

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid
Avdeling: Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 11/5218-20

Nasjonal transportplan 2014-2023, fråsegn

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til hovudinnretninga i framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23 med sterkt fokus på auka løyvingar til drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.
- 2 Fylkestinget meiner den plantekniske ramma som er lagt til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 23 er for låg. Ramma må aukast til minst +45 prosent for å kunne stoppe forfallet, auke innsatsen på drift og vedlikehald og samstundes vere i stand til å gjennomføre nødvendige nyinvesteringar på transportinfrastrukturen både på veg, bane og sjø.
- 3 Fylkestinget meiner det tek for lang tid å førebu store infrastrukturprosjekt for utbygging. Dagens planregime er for omfattande og tek for lang tid. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til å sette i gang ei vurdering av eit nytt og meir effektivt planregime for store statlege infrastrukturprosjekt. For store statlege infrastrukturprosjekt som går over ei eller fleire kommunegrenser/fylkesgrenser bør det vurderast å flytte avgjerdsmyndet frå kommunestyre til regional eller statleg politisk mynde.
- 4 Fylkestinget sluttar seg til dei nasjonale strategiane som er lagt til grunn for Nasjonal transportplan 2014 – 24. Fylkestinget føreset likevel at auka satsing på kollektivtrafikk i store byar som følgje av ein forventet kraftig folketalsvekst ikkje fører til redusert satsing på infrastruktur- og samferdsletiltak i distrikta. Skal distrikt som Sogn og Fjordane kunne utvikle seg i tråd med dei nasjonale strategiane, er fylket avhengig av statlege løyvingar som tek vare på behovet både for investeringar, drift og vedlikehald av infrastruktur og kollektivtrafikk.
- 5 Fylkestinget sluttar seg til transportetatane sitt forslag om eit eige økonomisk program for utbetring av fylkesvegnettet. Utan ei slik ordning vil ikkje fylkeskommunen vere i stand til å gjennomføre nødvendige utbetringar.
- 6 Fylkestinget krev at Staten må kompensere for auka kostnader på driftskontraktane knytt til fylkesveg. Auka kostnader på driftskontraktane vil medføre eit lågare vedlikehaldsnivå på fylkesvegane dersom staten ikkje kompenserer for slik kostnadsauke.
- 7 Fylkeskommunen sine kostnader til skuleskyss har auka kraftig dei siste åra m.a. som følgje av auka driftskostnader og omlegging av skulestrukturen i mange kommunar. Utan kompensasjon frå staten for denne typen kostnadsauke vil det føre til eit dårlegare kollektivtilbod utanom skuleskyssen. Fylkestinget krev difor at staten kompenserer for auka driftskostnader knytt til skuleskyssen.
- 8 Fylkestinget ønskjer å kome i ein aktiv dialog med Avinor ved ei framtidig vurdering av strukturen på det regionale kortbanenettet. Fylkestinget legg til grunn at mogleg forlenging av rullebanene på Sogndal lufthamn og Førde lufthamn vert vurdert i samband med dette.

- 9 Fylkestinget er ikkje nøgd med at transportetatane ønskjer å gå bort frå den definerte standarden for drift av riksvegferjesamband og erstatte dette med ei individuell vurdering av kvart samband ved ny anbudsutlysing. Fylkestinget fryktar at ei slik individuell vurdering av riksvegferjesambanda i Sogn og Fjordane kan slå negativt ut. Dette gjeld særleg for ferjesambandet på rv 13/55 Vangsnes – Hella – Dragsvik. Fylkestinget krev difor at det vert lagt til grunn 20 min. frekvens på alle riksvegferjesamband ved ny anbudsutlysing.
- 10 Fylkestinget meiner ei realisering av Stad skipstunnel vil vere både eit riktig, framtidsretta og samfunnsøkonomisk lønsamt prosjekt. Staten bør følge Kystverket si tilråding om å bygge etter det største alternativet som er dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnattsol. Stad skipstunnel bør finansierast som eige prosjekt med eiga løyving på statsbudsjettet med sikte på oppstart av prosjektet i perioden 2014 – 17.
- 11 Fylkestinget viser til dei trafikkale problema som Førde har i og utanom sentrum. Det er planarbeid på gang for å løyse desse trafikkale problema inkludert omlegging av E39 forbi Førde sentrum. Førde kommune har gjort prinsippvedtak om bompengefinansiering og har etablert selskapet Førdepakken as. Prosjektet Førdepakken inkludert omlegging av E39 forbi Førde sentrum må inn i Nasjonal transportplan 2014 – 23. Fylkestinget viser til at Førde har inngått den første sykkelbyavtalen på Vestlandet.
- 12 Fylkestinget ser på heilårsveg over Vikafjellet som eit viktig prosjekt for å knyta midtre Sogn og Bergensregionen betre saman. Rv 13 er gjennomgåande vegstrekning for indre delar av Vestlandet. Opninga av Hardangerbrua i 2013 vil truleg auka trafikken på Rv13. Det føreligg vedteken fylkesdelplan for heilårsveg over Rv 13 Vikafjellet. Fylkestinget føreset at heilårsveg over Vikafjellet vert prioritert i Nasjonal transportplan 2014 – 2023.
- 13 Fylkestinget viser til at rv 5 i Sogndal bind saman E16 og E39 og er ein viktig del av stamvegnettet. Ny Loftesnesbru er ferdig regulert og detaljplanlegginga er i god gjenge. Ny Loftesnesbru på rv 5 i Sogndal er ikkje prioritert før i slutten av siste seks-årsperiode. Fylkestinget krev at dette prosjektet vert starta opp og fullført i første fireårsperioden 2014 – 17. Fylkestinget er positiv til dei omtalte tiltaka for skredsikring av rv 5 i Kjosnesfjorden.
- 14 Fylkestinget viser til konseptvalutgreiinga for rv 15 Strynefjellet som er ute på høyring. Fylkestinget kan ikkje akseptere kortsiktige løysingar dersom dette fører til at ei fullverdig utbygging og skredsikring vert sett ut i tid. Når E39 Kvivsvegen opnar i september 2012 er det grunn til å rekne med at trafikken over Strynefjellet aukar. Fylkestinget ber om ei snarleg avgjerd på konseptvalutgreiinga og at konklusjonen på behandlinga av KVVU/KS1 vert innarbeidd i NTP og prioritert inn i løpet av første fireårsperiode.
- 15 Fylkestinget vil hevde at Jernbaneverket si satsing på drift- og vedlikehald av jernbanenettet og investering i nye jernbanetraserar er marginalt viktig for Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane vil ikkje ha direkte nytte av dei store investeringane det er lagt opp til på ny jernbaneinfrastruktur. Fylkestinget meiner difor at rammene til anna infrastrukturutbygging i Sogn og Fjordane må aukast tilsvarande meir.
- 16 Fylkestinget viser til Statens vegsenen sine vurderingar av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegar. Vurderingane viser at det er eit stort behov for midlar til skredsikring. Rammene til skredsikring må aukast vesentleg dersom det skal vere mogleg å sikre i alle fall skredpunkta i kategori «høg» og «middels» innan rimeleg tid.

Vedlegg:

- Transportetatane sitt framlegg til Nasjonal transportplan 2014 – 23.
- Oppsummering av innkomne merknader

Andre dokument som ikkje ligg ved:

- Kva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet? Statens vegvesen, rapport nr. 75 (februar 2012)
- Kva vil det koste å fjerne forfall knytt til bru, ferjekai og tunnel på fylkesvegar? Statens vegvesen rapport nr 76 (februar 2012)
- Framtidsretta utvikling av lufthamnstrukturen, ein retningsline 2 rapport frå Avinor

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Dei statlege transportetatane har lagt fram framlegg til Nasjonal transportplan 2014 – 23 til offentlig ettersyn. Frist for merknader er sett til 29. juni 2012.

Planforslaget er sendt m.a. til kommunane for innspel som grunnlag for fylkeskommunen si fråsegn. Relevante innspel er vurderte, medan andre innspel på konkrete og detaljerte prosjekt vil bli vurdert i samband med handlingsprogrammet.

Både riks- og fylkesvegnettet er prega av stort forfall på veginfrastrukturen, men fylkesvegnettet har ein gjennomgåande dårlegare standard enn riksvegnettet. Statens vegvesen har kartlagt behovet for tiltak for å fjerne forfall og å gjere nødvendige oppgraderingar på bru, ferjekai og tunnel på fylkesvegnettet. I Sogn og Fjordane er det registrert eit samla behov på 2,3 mrd. kr for å ta igjen forfallet på denne infrastrukturen. Kostnadene med utbetring av denne infrastrukturen er så høg at fylkeskommunane ikkje er i stand til å gjennomføre dette innan dagens overføringar. Det er forslag om å innføre eit eige program for rehabilitering av fylkesvegnettet.

Kostnadene med driftskontraktane på fylkesvegnettet har auka dramatisk dei siste åra utan at dette er kompensert frå staten. Dette går ut over m.a. vedlikehald og andre samferdsletilbod. Underdekkinga er rekna til 1 mrd. kr i 2014 dersom det ikkje vert gitt kompensasjon for dette i budsjettet for 2013.

Kollektivsatsing er viktig både i byar og i distrikta, men skuleskyssen er dimensjonerande for kollektivtilbodet i distrikta. Kostnadsveksten på kollektivtrafikk i distrikta er ikkje kompensert gjennom rammetilskotet til fylkeskommunane.

Planframlegget har ei sterk prioritering av løyvingar til drift og vedlikehald på all transportinfrastruktur med tanke på å stoppe og ta igjen forfallet på infrastrukturen. I dag tek det for lang tid å førebu store infrastrukturprosjekt for utbygging. Det er difor nødvendig å få fram eitt nytt og meir effektivt planregime for store statlege infrastrukturprosjekt.

Som ein konsekvens av strategien om å prioritere midlar til drift og vedlikehald av infrastrukturen for å stoppe og ta igjen forfallet på infrastrukturen er det nesten berre investeringsprosjekt som er sett i gong som kjem med i første fireårsperiode. Det er rom for nokre nye investeringsprosjekt i siste seks-årsperioden innan planteknisk ramme. Først med ein auke av ramma på +45 prosent vil det vere rom for å framskande ein del prosjekt og å sette i gang fleire. Fylkesrådmannen har likevel peika på nokre prosjekt som bør prioriterast tidleg i planperioden:

- Realisering av Stad skipstunnel
- Førdepakken må inn i Nasjonal transportplan som eit delvis bompengefinansiert prosjekt.
- Heilårsveg over Rv 13 Vikafjellet er viktig for å knyta midtre Sogn og Bergensregionen saman. Heilårsveg vil vi få berre med tunnel gjennom fjellet. Fylkesrådmannen føreset at heilårsveg over Vikafjellet vert prioritert i Nasjonal transportplan

- Rv 5 i Sogndal har trafikale problem. Loftesnesbrua må utbetrast/byggjast ny. Planarbeidet er ferdig. Prosjektet må starte opp i første fireårsperiode.
- Bygging/utbetring av tunnelar på Rv 15 Strynefjellet er viktig. Her ventar ein på avklaringar i samband med konseptvalutgreiing og kvalitetssikring i ein tidleg fase.

