vi ta utgangspunkt i 2019-rapporten frå Statens vegvesen for å berekne vedlikehaldsetterslepet per 2022, og sannsynleg vidare utvikling i etterslepet. I 2019-rapporten er etterslepet for Møre og Romsdal berekna til å vere om lag 8,6 mrd. 2019-kroner. For 2022 anslo fylkesvegavdelinga at etterslepet på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal låg kring 12 mrd. kroner.

Det er stor usikkerheit knytt til 2019-rapporten. Statens vegvesen har ikkje fysisk registrert tilstanden på alle

veg-elementa i fylket. Det kan vere at tilstanden er verre enn antatt. Fleire forutsetningar har endra seg sidan rapporten vart lagt fram. Mellom anna viser vårt oppdaterte estimat at utbetningsbehovet for fylkesveg tunnelane er vesentleg høgare enn kartlegginga frå 2019.

For å møte utfordringane med vedlikehaldsetterslepet, er det behov for vesentleg auke i dei økonomiske rammene til vedlikehald av riksvegnettet, samt auke i øyremerka tilskot til vedlikehald av fylkesvegane.

Skredsikring

Når det gjeld skredsikring, har Statens vegvesen kartlagt skredsikringsbehovet i alle fylka. I heile landet er det i alt 900 punkter innanfor Høg og Middels skredfaktorgruppe, og 545 av desse er lokalisert i dei tre vestlandsfylka, dvs. Vestlandet har ca. 60% av alle punkt under Høg og Middels skredfaktorgruppe på landsbasis.

Samla utbetningskostnad for alle skredpunkta på Vestlandet er rekna til ca. 27 mrd. på riksvegane og ca. 17 mrd. på fylkesvegnettet:

Skredfaktorgruppe	Riksvegar (inkl. Trøndelag)		Fylkesvegar i Rogaland		Fylkesvegar i Vestland		Fylkesvegar i Møre og Romsdal	
	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)
Høg	65	25 023	-	-	96	11 044	14	2 375
Middels	80	1 759	13	355	177	1 798	100	727
Låg	95	34	56	268	251	767	287	-
Sum	240	26 816	69	623	524	13 609	401	3 102

Tabell 1. Oversikt over skredpunkt og behov for midlar til utbetring. Kjelde Statens vegvesen - skredsikringsbehov, juni 2019. <https://www.vegvesen.no/contentassets/eb183b978ef84167acce9cc5bc6b5fc8/skredsikringsbehov-riks-og-fylkesvegar-i-vest.pdf>

Tunneloppgradering

Statens vegvesen sitt program for oppgradering av vegtunnelane er viktig for trafikktryggleik og framkomst/mobilitet for alle trafikantgrupper. I vegvesenets tertialrapport for 2022 til Samferdselsdepartementet, går det fram at programmet vert vesentleg meir kostbart enn det ein trudde:

«Utbedringene av riksveitunnelene har vist seg å være langt mer kostnadskrevende enn først antatt. Dette skyldes i hovedsak at tilstanden i deler av tunnelene har vist seg å være betydelig dårligere enn Statens vegvesen hadde forventet, samt at utgiftene til samtidig trafikkavvikling under anleggsarbeidene har økt. Som følge av disse kostnadsøkningene, er det nå lagt en strategi for utbedringene der i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for trafikantenes sikkerhet i tunnelene vil bli utbedret samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt forfall i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.»

(Statens vegvesen, Tertialrapport 30.4.2022 til Samferdselsdepartementet).

Utfordringane med aukande kostnader kan føre til at det tar lengre tid før tunnelane vert utbedra. Dette inneber store utfordringar med redusert tryggleik i eksisterande tunnelar, og problem knytt til framkomst i ein utvida byggeperiode. Dette er uheldig med tanke på sårbarheiten i transportnettlet på Vestlandet som har stort innslag av tunnelar – og mangel på trygge og effektive vegsamband for mellom anna å vidareutvikle det eksportretta næringslivet i landsdelen.

For å redusere ulempene knytt til auka kostnader, er det behov for auka ressursinnsats til programmet, både for riks- og fylkesvegnettet. Krava til oppgradering er dessutan blitt særskilt omfattande, særleg for fylkesvegnettet, og ein bør av den grunn revurdere/modifisere krava.

