

## Fråsegn frå Vestland fylkeesting – Nasjonal transportplan 2022-2033

1. Fylkeetinget viser til høyringsfråsegn frå 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigaste utfordringane til Nasjonal Transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkeetinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter koronapandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal Transportplan.

Fylkeetinget merkar seg at sentrale representantar frå regjeringspartia i mai 2020 gjev oss støtte i betydninga av å både få rassikre E16 og å få bygd ferjefri E39. Me føreset at løyvingane til desse vert prioritert i første del av planperioden. Fylkeetinget er oppteken av at det i Vestland fylke vert gjeve midlar både til å starta store prosjekt og mindre prosjekt, slik at det balanserer utviklinga i fylket.

2. Fylkeetinget meiner at liv og helse må prioriterast først, og at transportnettet vårt må vere trygt, framkomeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast og er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Innbyggjarar og næringsliv i Vestland skapar store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Samstundes har Vestland store utfordringar i høve grunnleggjande infrastruktur, og fylkeetinget ber om at landsdelen vert prioritert i NTP 2022-2033. Samferdsleutbyggingar må framover ta større omsyn til jordvern, natur og miljø.

3. Fylkesvegane er viktige bindeledd lokalt og er sentrale i å mate trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge og framkomelege og sikrast mot ras og flaum. Fylkeetinget viser til, og støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt, krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. For Vestland fylke er desse utbetringane rekna til 40 milliardar for riks- og fylkesvegnettet. Vestland fylke ber om store løyvingar til fylkesvegnettet slik at vi kan ta att etterslepet på fylkesvegane i løpet av ein tiårsperiode – tilsvarande målet som Staten har for sine vegar.

4. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg ressursar har følgd med. Vestland fylkeesting vil peike på:

a. På grunn av klima- og miljøkrav, og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.

b. Fylkeskommunane står ovanfor ein tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.

c. Tunneltryggleiksføreskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilt til rådvelde.

d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane er langt lægre enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner. Det er heller ikkje overført personalressursar.

e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar som følgje av ulukker, ras, flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i god nok stand til å handtere dei store trafikkmengdene som kan kome av stengingar. Fylkeetinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.

f. Fylkeetinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast

nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomisk lønsamt med kommersielle flyruter.

5. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet og finansieringa av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Vestland fylkeskommune har store økonomiske utfordringar knytt til lån som måtte til for å bygge første trinn av bybana i Bergen, der staten sitt bidrag var 8%. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystem i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70% av finansieringa, eller auke ramma kraftig til Bybana sitt byggetrinn 5 til Åsane. Fylkeskommunen må også settast i stand til å kunne finansiere auka driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.

6. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:

a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Etterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til om lag 12 milliardar i Vestland. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane tilseier at biltrafikken må reduserast, særleg i og rundt dei store byane. Det må vera eit krav at alle europavegar har ein standard som tilsvarar tofelts køyrebane med gul midtstripe.

b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum. Fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.

c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei største flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.

d. Ein god og berekraftig infrastruktur i dei folkerike områda i og rundt Bergen er særskild viktig for å redusera klimagassutslepp. Bergensregionen har spesielle utfordringar når det gjeld knappheit på areal, framkomst, støy- og luftforureining og behov for å redusera personbiltrafikken for å nå nullutsleppsmålet. Staten må difor i langt større grad bidra i finansieringa av store prosjekt som til dømes bybane til Åsane og sikre Byvekstavtalen i Bergensområdet.

7. Fylkestinget viser til Stortinget si handsaming av gjeldande NTP, der fleire viktige prosjekt for Vestland er med, og som det no ikkje er funne plass til innanfor dei rammene transportetatane har fått i oppdrag å prioritere etter. Prosjekta som ligg inne med oppstart i første periode, og som no ikkje er prioritert i framlegget må kome inn i første del av NTP. Det gjeld mellom anna fleire tiltak på E39 og E134. Seljestad-Røldal har ein fleirtalsmerknad frå Stortinget i gjeldande NTP, og bør kunne starte i inneverande periode. Fylkestinget føreset snarleg oppstart.

Fylkestinget viser til at Stad skipstunnel er prioritert av eit samla Storting i gjeldande NTP, og forventar difor at Stad skipstunnel får oppstartløyving i 2021 og vert fullfinansiert påfølgjande år. Fylkestinget føreset vidare at alle prosjekt som er bundne med oppstartløyving er å sjå på som igangsette.

Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsel og prioriterer følgjande investeringar i store prosjekt:

- a) Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering rassikring av E16 og Vossebana mellom Bergen og Voss, og Vestland fylkesting held fast på tidlegare vedtak om utbygging etter K5-alternativet for ny E16 og Vossebana. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle-Voss for å legge til rette for samanhengande utbygging på strekninga Bergen-Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot 4 timar mellom Bergen og Oslo.
- b) E39 er den mest sentrale transportkorridoren for heile Vestlandet og må prioriterast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg standard for å binde landsdelen saman, og for å styrke sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdselsåra.

Fylkestinget opprettheld visjonen om ein ferjefri E39. Ein ferjefri E39 mellom Sunnhordland og Bergen gjev store samfunnsvinstar og auka verdiskaping i regionen og landsdelen. Kryssing av Langenuen må startast raskt. Vegane mellom fjordkryssingane må prioriterast med to felt og gul midtstripe heile vegen. Ein må og vurdere standardval på fjordkryssingane. Det må vere høgare frekvens på ferjesambanda inntil desse er avløyst.

Fleire strekningar manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjer flaskehalsar på vegnettet. Særleg er behova store på strekningane E39 Heiane-Ådland, E39 Klauvaneset-Vågsbotn, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaug-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås, samt utbetring av punkt på strekninga Byrkjelo-Sandane. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Prosjektet vil også gje stor innsparing i reisetid, vere eit viktig trafikktryggleikstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i NTP. E39 Klauvaneset-Vågsbotn er også ulukkesutsett og har for låg standard i forhold til trafikkmengda, vi forventar oppstart av denne strekninga i første periode.

Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for Bybana sitt byggjetrinn 5 til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.

- c) Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen, rv. 13 Kinsarvik-Kyrkjenes, rv. 13 Byrkjenes og rv.13. Oddadalen. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på rv. 13 Vikafjellet som er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør Noreg, både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Rv 15 Strynefjellet er ofte stengd grunna rasfare, vanskeleg vinterdrift og må løysast med ny tunell grunna tunelltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
- d) Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. I første omgang må E134 Vågslid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022- 2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka-Solheim. Vidare viser fylkestinget til Regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det

bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten. Fylkestinget stør fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv. 5 Markegata i Florø, rv. 5 Fjærlandstunnelen-Lundebotn og rv. 5 Sogndalsdalen.

- e) Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast. Det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
- f) Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
- g) Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak på Vestlandet. Heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er eit viktig prosjekt for kystsamfunnet og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til for dette tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.
- h) Fylkestinget meiner det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegsystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna- Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.
- i) Fylkestinget viser til aust-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ei konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet og ber om at dette arbeidet vert starta opp. Vidare ber Fylkestinget om at det vert starta opp ein KVVU på rv 5 Håbakken-Skei.

8. FN sine bærekraftsmål, og særleg mål 9, peikar på det viktige i å ha god og solid infrastruktur for at samfunnet skal fungere. Infrastrukturen vi bygger må legge til rette for den elektrifiseringa vi ser vil kome; både av fly, båtar og bilar. Siste tida med krisehandtering har også synt kor viktig det er å kunne ha digital infrastruktur for å kunne drifte eit samfunn. NTP må legge til rette for at samfunnet kan ta dei rette klima-vala, slik at vi kan halde internasjonale forpliktingar.

Nasjonale transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp og hindre tap av matjord og naturmangfald for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulerer til teknologisk utvikling, endringar i køyretrøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det må gjennomførast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta, som for eksempel å leggje til rette for ladeinfrastruktur.

9. Høgfartsbreiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Noreg er full og sikker tilgang til dette for alle ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune forventar at Staten sikrar midlar som gjer at vi får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan 5 år.

10. Fylkestinget syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien, og Vestland fylke vil gjerne ha rolla som pilotfylke for elektrifisering av luftfarten. Vi ber om midlar til å etablere nullutsleppsteknologi innan luftfart og at Avinor prioriterer elektrifisering av utvalde innanlandsruter til og frå Flesland, slik at Vestland kan utvikle leiande kompetanse for elektrifisering av luftfarten.

11. Ferjeavløysing må bli eit eige strategisk satsingsområde i NTP. Fylkestinget meiner verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsformer som tar omsyn til heile kapitalkostnaden.

12. Sykkelen er et transportmiddel som er tilgjengeleg for dei aller fleste og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for betre folkehelse og betre miljø. Mål om 8% sykkedel nasjonalt og 20% sykkel i dei største byane må oppretthaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel ved nye vegprosjekt på både riksveg, fylkesveg og i byvekstavgiftene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.

13. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge. Fylkestinget vil peika på tiltak som til dømes betre og heilskapleg infrastruktur for skulebarn som går eller sykklar og trygg av-/påstiging for skulebuss/båt. Det er behov for auka bruk av Hjartesone ved planlegging av nye skular og styrkt satsing på trafikktryggleik i helsestasjonar, barnehagar og skular.

14. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.

15. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.»