2. Bakgrunn

2.1 Bakgrunn for at saka er reist

Den 29. februar 2012 overleverte Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen framlegg til Nasjonal transportplan 2014 – 23 til Samferdsledepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Forslaget er utarbeidd på grunnlag av retningsliner frå departementa av 6. april 2011.

Transportetatane har lagt ut planforslaget til uttale. Frist for å gje fråsegn er sett til 29. juni 2012.

2.2 Historikk - tidlegare vedtak

Fylkestinget handsama dei statlege transportetatane sitt framlegg til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 i [møte den 8.4.2008, sak 9/08](#). Fylkestinget kravde m.a. at dei samla økonomiske rammene i Nasjonal transportplan måtte aukast kraftig og støtta strategien om å redusere forfallet på infrastrukturen i alle transportsektorane.

Med utgangspunkt i Stortinget sitt vedtak om Nasjonal transportplan utarbeidde dei statlege transportetatane framlegg til handlingsprogram for perioden 2010 – 13.

Fylkesutvalet handsama framlegg til handlingsprogram for Statens vegvesen i [møte den 1.7.09, sak 100/09](#). Fylkesutvalet slutta seg til prioriteringane som Statens vegvesen hadde lagt opp til i sitt framlegg til handlingsprogram for riksvegane 2010 – 2013 (2019).

Fylkesutvalet handsama framlegg til handlingsprogram for Kystverket i [møte den 1.7.09, sak 101/09](#). Fylkesutvalet slutta seg i hovudsak til prioriteringane som Kystverket hadde lagt opp til i sitt framlegg til handlingsprogram for 2010 – 2013 (2019), men peika m.a. på at Stad skipstunnel måtte ferdigstillast i løpet av planperioden. Fylkesutvalet bad også om at Kystverket sette i verk farleiltak inn mot kaia i Svelgen for å sikre framtidig vekst og utvikling i området.

Andre opplysningar

Forslaget til Nasjonal transportplan 2014 – 23 er sendt kommunane og andre. Det er bedt om innspel som grunnlag for fylkeskommunen si fråsegn til Nasjonal transportplan. Det er kome inn mange relevante innspel som fylkesrådmannen nyttar i si vurdering av framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23. Andre innspel er meir retta mot konkrete prosjekt og vil bli trekt fram når dei ulike handlingsprogramma kjem til uttale i 2013. Oppsummering av innspela følgjer som eige vedlegg.

3. Om planframlegget

Framlegget til Nasjonal transport 2014 – 23 er eit omfattande dokument, jf. vedlegg 1. Fylkesrådmannen vil her gje ei oppsummering av planframlegget som er relevant for Sogn og Fjordane.

Gode transporttilbod vil medverke til å nå sentrale samfunns mål, utvikle næringslivet, auke moglegheit for å delta i samfunnslivet og gje betre livskvalitet. Betre transporttilhøve vil medverke til økonomisk vekst. Økonomisk vekst vil samstundes gje utfordringar i form av auka transport.

Framlegget ser innleiingsvis på transporten sin rolle i samfunnet og viktige utviklingstrekk som globalisering og transport, inntekter og reiseaktivitetar, sterk folketalsauke særleg i byane, transporten sin rolle for økonomisk vekst og regional utvikling, klimautfordringar og teknologisk utvikling som påverkar transporten i Norge.

3.1 Mål

Regjeringa har definert følgjande overordna mål for samferdslepolitikken:

«å tilby eit effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling»

Ut i frå dette overordna målet er det definert fire hovudmål som omfattar framkome, tryggleik, miljø og universell utforming, jf. Kap 2 i framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23.

3.2 Nasjonale strategiar

Kapittel 3 i framlegget gir ein oversikt over nasjonale strategiane innan transportområdet. Det er utarbeidd nasjonale strategiar for følgjande tema:

- Byområde - veksten må takast av kollektivtransport, gåing og sykling
- Reduserte avstandskostnader og regional utvikling
- Meir gods på sjø og jernbane
- Styrka drift, vedlikehald og fornying
- Trafikktryggleik
- Framtidsretta utvikling av lufthamnstrukturen
- Nordområdestategien
- Gjennomføringsevne
- Reduserte klimagassutslepp og betre miljø
- Universell utforming av heile reisekjeder
- Auka sykling og gåing
- ITS og utnytting av ny teknologi
- Meir robust transportinfrastruktur, styrka beredskap og security
- Transportsektorane sitt bidrag til utviklinga av reiselivsnæringa
- Forsking og utvikling

Fylkesrådmannen vil kommentere dei strategiane som er mest relevante for Sogn og Fjordane i kapittel 4.

3.3 Fylkeskommunal infrastruktur og transport

Fylkeskommunane har ansvaret for meir enn 44 000 km av vegnettet og om lag 100 fylkesvegferjesamband. Vegnettet har varierende standard og trafikkmengde. Det er utfordringar knytt til framkome og trafikktryggleik.

Fylkesveg

Fylkesvegnettet har ein gjennomgåande dårlegare standard enn riksvegnettet. Om lag 90 % av fylkesvegnettet har fast dekke. 20 % av dette vegnettet er i dårleg stand. På fylkesvegane er problema i stor grad knytt til ujamnt vegdekke.

Mange fylkesvegar er gamle og bygt for lågare aksellast og trafikkmengde enn dagens trafikk. Det er behov for å forsterke vegkroppen på ein del av fylkesvegane. Høgda på mange tunnelar er for låge for dagens transportmateriell og utgjer ein flaskehals for godstransporten.

Om lag 45 prosent av alle drepne og hardt skadde i vegtrafikken skjer på fylkesvegnettet. Utforkøyringsulukker er den største utfordringa på dette vegnettet.

Statens vegvesen har kartlagt behov for tiltak for å fjerne forfall og å gjere nødvendige oppgraderingar på bru, ferjekai og tunnel på fylkesvegnettet. Dette er kritiske element i

vegnettet. Kostnadene knytt til tiltak på bru, ferjekai og tunnel er rekna til 15-25 mrd. kr på landsbasis. I rapport nr 76 frå Statens vegvesen (februar 2012) går det fram at det er registrert eit samla behov på om lag 2,3 mrd. kr for å fjerne forfall og gjennomføre nødvendige oppgraderingar av tunnelar og bruer på fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane. 2,1 mrd. kr av dette er knytt til tunnelar, om lag 130 mill. kr er knytt til bruer og om lag 40 mill. kr til ferjekaier. Kostnadene for utbetring av kritisk infrastruktur som tunnelar, bruer og ferjekaier er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast å innføre eit eige program for rehabilitering av fylkesvegnettet.

Statens vegvesen la i desember 2012 fram ein oppdatert skredsikringsplan basert på ein ny prioriteringsmodell. Det er om lag 600 skredpunkt som er vurderte til høg og middels kategori med behov for sikring. Etter Stortinget si behandling av framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23, vil fylkeskommunane bli bedne om å prioritere skredtiltak innanfor dei rammene som vert sette.

Driftskontraktar for fylkesvegnettet blir lyste ut på same måte og som regel i same kontrakt som for riksvegnettet. For 2011 er kostnadene med driftskontraktane på fylkesvegnettet 2,4 mrd. kr totalt. Prisauken på driftskontraktane har vore høgare enn den kompensasjonen som staten har gitt i dei årlege rammetilskota til fylkeskommunane. Underdekning er rekna til om lag 1 mrd. kr i 2014 dersom det ikkje vert gitt kompensasjon i 2013-budsjettet.

I tillegg kjem kostnader til vedlikehald. I arbeidet med forslaget til NTP 2014 – 23 er det gjort vurderingar av behovet for midlar til riksveg. Vurderingane viser at tidlegare overslag har vore for låge. Transportetatane legg til grunn at den same undervurderinga også gjeld fylkesvegnettet, slik at behovet for midlar er høgare enn det som ligg til grunn for rammetilskotet i dag. Det er behov for å sjå nærare på fylkeskommunane sitt behov midlar til drift og vedlikehald på fylkesvegnettet.

Kollektiv

Staten og fylkeskommunane deler på ansvaret for drift av kollektivtransporten. Staten har ansvaret for tog- og flytilbodet. Fylkeskommunane har ansvaret for den regionale og lokale kollektivtransporten.

Kostnadene for kollektivtransport er høgare enn billettinntektene. Når kollektivtilbodet og tal reisande aukar, så vi kostnadene til fylkeskommunane auke. Fylkeskommunane sine utgifter til drift av kollektivtilbodet har auka med 54 % sidan 2005 p.g.a. auka trafikkvolum og auka driftskostnader for køyretøy.

Persontransport med hurtigbåt og ferje er ein viktig del av kollektivtrafikken i distrikta. Driftskostnadene på båt er vesentleg høgare enn for buss. Auka utgifter til skuleskyss i distrikta aukar presset på disponible midlar til anna kollektivtilbod i fylket. Transportetatane meiner det er behov for å gjennomgå kriteria for tildeling av rammetilskotet til fylkeskommunane med tanke på måla for kollektivtransporten også utanfor byane.

Lovpålagt skuleskyss og andre lovfesta rettar er i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet i distrikta. Det er lite rom for eit busstilbod ut over dette. Samordning og samarbeid om ulike offentlege transporttenester må bli betre. Det bør leggjast til rette for eit universelt utforma «dør til dør» tilbod.

Transportetatane foreslår følgjande tiltak som kan få innverknad på fylkeskommunen sitt samferdsletilbod:

- Utgreiing om kompensasjon for ekstraordnær kostnadsauke innan drift og vedlikehald av fylkesvegnettet
- Tilskotsordning for rehabilitering av tunnelar, bruer og ferjekaier på fylkesvegane.

- Tilskotsordning for sykling i by- og tettstadsområde
- Tiltak for gåande vert trekt inn i ei utvida BRA-ordning
- Auka statlege overføringer for betre kollektivtransport
- Fylkeskommunane får i oppgåve å peike ut stamruter for kollektivtransport og viktige kollektivknutepunkt. I tillegg vil dei få ansvaret for å koordinere vidare arbeid i knutepunkta
- Fylkeskommunane sitt ansvar for bypakkar, arealplanlegging, meir effektiv planlegging og oppfølging av transportpolitiske mål vert understreka.