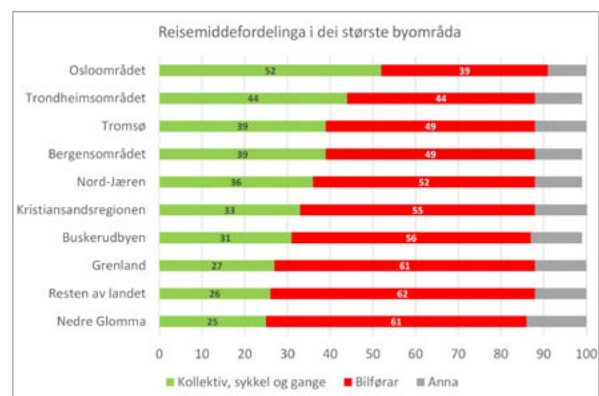


Figur 14. Foto: Statens vegvesen.

Bymiljø, mobilitet og klima

Veksten i byområda medfører utfordringar for transportsystemet. Det er behov for god framkomst og mobilitet, samstundes som ein må ta omsyn til overordna mål knytt til reduksjon av klimagassutslepp og ønske om betre luftkvalitet og trafikktryggleik. Byområda er motoren for regional utvikling, og det er viktig at byane er attraktive for busetting og næringsutvikling. Da må transportsystemet fungere, og det må vere miljøkvalitetar som fremjar trivsel og helse. Det er klare mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområda, og lokalt har mellom anna Bergen ambisjonar om trafikkreduksjon ut over nullvekstmålet.

Dei to største byområde på Vestlandet (Bergensområdet og Nord-Jæren) har stort potensiale for å auke andelen personreiser med miljøvennlege transportmidlar. I den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 2018/19 (Kjelde: Transportøkonomisk Institutt, rapport 1835/2021) går det fram at både Oslo, Trondheims- og Tromsøregionen reiser meir miljøvennleg enn i Bergensområdet og på Nord-Jæren:



Figur 15. Reisemiddelfordeling for personreiser i byområda. (TØI-rapport 1835/2021, tabell 5.8).

Bergensområdet har spesielt låg sykkelandel (3% for Bergensområdet og 7% for Nord-Jæren), medan Nord-Jæren har låg kollektivandel (9% på Nord-Jæren, 15% i Bergensområdet).

Dei mindre byane på Vestlandet har tilsvarende utfordringar. Reisevaneundersøkinga frå TØI i 2013 og 2014 viser at byane i Møre og Romsdal berre hadde ein sykkelandel på 3-4 prosent av alle reiser. Kollektivandelen i undersøkinga var på om lag 6 prosent.



Figur 16. Kollektivutbygging og sykkelveger er to av dei viktigaste behovsområda for transportnett i byane. Høg statleg finansiering er nøkkelen for å kunne realisere nye, viktige infrastrukturtiltak.

For å oppnå nullvekst i personbiltrafikken er det behov for omfattande tiltak for å leggje til rette for auka kollektivtrafikk, gåing og sykling. I tillegg er det avgjerande at kommunane følgjer opp med samordna areal- og transportplanlegging og verkemiddel/tiltak som byggjer opp under nullvekstmålet. Dei to største byområda Bergen og Nord-Jæren vil kanalisere sine tiltak gjennom ein byvekstavtale, men det er òg store behov for tiltak i dei mindre byane.

Grunnlaget for eigenfinansiering av infrastrukturtiltak vert stadig vanskelegare, mellom anna på grunn av aukande elbilandel i bomringane. Høgare statleg medverknad i finansiering av kollektiv- og sykkeltiltak i byane er derfor

avgjerande for å halde eit akseptabelt tempo i utbygginga av miljøvennleg infrastruktur.

Utviklinga av miljøvennleg mobilitet i byområda må sjåast i samanheng med utviklinga av gjennomgåande vegnett i byområda. Næringstransport og gjennomgangstrafikk er unntatt frå nullvekstmålet for personbiltransporten, men må tilpasse seg utfordringane i dei byområda som trafikken går igjennom. Ved vidare utbygging av transportnett i og rundt byområda må ein både ta omsyn til behovet for transporteffektivitet, trafikktryggleik og beredskap for næringstrafikken/gjennomgangstrafikken, samstundes som ein avgrensar uheldige miljøkonsekvensar/naturinngrep som følgje av samferdselstiltaka.