3.4 Økonomiske prioriteringar

Transportetatane vil prioritere bruken av midlar innanfor gitte økonomiske rammer i følgjande rekkefølge:

- Drift av infrastruktur
- Vedlikehald av infrastruktur
- Fornyng og tiltak for å rehabilitere dårleg infrastruktur
- Planlegging
- Programområdetiltak
- Store investeringsprosjekt.

Transportetatane har utarbeidd framlegget til Nasjonal transportplan med utgangspunkt i sektorvise økonomiske rammer på same nivå som rammene for perioden 2014 – 19 (planteknisk ramme). I tillegg foreslår etatane prioriteringar i alternative økonomiske rammer på -20, +20 og + 45 prosent i høve til planteknisk ramme.

Prioriteringar innan gjevne økonomiske rammer

Transportetatane prioriterer drift og vedlikehald høgast innanfor alle planrammer. Drift og vedlikehald tek vare på transportinfrastrukturen og opprettheld funksjonen på anlegga. Det har lenge vore eit etterslep i vedlikehaldet som har medført eit aukande forfall på infrastrukturen. Transportetatane prioriterer difor også fornyng høgt i alle planrammer for å ta igjen etterslepet og redusere forfallet. Når det gjeld investeringar prioriterer transportetatane tiltak innafor programområda for å nå dei transportpolitiske hovudmåla.

Framlegget til NTP 2012 – 23 medfører at nivået til drift vert vesentleg auka i høve til gjeldande NTP 2010 – 19.

Transportetatane ønskjer at vedlikehaldet må haldast på eit nivå som fører til at vi ikkje får forfall på transportinfrastrukturen. Nivået i vegsektoren må aukast dersom forfallet ikkje skal auke. Det er også behov for å auke vedlikehaldet i dei andre transportformene samanlikna med dagens nivå.

For å tilby ein robust og effektiv transportinfrastruktur må standarden på infrastrukturen opp på eit nivå der han kan ta vare på funksjonen sin utan høge ekstrakostnader. Tiltak for å ta igjen forfallet har difor høg prioritet. Innanfor planteknisk ramme meiner Statens vegvesen at dei skal klare dette på 20 år. Det medfører at 13 mrd. kr vert avsett for å ta igjen forfallet. I ramma på +45 prosent er det planlagt å ta igjen forfallet på riksvegnettet i løpet 15 år. Jernbaneløpet og Kystverket reknar med å tilfredsstille behovet for fornyng i løpet av planperioden.

Det er nødvendig å sette av tilstrekkeleg med ressursar til planlegging for å kunne gjennomføre nødvendige investerings tiltak. Transportetatane jobbar med å gjere planprosessane både raskare og meir effektive. Innan programområda prioriterer etatane tryggleikstiltak.

Prioriteringar Avinor

Kapasitetsutvidingar på dei største lufthamnene må prioriterast. Det er lagt til grunn eit årleg investeringsnivå på 2,5 mrd. i snitt. Fleire store tiltak dei første åra gjer at investeringane er størst dei første åra av planperioden:

- Fase 1 av T2-prosjektet på Oslo lufthamn, Gardermoen vert ferdigstilt i 2017.
- Ny terminal på Bergen lufthamn, Flesland skal vere ferdig i 2016
- Omfattande investeringar på Stavanger lufthamn, Sola og Trondheim lufthamn, Værnes vert gjennomførte fram til 2014 og seinare i planperioden.

Avinor driv 46 lufthamner og flysikringstenesta i Norge. Prioriteringa av midlar til investering vert styrt av selskapet sine organ. Lufthamnene vert drivne som eit solidarisk totalsystem der dei einingane som generer overskot finansierer drifta av dei andre lufthamnene. I 2010 utgjorde overføringane frå dei fire største lufthamnene til det øvrige nettet 1,1 mrd. kr.

Avinor deler sine investeringar i tre hovudkategoriar:

- Basisinvesteringar som dekkjer løpande behov for utskifting av anleggsmiddel, oppfyljing av forskrifter m.m. (legg beslag på 1/4 av rammene i perioden)
- Nye pålagde investeringar frå myndighetene i all hovudsak knytt til tryggleiksområde og lysanlegg.
- Strategiske investeringar som skal medverke til å realisere strategiske mål i Avinor. Ofte knytt til store einskildprosjekt.

Når det gjeld planlegging av investeringane, legg Avinor følgjande hovudprinsipp til grunn:

- Investeringane skal gje ein positiv noverdi.
- På dei bedriftsøkonomisk lønsame lufthamnene prioriterer Avinor investeringar som sikrar tilstrekkeleg kapasitet på fly- og landside.
- For lokale og regionale lufthamner prioriterer Avinor investeringar for å oppretthalde lufthamn-nettet på eit tilfredstillande og differensiert tenestenivå.

Det er ikkje planlagt større investeringar i kapasitetsauke på det regionale lufthamnene. Det vil bli gjennomført tiltak som er nødvendige for å ta vare på eksisterande infrastruktur.

Prioriteringar Jernbaneverket

Jernbaneverket har store utfordringar når det gjeld å oppfylle forventningar og krav til punktlegheit, kapasitet og køyretider. Tilstanden for store delar av jernbanenettet er ikkje god nok for å levere eit tilfredsstillande togtilbod. Det vert difor lagt til grunn eit permanent høgare nivå på drift og vedlikehald enn tidlegare.

Som grunnlag for prioriteringane har Jernbaneverket lagt til grunn følgjande kriterium:

- Nødvendig drift og vedlikehald
- Slutføring av pågåande investeringsprosjekt
- Nødvendige investeringar for å oppretthalde/vidareutvikle ein sikker og driftsstabil jernbane.

Driftsstabilitet er høgast prioritert. Midlar til drift og vedlikehald vil ta ein stor del av den økonomiske ramma. Utgangspunktet for prioriteringane er at dagens banenett skal bestå og vidareutviklast mest mogleg i samsvar med transportpolitiske mål.

Investeringsiltak som er starta opp skal fullførast. Jernbaneverket har behov for 11,5 mrd. kr for å fullføre investeringsprosjekt som er starta opp. Det er i tillegg behov for 880 – 900 mill. kr til vidareføring av prosjekt innanfor programområda.

Utbygging av Inter City – området (IC-området) til full dobbelsporstandard er i gang. Dette er det største infrastrukturprosjektet på jernbanen i moderne tid. Inter City strekningane har høgast prioritet i tillegg til nærtrafikken i Oslo – området. Innanfor IC-området prioriterer

Jernbaneverket i første rekke utbygging av indre IC-område (til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar) til halvtimesfrekvens.

Ringeriksbanen bitt Hønefoss og Ringerike med Oslo via Sandvika. Her vil eit prosjekt gje ei innkorting av dagens reisetid med tog på 50-60 minutt avhengig av konsept og lineføring. Dette vil også medføre ei vesentleg innkorting av reisetida mellom Oslo og Bergen.

Ei vidare utvikling av regiontogtilbodet på Vossebanen vil i første omgang vere stiv kvartersfrekvens på strekninga Bergen – Arna og stive timesruter med enkelte rushtidsavgangar mellom Bergen og Voss. Parallelt med regiontogtilbodet skal strekninga ha tilstrekkeleg kapasitet til dubling av godstransporten. Eit avgjerande prosjekt for all utvikling av togtilbodet på Vossebana er bygging av dobbeltspor gjennom Ulriken. For å få til ein reduksjon av reisetida mellom Voss og Bergen vil det vere nødvendig med ei innkorting av linja. Jernbaneverket ser på heile transportkorridoren mellom Voss og Bergen saman med Statens vegvesen. Dei har tilrådd at det vert sett i gang ei samla konsekvensutgreiing(KVU) for heile transportkorridoren som grunnlag for rullering av NTP og vidare utvikling av regiontogtilbodet på strekninga.

Transportetatane held fast på målet om å doble kapasiteten for gods på jernbane. På lang sikt er det eit mål å tredoble kapasiteten.

Prioritering Kystverket

Innanfor planteknisk ramme føreslår transportetaten å prioritere drift og vedlikehald av eksisterande sjøtryggleikssystem og infrastrukturtiltak i farleiene. Midlar til navigasjonsinnretningar er prioriterte for ta igjen etterslepet av må-tiltak i løpet av 16-17 år. Kystverket føreslår å auke midlane til transportplanlegging, administrasjon og kystforvaltning.

Ved ein reduksjon av ramma med 20 prosent, blir drift av eksisterande sjøtryggleikstiltak prioritert. Økonomiske verkemiddel for overføring av gods frå veg til sjø er ikkje med og midlar til tiltak i farleiene og til fiskerihamner vert reduserte. Innafor området fiskerihamner vil midlane i hovudsak vere bundne opp i prosjekt som er starta opp før 2014. Det vil ikkje vere mogleg å prioritere nye tiltak.

Ved ein auke i ramma med 20 prosent vert drift og vedlikehald av eksisterande sjøtryggleikssystem prioritert høgt. Det vil vere mogleg å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningar av må-tiltak i løpet av 5-6 år.

Behovet for fornying av navigasjonsinnretningane til Kystverket er stort. Kystverket vil sette i gang ei systematisk vurdering av behovet for framtidig navigasjonsinfrastruktur i hovud- og bi-leiene.

Sjøtransport er den dominerande transportform for frakt av gods over lange avstandar, men tapar terreng i høve til bil ved frakt av konsumvarer og stykkgoods. Kystverket har som føremål å betre framkoma for sjøtransport gjennom sine tiltak.

Fiskerihamner skal medverke til betre og tryggare hamner som kan ta imot ein variert fiskeflåte i endring. Nye tiltak og vedlikehald vert prioritert ut frå kriterium som marin verdiskaping, bidrag til levande kystsamfunn, regional utvikling og sjøtryggleik.

Prioriteringar Statens vegvesen

Drift og vedlikehald av vegnettet vert prioritert høgt i alle rammenivå. Får lågt nivå på vedlikehaldet over mange år har ført til forfall på infrastrukturen. For å rette opp dette må det

settast av midlar til utbetring av vegnettet. Nye store investeringsprosjekt ut over dei som er omtalt i NTP 2010 – 19 vil først bli prioritert ved eit høgt rammenivå.

Innan planteknisk ramme blir drift og vedlikehald høgt prioritert. Kostnaden med å oppretthalde føreslegen standard på vegnettet er kostnadsrekna til mellom 49 og 65 mrd. kr i perioden. Det er føreslege å auke ramme til drift med om lag 35 prosent i høve til 2012-nivået og at ramma til vedlikehald vert auka med om lag 40 prosent i planperioden. Dette tilsvarer ei samla ramme på 51,8 mrd. kr til drift og vedlikehald. Dette tilsvarer ein auke på om lag 67 prosent i høve til nivået i NTP 2010 – 2019.

Til investeringar i riksvegnettet er det føreslege ei statleg ramme på om lag 69 mrd. kr i ti-årsperioden. Ramma omfattar også midlar til skredsikring, fullføring av prosjekta E18 Bjørvika, E16 Filefjellet og E6 vest for Alta. Det er lagt til grunn 35 mrd. kr i ekstern finansiering på dette rammenivået (planteknisk ramme). Forslaget medfører ein reduksjon av samla ramme til riksveginvesteringar med nærmare 20 prosent i høve til nivået i NTP 2010 – 2019.

Til kjøp av riksvegferjetenester er det føreslege ei ramme på om lag 4,6 mrd. kr. Dette betyr ei vidareføring av nivået i NTP 2010 – 2019.

Ved ein auke i ramma på +20 prosent er det føreslegne rammenivået i planteknisk ramme til drift og vedlikehald lagt til grunn. I ramma på +45 prosent er ramma auka med 1 mrd. kr til drift og 0,9 mrd. kr til vedlikehald.

Ved ein reduksjon i ramma på -20 prosent er det lagt til grunn ein reduksjon på om lag 2,8 mrd. kr til drift og om lag 1,6 mrd. kr til vedlikehald. Dette vil føre til auka forfall.

Ved ein rammeauke på +20 prosent er det føreslege å auke riksveginvesteringane med om lag 35 mrd. kr. Ved ein auke i ramma på +45 prosent er det føreslege ein auke på om lag 75 mrd. kr. Ved ein rammeauke er det også forslag om å ta igjen forfallet i løpet av 15 år og å prioritere store prosjekt. Med auka rammer er det forventa at også ekstern finansiering vil auke. Det er lagt til grunn om lag 50 mrd. kr i ekstern finansiering ved +20 prosent rammeauke og om lag 80 mrd. kr ved +45 prosent rammeauke. Ved auka rammer vil det bli lagt opp til ei meir samanhengande utbygging/utbetring av lengre strekningar.

Rammene til skredsikring er føreslege auka med 500 mill. kr ved ein rammeauke på +20 prosent og 1,5 mrd. kr ved +45 prosent. Ved ein reduksjon i ramma på -20 prosent er det føreslege å redusere ramma med 1,5 mrd. til skredsikring både riks- og fylkesveg.

Ved inngangen til planperioden 2014 – 23 vil det vere 16 ferjesamband på riksvegnettet. 4 av desse sambanda er i Sogn og Fjordane. Alle sambanda skal starte opp ny løyveperiode innan 2017.

Ferjesamband i Sogn og Fjordane	Oppstart ny løyveperiode år
E39 Lavik – Oppedal	2015
E39 Anda – Lote	2017
Rv 13/55 Vangsnes – Hella – Dragsvik	2016
Rv 5 Fodnes – Mannheller	2016

Nye standardkrav til ferjedrifta vart siste gang revidert i Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Fem av riksvegferjesambanda oppfyller alle krava i denne standarden i dag. Resterande ferjesamband har ulike funksjonar og behov. Av den grunn meiner transportetantane at standarden i det enkelte samband må vurderast individuelt ved ny utlysing. Det er føreslege å gå vekk frå faste målsettingar for tilbodet i riksvegferjesambanda. I dag er desse målsettingane basert på trafikkmengde og lengde på samband. I nye utlysingar av riksvegferjedrifta vil det bli

lagt opp til å stille krav til utslepp framfor krav til ein spesifikk framdriftsteknologi. Det er vert også tilrådd å innføre AutoPASS som betalingssystem i riksvegferjedrifta.

Det er føreslege ei ramme på om lag 61 mrd. kr til riksveginvesteringar i planperioden. Dette er ein reduksjon på om lag 20 prosent i høve til nivået i NTP 2010 – 2019. Reduksjonen skuldast satsinga på drift og vedlikehald som planframlegget legg opp til. Investeringar vert prioritert på tiltak for å ruste opp vegnettet.

Det er føreslege ei planramme på om lag 1,3 mrd. kr til å vidareføre utbygginga av E16 over Filefjellet. Det er lagt til grunn at utbygginga skal ha så rask framdrift som mogleg og skal avsluttast tidleg i siste del av planperioden.

3.5 Transportkorridorar

Det er definert 8 transportkorridorar i Nasjonal transportplan. Dei 8 korridorane er:

Transportkorridor 1	Oslo – Svinesund/Kornsjø
Transportkorridor 2	Oslo – Ørje/Magnor
Transportkorridor 3	Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger
Transportkorridor 4	Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim
Transportkorridor 5	Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø
Transportkorridor 6	Oslo – Trondheim med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund
Transportkorridor 7	Trondheim – Bodø med armar til svenskegrensa
Transportkorridor 8	Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armar til Lofoten m.m.

Transportkorridorane 4, 5 og 6 vedkjem Sogn og Fjordane.

Transportkorridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim



Transportkorridor 4

- E39 Skei – Ålesund i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal
- E39 Bergsøya – Valsøya i Møre og Romsdal
- Samferdslepakke for Kristiansandsregionen

Korridoren bind kysten saman og har tilknytningar til utlandet gjennom sjøverts samband. Det er fleire stamflutthamner med internasjonale samband. Korridoren går gjennom viktige område for eksportretta verksemd med stort transportbehov. Dei mange fjordkryssingane skapar utfordringar for utvikling av samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Det er gjennomført kvalitetssikring 1 (KS1) for følgjande område i denne korridoren:

- E39 Kyststamvegen
- Boknafjordkryssing i Rogaland
- Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland
- E39 Lavik – Skei i Sogn og Fjordane

I tillegg er det gjennomført konseptval-utgreiing (KVU) for følgjande strekningar/område:

- Transportsystemet på Jæren
- E39 Aksdal – Bergen i Hordaland

Bergen lufthamn, Flesland vil ha 6,1 mill. passasjerar i 2020. Avinor prioriterer omfattande utbygging av kapasitet i terminalområdet – inkludert ny terminal.

Sjøtransport

Transportetatane prioriterer desse tiltaka i Sogn og Fjordane

Pr Tiltak	- 20 %	Planteknisk ramme	+ 20 %	+ 45 %
9 Mindre farlei- og merketiltak	X	X	X	X
10 Ytre Steinsund med meir, Solund	X	X	X	X
11 Ulvesundet, Vågsøy		X	X	X
13 Florø - aust for Nekkøya, Flora			X	X
15 Innsegling Svelgen, Bremanger			X	X
16 Flåm, Aurland			X	X

Innanfor mindre farlei- og merketiltak vert merking for hurtigbåtar prioritert.

Vegtransport

På strekninga E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytingar vert følgjande prosjekt i Sogn og Fjordane prioritert:

- E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane vert fullført i første fireårsperiode
- Oppstart utbetring av E39 på strekningane Drægebø – Grytås og Birkeland – Sande inkludert omlegging forbi Sande sentrum i Sogn og Fjordane.

Med ein rammeauke på 20 prosent går transportetatane m.a. inn for å forsere utbetringane i Sogn og Fjordane. Dersom rammene aukar med 45 prosent, går transportetatane inn for ei ytterlegare forsering av utbetringane på E39 i Sogn og Fjordane.

På strekninga rv 13/55 mellom Voss – Hella – Sogndal vert skredsikring mellom Vik og Vangsnes prioritert i siste seks-årsperioden. Dersom rammene vert auka med 45 prosent, vil forsering av prosjektet bli prioritert.

Transportkorridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø



Transportkorridor 5

Korridoren består av mange ulike samband og er viktig for transportar mellom Austlandet og Vestlandet. Høgfjellsovergangane skapar utfordringar for framcome og regularitet, særleg om vinteren.

Det er gjennomført KS1 for følgjande strekningar/område i denne korridoren:

- Oslopakke 3
- E16 Bjørge – Øye i Oppland
- E16/jernbane Arna – Bergen i Hordaland
- E134 Kongsberg – Gvammen i Buskerud og Telemark
- E134 Haukelifjell i Telemark og Hordaland
- Grenland

I tillegg er det gjennomført KVVU for følgjande strekningar/område:

- Ringeriksbana
- Transportsystemet i Bergensområdet
- Transportsystemet på Jæren

Jernbane

Utbygging av dobbelspor mellom Bergen – Arna ligg inne i alle rammene med unntak av ramma på -20 prosent. Gjennomføring av prosjektet vil auke kapasiteten for gods og nærtrafikk. I ramma på +20 prosent er det sett av midlar til kapasitetsaukande tiltak på terminal på Nygårdstangen. I ramma på + 45 prosent vert banestraum og bygging av nye kryssingsspor prioritert.

Vegtransport

På strekninga rv 7 Hønefoss – Bu rv 52 Gol – Borlaug vert fullføring av utbygginga på rv 7 mellom strekninga Sokna – Ørgenvika prioriter i første fire-årsperiode.

På E16 mellom Sandvika og Bergen med tilknytingar er fullføring av utbygginga av E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane prioritert. Det vert lagt opp til at utbygginga av E16 over Filefjell frå Øye i Oppland til Borlaug i all hovudsak skal fullførast i første fire-årsperiode. Det vert også prioritert midlar til utbygging av E16 på strekninga Fønhus – Bagn i Oppland, inkludert rassikring ved Bergsund. Prioriteringa føreset lokal oppslutnad om delvis bompengefinansiering av prosjektet. I siste seks-årsperioden vert bygging av ny Loftesnes bru på rv 5 i Sogndal prioritert. I tillegg vert skredsikring i Nærøydalen prioritert i denne perioden. Ved ein auke av ramma med +20 prosent vil bygging av Loftesnes bru bli framskunda. I tillegg vert det føreslege oppstart på vidare skredsikring av Kjosnesfjorden på rv 5 med ein auke i ramma på +20 prosent.

Transportkorridor 6 Oslo – Trondheim med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund



Transportkorridor 6

Korridoren knytter den sørlege og nordlige delen av landet saman. I tillegg har korridoren eit nettverk av samband som viktige for transportar mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge.

Det er gjennomført KS1 for følgjande strekningar/område i denne korridoren:

- Oslopakke 3
- E6 Kolomoen – Lillehammer
- E6 Lillehammer – Otta
- Vegsystemet på Sluppen i Trondheim

I tillegg er gjennomført KVVU for følgjande strekningar/område:

- IC for Austlandsområdet
- Logistikk-senter Trondheim
- Miljøpakke for transport i Trondheim

- E6 Oppland grense – Melhus i Sør-Trøndelag
- Rv 15 Strynefjellet (er på høyring samstundes med NTP)

Lufthart

Avinor prioriterer kapasitetsutviding i terminal og banesystem på Gardermoen

Vegtransport

I siste seks-årsperiode vert skredsikringsprosjektet på rv 15 Knutstugugrove i Oppland prioritert. I tillegg vert det prioritert midlar til skredsikring av rv 15 på Strynefjellet. Dersom rammene vert auka med 45 prosent går transportetatane inn for å framskude skredsikringa på Strynefjellet. Dersom det i samband med behandlinga av KVV/KS1 vert konkludert med at det skal byggast nye tunnelar på rv 15 over Strynefjellet, må denne prioriteringa vurderast på nytt.