Figur 17. Planlagt kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus er del av Bypakke Ålesund. Foto: www.bypakkealesund.no

I Nord-Jæren, Bergen, Førde og Molde går E39 gjennom byområda. Nye løysingar for E39 utanom sentrumsområda er særskild viktig for at transportsystemet skal styrkje næringstransport og verdiskaping, og samstundes medverke til å avlaste sentrumsområda slik at ein kan leggje betre til rette for miljøvenlege transportformer i byane. Samspelet mellom E39-utbygginga og utviklinga av byområda er såleis viktig for både verdiskaping/næringsutvikling og bymiljø.

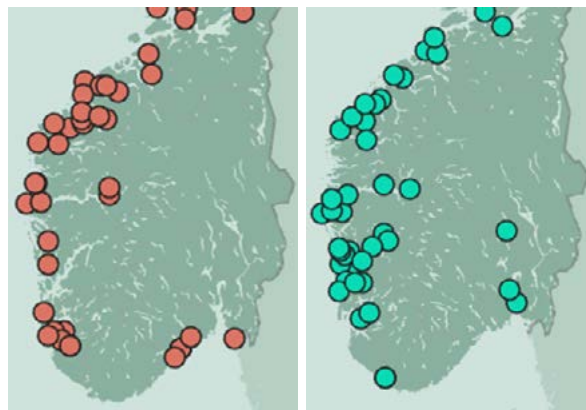
I tillegg til byvekstavtalane for Nord-Jæren og Bergensområdet, er det behov for auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for fleire av dei mindre byane, mellom anna Haugesund, Ålesund og Kristiansund gjennom tilskotordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar (Meld. St. 20, Nasjonal transportplan 2022–2033). Føremålet med ordninga er å leggje til rette for klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkomst, og tilskota går i hovudsak til mindre investeringar i gang- og sykkelveggar, samt kollektivtiltak. Tilskotet er øyremerka dei fem byområda Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). I NTP 2022–2033 vart sett av 600 mill.kr. til ordninga i første fireårsperiode.

Grønt skifte i samferdselssektoren

For å møte klimautfordringane må det arbeidast for utsleppsreduksjon, klimatilpassing og omstilling til eit berekraftig lågutsleppssamfunn. Vestlandet har ambisiøse mål for dette. Mellom anna har Vestland fylkeskommune eit konkret mål om å vere eit netto nullutsleppsfylke innan 2030.

Ein stor del av det grønne skiftet i samferdselssektoren er å leggje til rette for null- og lågutslepps transportmidlar som er særskild utbreidd på Vestlandet, mellom anna bilar, bussar, ferjer, snøggåttar, skipsfart, fly og cruisebåtar. Landsdelen har med dette ei særleg interesse i det grønne skiftet. Vestlandet har også ressursar og kompetanse til å spele ein aktiv rolle i gjennomføringa, mellom anna på grunn av sterke fagmiljø innan klimaforskning, innovasjon/teknologiutvikling og industri.

Vestlandet er allereie i front når det gjeld elektrifisering av bilferjer. I dag er 54% av alle bil-ferjesamband på Vestlandet elektriske, medan andelen på landsbasis er 23% (Kjelde: www.tilnull.no).



Figur 18. Fossile og elektriske bilferjesamband (kjelde: www.tilnull.no)

Utfordringar og problemstillingar

Innan samferdsle handlar det grønne skiftet mykje om tilgang på kraft, tilrettelegging av ladeinfrastruktur og tilgang på relevante lågutslepp energibærarar. Hovudutfordringane er tilgang på kraft og høge kostnader med utvikling av lågutslepps transportmidlar og ladeinfrastruktur:

- Nokre stader er det låg kapasitet i strumnettet lokalt (kjelde: NVE, rapport nr. 77-2017).
- Pr. i dag er det ingen standardisering av ladeutstyr. Det er behov for å utarbeide standardiserte løysingar for å sikre at fartøy kan nyttast på tvers av ulike samband og potensielt gjenbrukas utover inneverande kontraktsperiode (kjelde: Miljødirektoratet m.fl.: Lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåtar, 18.5.2022).
- Det er høge investerings- og driftskostnader for ladeinfrastruktur. Eksempelvis er gjennomsnittleg netto miljøkostnad for fylkeskommunane over kontraktsperioden estimert til 20 MNOK pr. bilferjesamband (kjelde: Samferdselsdepartementet, rapport 2020-0460: Meirkostnader som følgje av lav- og nullutslippsløyser i fylkeskommunale ferjesamband).