3.6 Verknader av framlegget til Nasjonal transportplan 2014 - 23

Transportetatane har vurdert verknaden av dei føreslegne strategiane i planteknisk ramme og ramma på +45 prosent i høve til hovudmåla for Nasjonal transportplan. Verknadane kan summerast opp slik:

- Riksveginvesteringar vil redusere tal drepne og hardt skadde med 47 innan planteknisk ramme. Ramma på +45 prosent vil gje ein reduksjon på 84.
- Utbygging og utbetring av infrastrukturen vil gje kortare reisetid og reduserte avstandskostnader.
- Utfordrande å nå målet om universell utforming av heile transportsystemet.
- Samla sett er samfunnsøkonomisk nettonytte negativ både innanfor planteknisk ramme og ramma på +45 prosent.
- Dei store investeringsprosjekta innan planteknisk ramme sparar samfunnet for 56 mrd. kr i transportkostnader. Innan ramma på +45 prosent vert transportkostnadane redusert med 147 mrd. kr.
- Utbygging av veg og jernbane vil medverke til regionforstørring og regional utvikling ved kortare reisetid og reduserte avstandskostnader.
- Styrka drift og vedlikehald, tiltak for å ta igjen forfall og skredsikring vil føre til eit meir påliteleg og punktleig transportsystem.

3.7 Store strategiske satsingar

Gjennom utgreiingsrapportar, stamnettutgreiingar for veg og sjø og perspektivanalyse for jernbane har transportetatane vist kva som må til for å få transportinfrastrukturen opp på ein høg standard med omsyn til tryggleik, kapasitet, kvalitet og miljø. Gjennom ei målretta og strategisk satsing kan mykje av infrastrukturen vere bygd ut til eit slikt nivå i løpet av 20 år. Dette vil krevje økonomiske rammer ut over planramma +45 prosent. Gjennomføringa føreset ei føreseieleg langsiktig finansiering og effektive plan- og avgjerdsprosessar.

Luftfart

Avinor har økonomi til å gjennomføre eit stort investeringsløft i planperioden. Avinor har ikkje økonomisk handlingsrom innafor dagens rammevilkår til å prioritere nye flyplassar eller andre tiltak ut over det som går fram av planframlegget(kapittel 5.3)

Godstransport

Det er tilrådd at målsettinga om å legge til rette for å kunne doble godsvolum innan overskodedeleg framtid og tredoble fram mot 2040 ligg fast. Innan ramma +45 prosent vert det prioritert å legge til rette for 50 til 100 prosent auka kapasitet i planperioden. Det er ikkje rom for å legge til rette for å doble godskapasiteten på heile nettet i planperioden.

Sjøtransport

Det er trong for ei meir heilskapleg utvikling av innseglingsskorridorar til utpeika hamner og viktige stamnetthamner. Dette gjeld særskilde tiltak i hovudkorridorane langs kysten. Dette vil gje ei heilskapleg tilnærming til sjøverts infrastruktur.

Stad skipstunnel

Utgreiinga av Stad skipstunnel dimensjonert for større fartøy gjennomgår ekstern kvalitetssikring (KS1). Prosjektet er dermed gjenstand for ein eigen prosess, og inngår difor ikkje i etatane sitt planforslag.

Full utbygging av riksvegnettet

Det er trong for ei større vekt på samanhengande utbygging for å klare ei full utbygging av riksvegnettet i løpet av 20 eller 30 år. Utbygginga bør omfatte flest mogleg av tiltaka i det området - inkludert programområdetiltak, oppgraderingar og utbetringar. Dette gir færre planprosessar og ei meir samla og effektiv utbygging.

For E16 er det, i stamnettutgreiinga, skissert samanhengande firefelts veg Sandvika – Hønefoss, Kongsvinger – Kløfta – Gardermoen og Bergen – Arna. For dei andre strekningane er det skissert utbetring til vegnormalstandard på store delar av strekninga. I tillegg må mange tunnelar og skredutsette strekningar utbetrast/sikrast. Statens vegvesen har vurdert følgjande strekningar som mest aktuelle for satsing i perioden 2014 – 2023:

- Samanhengande utbygging til firefelts veg mellom Kongsvinger og Kløfta, Sandvika – Hønefoss og Bergen – Arna.
- Samanhengande utbygging forbi Jevnaker, gjennom Valdres, mellom Gudvangen og Voss og mellom Bulken og Arna.

Over Filefjell og på strekningane Gudvangen – Voss og Vaksdal – Arna vil det vere gul midtline/vegnormalstandard. Skredutsette punkt vil vere utbetra eller sikra.

E39 strekker seg frå Kristiansand til Trondheim. Strekninga har ein rekkje teknologiske utfordringar for å bli ferjefri. Det vert no gjennomført ein rekkje ulike utgreiingar av framtidige løysingar og trasear i prosjektet ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Det er nødvendig å vente på val av løysing for fjordkryssingane før det vert peika på aktuelle strekningar for ei meir samanhengande utbygging.

Statens vegvesen har vurdert følgjande strekningar som mest aktuelle for perioden 2014 -2023:

- Samanhengande utbygging til firefelts veg frå Kristiansand til Vigeland i Mandal og mellom Ålgård og Stavanger
- Samanhengande utbygging på strekninga Vigeland – Ålgård.
- Os – Bergen (Svegatjørn – Rådal)
- Rogfast
- Skei – Volda. Traseval uavklart, men det er aktuelt med utbetring av eksisterande veg eller bygging av ny veg i samband med ferjefri kryssing av Nordfjorden.
- Volda – Festøy, omlegging/innkorting/utbetring.
- Øydegard – Stormyra, utbetring

4. Vurdering og konsekvensar

Det er definert følgjande overordna mål for samferdslepolitikken:

«å tilby eit effektivt, tilgjengeleg sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekkjer samfunnet sitt behov for transport og som fremmer regional utvikling».

Ut i frå dette overordna målet har transportetatane definert hovudmål som omfattar framcome, tryggleik, miljø og universell utforming. Det overordna målet for samferdslepolitikken og hovudmåla i transportplanen vil også vere forande for samferdslepolitikken i Sogn og Fjordane.

Økonomiske rammer

I framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23 er det lagt til grunn sektorvise økonomiske rammer på same nivå som rammene i perioden 2014 – 19 (planteknisk ramme). I tillegg er det foreslege prioriteringar i alternative økonomiske rammer på -20, +20 og + 45 prosent. Fylkesrådmannen ser det som urealistisk og uakseptabelt å redusere rammene med – 20

prosent dersom forfallet på transportinfrastrukturen skal stoppast og takast igjen. Det vil ikkje vere rom for nyinvesteringar. Med planteknisk ramme er det kanskje mogleg å stoppe forfallet, men det vil ikkje vere økonomisk rom for investeringar i ny transportinfrastruktur i noka særleg grad. Ei planramme på +20 eller +45 prosent vil gje rom for ein del nyinvesteringar i tillegg til at forfallet kan stoppast og takast igjen hurtigare enn gjennom planteknisk ramme. Ei eventuell rammeauke på +20 og 45 prosent vil likevel ikkje vere nok for å løyse alle dei behov som er for ny transportinfrastruktur både i byområda og distrikta. Den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2014 – 23 bør ligge på minst +45 prosent i høve til planteknisk ramme.

Nasjonale strategiar

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 23 har transportetatane sett på viktige utviklingstrekk både nasjonalt og internasjonalt. Transportetatane viser til at vi vil få ein sterk befolkningsvekst fram 2040. Veksten i folketallet vil verte vesentleg større i storby-regionane enn i dei andre regionane. Denne utviklinga vil føre til eit behov for å utvikle eit kollektivtilbod med stor kapasitet og høg kvalitet og gode løysingar for gåande og syklende. Målet er at veksten i persontransporten i dei store byane skal takast av kollektivtransport, gåing og sykling.

Transportetatane peikar på at det er behov for store investeringar og auka driftstilskot til kollektivtransport. Kostnadene for investeringane er så høge at fylkeskommunane ikkje kan klare denne finansieringa sjølv med dagens inntekter. Transportetatane meiner difor at Staten bør bidra med midlar både til investering og drift for å sette fylkeskommunane i stand til å utvikle eit kollektivtilbod med høg kvalitet. Fylkesrådmannen er ikkje imot at fylkeskommunar med store byar skal få tilført ein økonomi som gjer dei i stand til å møte utfordringane som ein sterk folketalsvekst vil gje, men dette bør skje gjennom eigne ordningar gjennom inntektssystemet til fylkeskommunane. Fylkesrådmannen vil også peike på at det er eit stort potensiale for alternativ finansiering i område med stor befolkningskonsentrasjon samanlikna med andre delar av landet med liten befolkningskonsentrasjon.

Transportetatane vil prioritere utbygging av infrastrukturen mellom regionar og byar for å betre framkoma og redusere avstandskostnader. I tillegg vil dei redusere flaskehalsar som reduserer transportkostnadane til næringslivet og som betrar regulariteten både til lands og til sjøs. På vegnettet vil transportetatane prioritere samanhengande utbygging og utbetring av dei viktigaste europavegane. For å redusere flaskehalsar for næringslivet er det lagt opp til tiltak som aukar breidda på dei smalaste vegane som ikkje har gul midtstripe. Transportetatane meiner at utbygging av vegnettet kan medverke til meir robuste regionar. Fylkesrådmannen er ikkje usamd i denne tilnærminga, men vil likevel peike på at ei prioritering av utbygging av infrastrukturen mellom regionar ikkje nødvendigvis betyr utbygging av infrastrukturen mellom t.d. Sogn og Nordfjord. Her er det nok meir snakk om utbygging av infrastrukturen mellom t.d. austlandet og vestlandet. Sjølv sagt vil slik infrastrukturutbygging også betre den interne og lokale infrastrukturen, men er kanskje ikkje det primære i denne tilnærminga.

Transportetatane har også i dette framlegget ein strategi om å få meir gods på sjø og bane for å redusere godstransporten på veg. Dette vil krevje meir konsentrasjon av godsstraumane og meir effektive terminalar der ulike transportverksemdar er lokaliserte. Transportetatane meiner potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane er størst der avsendar og mottakar er nærmare enn 25 km frå hamn eller jernbaneterminal og avstanden mellom terminalane er meir enn 250 km. I Sogn og Fjordane er Flora hamn definert som stamnetthamn. Fylkestinget har tidlegare peika på at også Måløy hamn bør inn som ein del av stamnetthamnene.

Høyringsframlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 hadde strategiar for å redusere forfallet på vegnettet. Denne strategien slutta fylkestinget seg til i si fråsegn til planframlegget. Det ser ut til at denne stregien ikkje er følgt, då forfallet på transportinfrastrukturen har auka dei siste åra. Transportetatane har på nytt fremja forslag om ein strategi for å stoppe og ta igjen

forfallet på transportinfrastrukturen i framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23. Denne strategien støttar fylkesrådmannen fullt ut. Styrka drift, vedlikehald og fornying av transportinfrastrukturen er prioritert høgt i framlegget til Nasjonal transportplan 2014 – 23. Lang tid med låg innsats på vedlikehald av transportinfrastrukturen har ført til forfall og ein meir sårbar infrastruktur. Driftskostnadene på transportinfrastrukturen har auka kraftig dei siste åra. På vegsida har driftsutgiftene auka med over 60 prosent i perioden 2007 – 2010 og vil truleg auke i neste periode. Det er på høg tid at auka drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen no vert prioritert.

Dash 8-100/200 med 39 sete har ei avgrensa levetid. Det er sagt at denne flytypen vil bli fasa ut innan 2030. Som følge av dette vil det vere aktuelt med ei vurdering av framtidig lufthamnstruktur. I Sogn og Fjordane har vi 4 kortbaneflyplassar. Flyplassen i Florø har rullebane som kan trafikkerast av større fly enn dagens Dash 8. Her kan det på sikt vere aktuelt å utvide rullebana slik at den kan ta imot fly med 75 passasjerar. Den største utfordringa her er likevel eit flytilbod nordover mot Kristiansund og Trondheim.

Sogn regionråd har fått utarbeidd ein rapport som viser at det er mogleg å utvide dagens rullebane på Sogndal lufthamn, Haukåsen til 1199 meter. I følge framlegget til NTP kan Sogndal lufthamn utvidast, men med avgrensa operativ effekt. På grunn av høgda vil ikkje utviding av rullebana til 1199 vere tilstrekkeleg. Den må utvidast til minst 1350 meter, men på grunn av nytt EASA reglement vil ikkje ei slik utviding kunne godkjennast. Også Førde lufthamn kan utvidast, men den vil ha avgrensa operativ effekt.

Fylkesrådmannen finn ikkje grunn til å gå inn i ein prosess eller diskusjon om framtidig lufthamnstruktur på dette tidspunkt. Dei mest akutte problemstillingane knytt til luftfart er dagens rutetilbod på lufthamnene våre. Dette er ikkje godt nok og må arbeidast meir med i åra som kjem. Når Avinor set i gang arbeidet med å vurdere framtidig lufthamnstruktur, skal Sogn og Fjordane fylkeskommune vere ein aktiv deltakar i det arbeidet.

I dag tek det om lag 10 år å førebu store veg- og jernbaneprosjekt for realisering og utbygging. Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at dette er for lang tid og at noko må gjerast. Det vert trekt fram at planlegginga ikkje er effektiv og rask nok. Byggherrefunksjonen må bli meir effektiv. Det må vurderast eit nytt planregime for store statlege infrastrukturprosjekt og utbygging må skje på lengre og samanhengande strekningar med ei meir rasjonell utbygging enn å bygge mange mindre delstrekningar slik som i dag. Ein planleggingshorisont på 10 år for realisering/utbygging av eit tiltak er alt for lang tid. På store prosjekt over 750 mill. kr stiller Finansdepartementet krav om konseptvalutgreiing(KVU) og tidleg kvalitetssikring(KS1) for myndigheitene tek avgjerd om prosjektet kan planleggast etter plan- bygningslova. Dette var eit system som i utgangspunktet vart innført for kvalitetssikring av nye bygg, men som også vart gjort gjeldande for infrastrukturprosjekt som t.d. veg.

Fylkesrådmannen vil føreslå at Staten bør vurdere å ta vekk krava til KVU og KS1 før planlegging etter plan- og bygningslova vert sett i gang. Gjennom arbeidet med arealdelen av ein kommuneplan eller ein kommunedelplan vil alternative traseval kunne vurderast. Plan og bygningslova stiller krav om konsekvensutgreiing for dei tiltaka som inngår i arealdelen. Det bør difor vere godt nok å vurdere alternative traseval med konsekvensar som grunnlag for endeleg traseval og deretter reguleringsplan og gjennomføring.

Transportetatane foreslår at det vert sett i gang eit arbeid med å vurdere eit nytt og meir effektivt planregime for store statlege infrastrukturprosjekt. Det er nødvendig å sjå på dagens planregime og finne fram til eit nytt og meir effektivt regime for planlegging av infrastrukturtiltak. I utgangspunktet er kommunestyra planleggingsmynde for all planlegging etter plan- og bygningslova innanfor eigen kommune. Store statlege infrastrukturprosjekt kan strekke seg både ut over kommunegrenser og fylkesgrenser. I slike tilfelle bør det vurderast å

flytte avgjerdsmyndet frå kommunestyret til regionalt eller statleg politisk mynde. Aktuelle kommunar må likevel få høve til å medverke i slike planprosessar på ein god og inkluderande måte.

Transportetatane prioriterer betre transportinfrastruktur, betre informasjon og enklare billett kjøp m.m. for å styrke reiselivsnæringa. Transportetatane sine hovudstrategiar for utvikling, vedlikehald og drift av transportinfrastrukturen skal medverke til å styrke reiselivsnæringa. Transportetatane hevdar at også fylkeskommunane har ei viktig oppgåve i å styrke integreringa mellom reiseliv og samferdsel. For Sogn og Fjordane er reiselivsnæringa eit viktig næring. For å skape vekst og utvikling i denne næringa er det viktig at både lokale, regionale og nasjonale myndigheiter legg til rette for ei utvikling av denne næringa gjennom m.a. betre infrastruktur, informasjon og kollektivtilbod. Fylkeskommunen er i ferd med å utarbeide ein regional transportplan der utviklinga av reiselivsnæringa gjennom samferdsletiltak vert vurdert nærare.

Fylkeskommunal infrastruktur og transport

I framlegget til NTP 2014 – 23 vert det peika på at fylkesvegnettet har ein gjennomgåande dårlegare standard enn riksvegnettet. Statens vegvesen har kartlagt behov for tiltak for å fjerne forfall og å gjere nødvendige oppgraderingar på bru, ferjekai og tunnel på fylkesvegnettet. For Sogn og Fjordane er registrert eit samla behov på om lag 2,3 mrd. kr til desse tiltaka. Kostnadene med rehabilitering/utbetring av kritisk infrastruktur som tunnelar, bruer og ferjekaier er så omfattande at transportetatane foreslår å innføre eit eige program for rehabilitering av fylkesvegnettet. Mykje av det kartlagde forfallet på bru, ferjekai og tunnel er på det riksvegnettet som fylkeskommunen fikk overført frå Staten i 2010 utan noko form for kompensasjon.

I samband med forvaltingsreforma som trådde i kraft frå 1.1.2010 overtok Sogn og Fjordane fylkeskommune 1132 km med riksveg. I 2009 la Samferdsledepartementet fram høyringsnotat om forslag til ny lov om overføring av rettar og plikter ved gjennomføring av forvaltningsreforma og forslag til endring av veglova og vegtrafikklova. Føremålet med den nye lova var at det ikkje skulle oppstå tvil om dei respektive styresmaktene og andre berørte partar sine plikter og rettar ved omklassifisering av vegnettet. I §2 i forslaget til ny lov gjekk det m.a. fram at:

«Fylkeskommunen overtar statens rettigheter og forpliktelser knyttet til riksveg og riksvegferjeforbindelse som omklassifiseres til fylkesveg og fylkesvegferjeforbindelse ved gjennomføring av forvaltningsreformen, med frigjørende virkning for staten. Tilsvarende gjelder dette ved overføring av rettigheter og forpliktelser der staten tar opp fylkesveg og kommunal veg til riksveg ved gjennomføring av forvaltningsreformen.»

I høyringa av denne lova peika fylkesrådmannen på følgjande:

- Det nye ansvaret på samferdsleområdet må kompenseras økonomisk fullt ut, inkludert etterslepet på vedlikehald (forfall) som for det øvrige riksvegnettet var kalkulert til 796 mill. kr.
- Staten må utarbeide ein forpliktande plan for kompensasjon for dette etterslepet. Det er nødvendig med ein vesentleg auke i løyvingane til vedlikehald av det øvrige riksvegnettet for å unngå enda større forfall. Denne auken meinte fylkesrådmannen måtte innarbeidast i rammetilskotet til fylkeskommunen frå 2010 som kompensasjon for det nye ansvaret for det øvrige riksvegnettet.

I forslaget til endring av veglova var det m.a. forslag om eit nytt tredje og fjerde ledd i § 62. Denne endringa medførte at Samferdsledepartementet, med samtykke frå Stortinget, kunne legge ned (omklassifisere) og ta opp riksvegar i samband med gjennomføringa av forvaltningsreforma utan å innfri krav om at vegen skal oppfylle tekniske krav etter nærare retningslinjer gitt av departementet (§ 7 i veglova). Normalt er det slik at dersom ein veg skal

omklassifiserast skal gitte tekniske krav vere oppfylte før omklassifisering skjer. Med den endringa som skjedde i 2009 sytte staten for at dette kravet ikkje ville vere gjeldande ved overføring av det øvrige riksvegnettet til fylkeskommunane. Dermed overtok fylkeskommunane eit vegnett med stort forfall og liten eller ingen økonomisk kompensasjon for dette. Fylkesutvalet vedtok m.a. i sak 22/09 at det ikkje var ønskeleg å innføre ein eigen overgangsbestemmelse i § 62 som seier at omklassifisering av riksvegar i samband med forvaltningsreforma kan unntakast frå føresegnene i § 7 i veglova.

Kartlegginga som er utført av Statens vegvesen viser klart og tydeleg at det er behov for eit eige program for rehabilitering av fylkesvegnettet. Utan ei slik ordning vil ikkje fylkeskommunen vere i stand til å gjennomføre dei utbetringane som vegvesenet har peika på. Konsekvensen kan i verste fall verte at tunnelar eller bruar kan verte stengde på grunn av den tilstanden denne infrastrukturen har. Fylkeskommunen har ikkje økonomi til å ta desse kostnadene sjølv. Fylkesrådmannen viser her til gjeldande økonomiplan og kva rammer som ligg til grunn for investeringar på fylkesvegnettet frå 2014 og framover.

I framlegget til NTP 2014 – 23 blir det også vist til at driftskontraktar på fylkesvegnettet vert lyste ut på same måte og som regel i same kontrakt som for riksvegnettet. Prisauken på driftskontraktane har vore høgare enn den kompensasjonen som staten har gitt i dei årlege rammetilskota til fylkeskommunane. Underdekninga er rekna til om lag 1 mrd. kr i 2014 dersom det ikkje vert gitt kompensasjon i 2013-budsjettet.

Ved innføringa av forvaltningsreforma i 2010 hadde fylkestinget i Sogn og Fjordane eit mål om å stoppe forfallet på fylkesvegnettet. Frå 2010 – 2012 har fylkeskommunen brukt om lag 300 mill. årleg til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Auka kostnader på driftskontraktane går ut over nivået på vedlikehaldet. Det er svært uheldig at fylkeskommunane totalt sett kjem ut med ei underdekking på 1 mrd. kr som følgje at prisauken på driftskontraktane har vore høgare enn den kompensasjonen som er gitt av Staten. Prisauken på driftskontraktane på riksveg har staten kompensert for i same periode. Fylkesrådmannen meiner difor at Staten må kompensere for auka kostnader på driftskontraktane knytt til fylkesveg. Utan ein slik kompensasjon kan forfallet på fylkesvegnettet auke.

Transportetatane peikar på at fylkeskommunane sine utgifter til drift av kollektivtilbodet har auka med 54 % sidan 2005 på grunn av auka trafikkvolum og auka driftskostnader for køyretøy. I Sogn og Fjordane er skuleskyssen dimensjonerande for tal bussar og sjåførar. Kostnadene med skuleskyssen har auka. Fylkeskommunen har stadig utfordringar med omlegging av skulestrukturen i kommunane der grendaskuler vert lagde ned og skuletilbodet sentralisert for at kommunane skal spare kostnader. Konsekvensen av dette er at fylkeskommunen får meir skuleskyss og større kostnader knytt til skuleskyssen. Utan økonomisk kompensasjon for slike endringar vil kostnadsauke på skuleskyssen få konsekvensar for det resterande kollektivtilbodet i fylket. Fylkesrådmannen slutter seg til transportetatane sitt forslag om å gå gjennom kriteria for tildeling av rammetilskot til fylkeskommunane med tanke på måla for kollektivtransport i distrikta.

Økonomiske prioriteringar

Transportetatane foreslår å prioritere midlar innanfor gitte økonomiske rammer først og fremst til drift og vedlikehald av infrastruktur. Deretter ønskjer dei å prioritere fornying og tiltak for å rehabilitere dårleg infrastruktur. Nye store investeringsprosjekt er prioriterte til slutt. Fylkesrådmannen sluttar seg til ei prioritering av midlar til drift og vedlikehald av infrastrukturen innan alle transportformene. Ei slik prioritering må likevel ikkje gå på kostnad av nye investeringstiltak som er viktige for å skape vekst og utvikling i distrikta. Den plantekniske ramma er for liten til å prioritere både drift – og vedlikehald av eksisterande infrastruktur og nyinvesteringar. Rammene må difor aukast til minst +45 prosent av planteknisk ramme.

Avinor prioriterer først og fremst kapasitetsutvidingar på dei største lufthamnene med investeringar på nye terminalar m.a. på Gardermoen og Flesland. Begge desse lufthamnene er viktige lufthamner også for Sogn og Fjordane. Fylkesrådmannen har difor ikkje innvendingar til ei slik prioritering. Dei regionale lufthamnene har vore gjennom større oppgraderingar i høve til gjeldane tryggleiksforskrifter. På desse lufthamnene vil det først og fremst verte ein diskusjon om struktur og baneforlenging som følge av at eksisterande flytype vert fasa ut innan 2030. Denne diskusjonen vil ikkje bli tatt i samband med Nasjonal transportplan 2014 – 23. Fylkesrådmannen ser det difor som lite aktuelt å ta strukturspørsmålet opp til debatt no. Spørsmålet om baneforlenging på mellom anna Sogndal lufthamn og Førde lufthamn må det jobbast vidare med i tett dialog med Avinor.

Jernbanelivet prioriterer nødvendig drift og vedlikehald av sin infrastruktur og slutføring av pågåande investeringsprosjekt. Jernbane ein marginal transportinfrastruktur for Sogn og Fjordane. Når vi ser bort frå Flåmsbana, som er viktig i høve til reiseliv, har ikkje fylket jernbanetilbod i det heile. Næringslivet kan ha ein viss interesse av meir gods over på bane, men den utbygginga som Jernbanelivet planlegg i inter-cityområdet på Austlandet og andre regionale jernbanestrekningar vil ikkje medføre betra kollektivtrafikk eller infrastruktur her i fylket. Fylkesrådmannen er ikkje imot satsing på jernbane i dei områda av landet der det ligg til rette for slik satsing, men gjennom Nasjonal transportplan må staten auke innsatsen på anna infrastruktur i fylke som Sogn og Fjordane.

Også Kystverket prioriterer drift og vedlikehald av sin infrastruktur innan planteknisk ramme. Vedlikehald av Kystverket sitt sjøtryggleikssystem er viktig for all ferdsle til sjøs. Fylkestinget har ved fleire høve peika på Stad skipstunnel som eit av dei viktigaste tryggleikstiltaka Kystverket kan gjennomføre på sjø. Prosjektet er utgreidd i eit uttal rapportar. Konklusjonane kan vere noko delt, men går i retning av at dette er eit prosjekt som er mogleg å realisere. Kystverket sine rammer er ikkje store nok verken innan planteknisk ramme eller ei ramme på +45 prosent.

Statens vegvesen prioriterer drift og vedlikehald høgt innan alle rammenivå. Fylkesrådmannen er samd i denne tilnærminga då drift og vedlikehald på riksvegnettet har vore nedprioritert over lang tid. Prioritering av drift og vedlikehald for å ta igjen det store forfallet på riksvegnettet er etter fylkesrådmannen si vurdering heilt nødvendig. Manglande satsing på drift og vedlikehald har resultert i eit stort forfall i veginfrastrukturen med auka transportkostnader for næringstransporten som resultat. Dette kan ikkje akseptarast lengre. Forfallet på riksvegnettet må stoppast og takast igjen. Det er rekna med at det vil ta 15 år å ta igjen forfallet på riksvegnettet med ein rammeauke på +45 prosent. 15 år for å ta igjen forfallet er lang tid, men Statens vegvesen argumenterer med at ei forsering av dette arbeidet vil føre til for store trafikale ulemper. Fylkesrådmannen ser denne problemstillinga, men meiner likevel at det ikkje er akseptabelt. Rammene til drift og vedlikehald bør opp på eit nivå der forfallet kan stoppast og takast igjen i løpet av 10 år.

Når det gjeld investeringar prioriterer Statens vegvesen rassikring og fullføring av større investeringsprosjekt på m.a. E16 over Filefjellet. Fylkesrådmannen ser det som positivt at E16 over Filefjellet vert fullført i første fireårsperioden 2014 – 17. Det vil framleis stå igjen store investeringar på E16 før vi oppnår full vegnormalstandard mellom Bergen og Oslo. For Sogn og Fjordane er E16 viktig og bør prioriterast i Nasjonal transportplan 2014 – 23. Den plantekniske ramma er for låg til å få gjennomført viktige vegprosjekt. Ramma vil vere for låg sjølv med ein rammeauke på +45. For å få gjennomført viktige prosjekt på både E16 og E39 må ramma minst opp på +45 prosent av planteknisk ramme – helst meir.

I Nasjonal transportplan 2010 – 2019 kom det nye standardkrav til riksvegferjedrifta. Transportetatane foreslår no at standarden i det enkelte samband må vurderast individuelt ved

ny utlysing utan krav til faste målsettingar for tilbodet. Ei slik individuell vurdering kan slå negativt ut på enkelte av ferjesambanda i Sogn og Fjordane med liten. Ein rutefrekvens med minimum 20 minutt frekvens og ei viss opningstid på natt bør ligge til grunn for alle riksvegferje-samband. I Sogn og Fjordane skal sambandet på E39 Lavik - Oppedal ha oppstart av ny løyveperiode i 2015. Sambanda på Rv13/55 Vangsnes – Hella – Dragsvik og Rv 5 Fodnes - Mannheller vil få ny løyveperiode frå 2016. Fleire innspel frå kommunane i samband med denne høyringa tek til orde for at alle samband må få ein frekvens på 20 minutt og utvida opningstid. Sambandet Mannheller – Fodnes har slik frekvens i dag. Når Anda ferjekai opnar i 2012, vil det også vere eit krav med 20 min frekvens på dette sambandet. Lavik – Oppedal vil truleg få 20 min frekvens ved oppstart av ny løyveperiode i 2015. Det kan vere fare for at trekantsambandet på rv 13/55 ikkje får auka frekvens dersom ei individuell vurdering vert lagt til grunn. Ferjesambandet er viktig for kommunane Vik, Balestrand og Leikanger og bør få 20 minutt frekvens ved neste anbodsperiode.

Transportkorridorar

I transportkorridor 4 prioriterer Avinor omfattande utbygging av kapasiteten i terminalområdet inkludert ny terminal på Flesland. Dette er ei viktig satsing også for Sogn og Fjordane. Innanfor sjøtransporten er følgjande tiltak prioriterte i siste seks- årsperioden 2018 – 23 uansett økonomisk ramme: Ytre Steinsund i Solund, Ulvesundet i Vågsøy, Florø – aust for Nekkøy i Flora, innsegling til Svelgen, Bremanger og Flåm i Aurland. Fylkestinget har tidlegare peika på behovet for utbetring av innsegling til Svelgen i Bremanger. Dette er eit område som bør utbetrast så snart som råd for å legge til rette for ei vidare utvikling av Svelgen som industriplass.

Stad skipstunnel er ikkje med i transportetatane sitt framlegg til Nasjonal transportplan. Det er grunngeve med at utgreiinga av Stad skipstunnel, dimensjonert for større fartøy, no er gjenstand for ekstern kvalitetssikring og dermed er gjenstand for ein eigen prosess. Fylkesrådmannen meiner ei realisering av Stad skipstunnel vil vere både eit riktig, framtidsretta og samfunnsøkonomisk lønsamt prosjekt. Staten bør følgje Kystverket si tilråding om å byggje etter det største alternativet som er dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnattsol. Stad skipstunnel bør finansierast som eige prosjekt med eiga løyving på statsbudsjettet med sikte på oppstart av prosjektet i perioden 2014 – 17.