Innføring av null- og lavutsleppsteknologi i luftfarten vil vere eit viktig tiltak for å redusere utslepp av klimagassar, både ved bruk av luftfartøy og drift av bakkebasert infrastruktur. I eit lågutsleppssamfunn føreset dette at det utviklast null- og lågutsleppsfly, noko som gjer at tidspektivet er langt.



Figur 19. Illustrasjon av planlagt elektrisk snøggbåt MS Medstraum i Rogaland, Foto: Norled.

På kort sikt er innfasing av null- og lågutsleppsteknologi størst på det regionale flyrutenettet, der avstanden mellom lufthavnene er korte. Det er her elektrifiserte fly, først ventast å kome i rutetrafikk. (Kilde: Meld.St.10 Bærekraftig og sikker luftfart).

Kortbanenettet på Vestlandet bør leggjast til rette for at null- og lågutsleppsfly kan kome i rutedrift så snart teknologien tillater dette. Det bør arbeidast for at staten gir tilskudd til infrastruktur som grunnlag for realisering av elektrisk flytrafikk på kortbanenettet.

Når det gjeld alternative energikjelder, t.d. hydrogen saman med brenselceller, er dette framleis umoden teknologi. Meirkostnadene må ventast å være store samanlikna med konvensjonelle løysningar. Det finns mellom anna lite standardiserte løysningar på marknaden, og difor vert det høge utviklingskostnader i kvart enkelt prosjekt. I tillegg til utviklingskostnader er det også stor uvisse når det gjelder hydrogenpris, som i dag normalt er mye høgare enn for andre tilgjengelege drivstoffalternativ på skip (kjelde: Mil-

jødirektoratet m.fl.: Lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferger og hurtigbåter, 18.5.2022).

Vegen vidare

For å ha ei offensiv tilnærming til gjennomføringa av det grønne skiftet i samferdselssektoren må det arbeidast med mellom anna utvikling av teknologi og standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur.

Staten kan medverke gjennom auka rammeoverføringar eller tilskotsorningar til fylkeskommunane som må bere dei auka kostnadene med strengare miljøkrav i framtidige anbod innan kollektivtrafikken.

Det er behov for vidare offentleg og privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling. ZEVS (enabling Zero Emission passenger Vessel Services) er eit eksempel på utviklingsprosjekt støtta av Forskningsrådet, som skal gi eit nødvendig kunnskapsgrunnlag i samband med innfasinga av grønne hurtigbåtsamband. Rogaland og Møre og Romsdal fylke er deltakarar i prosjektet.

4. FRAMLEGG TIL FELLES PRIORITERINGAR

Vestlandsrådet vil på bakgrunn av analysane av utfordringar og behov for samferdsletiltak i landsdelen, framheve følgjande punktvisse hovudprioriteringar (ikkje prioritert rekkjefølgje):

1. Ta vare på transportnett

- Auka statleg innsats til vedlikehald av vegnettet
- Auka statleg innsats til og tunnel-oppraderingsprogrammet



Foto: Os- og Fusaposten

2. Berekraftig mobilitet i byane

- Auka statleg finansiering til byvekstavtalane på Nord-Jæren og i Bergensområdet
- Auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for dei mindre byane på Vestlandet



Foto: bt.no

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Prioritering av E39 som nasjonalt satsingsområde for å binde saman Vestlandet med ferjefrie samband, utbetring av eksisterande veg og ringvegar/omkøyringsvegar utanom byområda.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe



Foto: nrk..no

4. Fremje det grønne skiftet i samferdssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar og tilskotsordningar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutslepps-teknologi i framtidige anbod innan ferjedrift og kollektivtrafikk.
- Statleg stimulering til offentleg/privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling, som legg til rette for raskare og meir effektiv innfasing av nullutsleppsteknologi, mellom anna gjennom å utvikle standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur for ferjer og snøggbåtar.



Foto: maritimt.com

Vestlandsrådet



www.vestlandsraadet.no