I første fireårsperiode er det midlar til å fullføre Lavik ferjekai. I tillegg er det prioritert midlar til oppstart på utbetring av E39 på strekningane Drægebø – Grytås og Birkeland – Sande, inkludert omlegging forbi Sande sentrum. Med rammeauke på +25 eller +45 prosent vil desse tiltaka bli forserte. Det er positivt at desse tiltaka vert gjennomførte, men fylkesrådmannen vil peike på at det framleis er mange viktige prosjekt på E39 gjennom Sogn og Fjordane som må løysast. Dette er t.d. Myrmel – Lunde, Bjørset – Skei, og Langeland - Moskog. Dette er prosjekt som bør kunne starast opp i slutten av fireårsperioden med fullføring i siste seks-årsperioden. Det er også forventa E39 på strekninga Skei – Ålesund vert starta opp og fullført i perioden 2018 – 23.

I Førde vert det arbeidd med ny trafikkøysing. I fylkestinget si handsaming av gjeldande NTP vart det peika på at det var behov for ei transportløysing for Førde. Selskapet Førdepakken as er etablert for å få fram eit spleiselag for trafikkøysingar i og kring Førde, inkludert tiltak som vil betre trafikktilhøva for gåande og syklende. Her viser fylkesrådmannen til at Førde har inngått den første sykkelbyavtalen på Vestlandet. Kommunen har gjort prinsippvedtak om å løyse dei vanskelege trafikktilhøva med bompengar. Fylkeskommunen skal ha ei tilsvarande sak i løpet hausten 2012. Det er viktig at også staten stiller opp og at det som går under omgrepet Førdepakken får plass i NTP 2014 – 23. Det er også under utarbeiding ein kommunedelplan for avklaring av framtidig trase omlegging av E39 forbi Førde sentrum.

I siste seks-årsperioden vert skredsikring mellom Vik og Vangsnes på Rv 13 prioritert. Det er positivt at denne strekninga endeleg skal skredsikrast. Rv 13 er gjennomgåande vegstrekning for indre delar av Vestlandet. Opninga av Hardangerbrua i 2013 vil truleg auka trafikken på Rv13. Det ligg føre vedteken fylkesdelplan for heilårsveg over Rv 13 Vikafjellet. Fylkesrådmannen ser på dette prosjektet som viktig for å knyta midtre Sogn og Bergensregionen betre saman og føreset at heilårsveg over Vikafjellet vert prioritert i Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

I transportkorridor 5 prioriterer transportetatane ei fullføring av E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug. Det er også lagt opp til at utbygginga av E16 over Filefjell frå Øye i Oppland til Borlaug i Sogn i all hovudsak skal fullførast i første fireårsperiode. Dette er viktige prosjekt for å betre vegstandard og redusere reisetida. Skal E16 få fullgod standard på heile strekninga til Sandvika, er det viktig at også E16 gjennom Valdres vert prioritert og finansiert etter same måte som Filefjellet. I framlegget er det prioritert tiltak på strekninga Fønhus – Bagn under føresetnad om oppslutnad av ei delvis bompengefinansiering av prosjektet. Dette er ei viktig strekning også for Sogn og Fjordane. Fylkesrådmannen vil difor gje si tilslutning til slik finansiering av dette prosjektet.

På rv 5 vil ikkje ny Loftesnesbru bli prioritert før i slutten av siste seks-årsperiode. Rv 5 bind saman E16 og E39 og er ein viktig del av stamvegnettet. Det har skjedd utbetringar på Rv 5 dei siste åra, men fylkesrådmannen vil peike på at det står att fleire område med dårleg vegstandard. Loftesnesbrua og gjennomkøyringa i Sogndal sentrum er prega av dårleg trafikkisikring med til tider ei opphoping av trafikk som gir dårleg trafikkavvikling. Ny Loftesnesbru er ferdig regulert og detaljplanlegginga er i god gjenge. Dette prosjektet ligg til rette for oppstart i første fireårsperioden 2014 – 17.

I transportkorridor 6 er det prioritert midlar til skredsikring av rv 15 på Strynefjellet. Statens vegvesen har lagt ut konseptvalutgreiing for Rv 15 Strynefjellet på høyring. Fylkesrådmannen viser til eiga sak om denne. Dersom det i samband med behandlinga av KVV/KS1 vert konkludert med at det skal byggast nye tunnelar på rv 15 over Strynefjellet, må prioriteringa i NTP opp til ny vurdering. I konseptvalutgreiinga er det lagt fram 7 ulike konsept. Statens vegvesen tilrår i denne saka at Strynefjellstunnelane på kort sikt bør oppgraderast etter eit 0+ konsept for å sikre sikkerheitsgodkjenning av tunnelane. På lang sikt er det tilrådd bygging av ny tunnel frå Ospelitunnelen til Lagervatn etter vegnormalstandard. I tillegg omfattar eit slikt konsept ei sikring av Grasdalen.

Fylkesrådmannen har forståing for at Statens vegvesen har behov for å gjennomføre mellombelse tiltak for å sikre ei sikkerheitsgodkjenning av tunnelane. Det er likevel grunn til å rekne med at behovet for ny tunnel og full skredsikring av Grasdalen vil kome relativt fort. I september 2012 opnar E39 Kvivsvegen. Det er grunn til å rekne med ein auke i trafikken også over Strynefjellet. Strynefjellet er eit viktig vegsamband for næringstransporten mellom Nordfjord, Sunnmøre og Oslo. Det vil ikkje vere akseptabelt med ei utsetting av prosjektet over Strynefjellet. Fylkesrådmannen meiner difor at konklusjonen av behandlinga av KVV/KS1 vert innarbeidd i NTP og prioritert inn i løpet av første fireårsperiode.

Skredsikring

I Statens vegvesen si vurdering av skredsikringsbehovet for riks- og fylkesvegar Region vest er det registrert 49 skredpunkt med høg, middels eller låg kategori i Sogn og Fjordane. 42 av skredpunkta er i kategorien høg (20) og middels (22). På fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane er det registrert 274 skredpunkt med høg, middels eller låg kategori. 171 av skredpunkta er i kategorien høg (90) og middels (81). Kostnadane med å sikre skredpunkta både på riks- og fylkesvegnettet i Sogn og Fjordane er rekna til minst 5,3 mrd. kr. Dette viser at det er eit stort behov for løyvingar til skredsikring. I planteknisk ramme har transportetatane lagt opp til at midlar til skredsikring skal vidareførast på dagens nivå. Ved ein eventuell rammeauke på + 45 prosent, er det forslag om å auke ramma til skredsikring med om lag 0,5 mrd. til om lag 1,5

mrd. kr. Dersom dei registrerte skredpunkta skal sikrast innan rimeleg tid, må rammene til skredsikring aukast vesentleg.

5. Konklusjon/tilråding

Planframlegget har ei sterk prioritering av løyvingar til drift og vedlikehald på all transportinfrastruktur med tanke på å stoppe og ta igjen forfallet på infrastrukturen. Denne prioriteringa sluttar fylkesrådmannen seg til. Både den plantekniske ramma og rammene på +25 og +45 prosent er ikkje høge nok til både å ta igjen forfallet på all transportinfrastruktur og samstundes kunne prioritere nye viktige investeringstiltak. Rammene må minst ligge på +45 prosent av planteknisk ramme – helst meir.

Transportetatane har sjølve peika på at det tek for lang tid å førebu store infrastrukturprosjekt for utbygging. Det er difor nødvendig å få fram eitt nytt og meir effektivt planregime for store statlege infrastrukturprosjekt. Finansdepartementet sitt krav om konseptvalutgreiing og kvalitetssikring av store prosjekt er nok rett i høve til statlege bygningsprosjekt i regi av Statsbygg. Det er likevel ikkje sikkert at dette systemet er godt nok tilpassa store infrastrukturprosjekt. Dette bør i tilfelle skje i ei forenkla form gjennom planlegging etter plan- og bygningslova.

Dei nasjonale strategiane som er lagde til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 23 vil truleg medverke til å nå dei nasjonale måla for transportpolitikken. Det ligg inne ei tung satsing på kollektivtransport i store byar for å ta unna den folkeveksten ein reknar med vil kome fram til 2040. Denne satsinga bør ikkje skje på kostnad av andre tiltak/satsingar i distrikta. Nasjonal transportplan bør ikkje bli ein plan for by mot land.

Det vert vist til at forfallet også på fylkesvegnettet er stort, så stort at fylkeskommunane ikkje vil vere i stand til å løyse dette innan dei rammeoverføringane dei får i dag. Dette er fylkesrådmannen samd og sluttar seg til forslaget eit eige økonomisk program for utbetring av fylkesvegnettet. Dei siste åra har det vore ein sterk kostnadsvekst på driftskontraktane som fylkeskommunane har inngått saman med Statens vegvesen. Kostnadsveksten er ikkje kompensert og det er rekna med ein underkompensasjon på om lag 1 mrd. kr i 2014 om ikkje fylka får ein kompensasjon for kostnadsveksten i budsjettet for 2013.

Fylkeskommunen sine kostnader til skuleskyss har auke kraftig m.a. som følge av auka driftskostnader og omlegging av skulestrukturen i mange kommunar. Kostnadsveksten er ikkje kompensert og vil gå ut over andre samferdsletilbod i fylket.

Som ein konsekvens av strategien om å prioritere midlar til drift og vedlikehald av infrastrukturen for å stoppe og ta igjen forfallet, er det nesten berre investeringsprosjekt som er sette i gang som kjem med i første fireårsperiode. Det er rom for nokre nye investeringsprosjekt i siste seksårsperioden innan planteknisk ramme. Først med ei auke av ramma på +45 prosent vil det vere rom for å framskande ein del prosjekt og å sette i gang fleire. Fylkesrådmannen har likevel peika på nokre prosjekt som bør prioriterast tidleg i planperioden:

- Realisering av Stad skipstunnel
- Førdepakken må inn i Nasjonal transportplan som eit delvis bompengefinansiert prosjekt.
- Heilårsveg over Rv 13 Vikafjellet er viktig for å knyta midtre Sogn og Bergensregionen saman. Heilårsveg vil vi berre få med tunnel gjennom fjellet. Fylkesrådmannen føreset at heilårsveg over Vikafjellet vert prioritert i Nasjonal transportplan.
- Rv 5 i Sogndal har trafikale problem. Loftesnesbrua må utbetrast/byggjast ny. Planarbeidet er ferdig. Prosjektet må starte opp i første fireårsperiode.
- Bygging/utbetring av tunnelar på Rv 15 Strynefjellet er viktig. Her ventar ein på avklaringar i samband med konseptvalutgreiing og kvalitetssikring i ein tidleg fase.

Statens vegvesen sine vurderingar av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegar viser at det er eit stort behov for midlar til skredsikring. Rammene til skredsikring må aukast vesentleg dersom det skal vere mogleg å sikre i alle fall skredpunkta i kategori høg og middels innan rimeleg tid.