

Til:

Fylkesordfører **Jenny Følling, Sp**
Fylkesrådmann **Tore Eriksen**
Fylkesdir. samferdsle **Dina Lefdal**
Åshild Kjelsnes, gruppeleiar Ap
Sigurd E. Reksnes, gruppeleiar Sp
Noralv Distad, grupperleiar H
Gunhild Berge Stang, gruppeleiar V
Frank Willy Djuvik, gruppeleiar FrP
Stein Malkenes, gruppeleiar MDG
Jakob André Sandal, gruppeleiar SV
Trude Brosvik, gruppeleiar KrF

Innspel og merknader til NTP frå Næringslivets Samferdsleforum Sogn og Fjordane

Til fylkesrådmannen sitt framlegg til vedtak i NTP.

Næringslivets Samferdsleforum Sogn og Fjordane er samansett av sentrale personar frå NHO bedrifter i Sogn og Fjordane. I tillegg er LO sin distriktssekretær med i forumet. Vi er i hovudsak samde med tilrådinga frå fylkesrådmannen, men vi har likevel følgjande merknader og innspel til fylkesrådmannen sitt framlegg til vedtak.

Nedanfor kommenterer vi punktvis fylkesrådmannen sitt framlegget til vedtak:

3. Vi er heilt samde med fylkesrådmannen sine vurderingar, men Samferdsleforum ber om at dette vert tydelegare presisert. Det er ikkje akseptabelt for nærings- og arbeidslivet i fylket at det ikkje er funne plass til nye investeringsprosjekt på E39 i Sogn og Fjordane. Det kan ikkje leggest ein-sidedig vekt på teoretiske samfunnsøkonomiske analyser i prioriteringane. Det må leggest vekt på at vi har svært eit omfattande og eksportretta næringsliv, som er avhengig av utbetra og ferjefrie E39. Metallindustri, mekanisk industri, fiskeforelding, oppdrett og anna næringsmiddel er eksempel på dette. Ulike Regjeringar har lova at E39 frå Kristiansand til Trondheim skal utbetrast og byggast ferjefri i løpet av 20 år. Det er då heilt uakseptabelt at det *ikkje* er funne plass til utbetring av nye parsellar i Sogn og Fjordane. Dette må presiserast svært tydelegare i dette punktet.
6. Det har i fleire tiår blitt snakka om overgang frå veg til sjø i transport av varer. Trass desse intensjonane har transporttraumen gått motsett veg. Skal overgang til meir sjøtransport ha meining, må staten bruke kraftigare incentiv og verkemiddel. Dersom staten ikkje er villig til dette må vi slutte å "snakke" om denne saka. Det er viktig her å presisere at nyttetransporten på land ikkje skal "straffast" økonomisk t.d. ved auka skatte- og avgiftsulemper som følgje av større satsing på sjøtransport.

8. I dette punktet må det skillast mellom RV 5 Førde – Florø og RV 15 Strynefjellet.
- a) På strekninga Førde – Florø må det presiserast at dei to aktuelle parsellane for rassikring er Leversundet i Flora kommune og strekninga Erdal – Naustdal. Den siste strekninga må sikrast med ein lang tunnel. Ei klattvis rassikring er ikkje akseptabel. Rv5 Florø-Førde har også stor betydning for nyttetransporten av varer som kjem sjøvegen, dette både med tanke på forutsigbarheit og leveringskvalitet til heile regionen/fylket.
- b) På Strynefjellet har det vore arbeidd med ein KVV sidan 2009 utan at Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet har konkludert i saka. Denne KVV-en må få si løysing og planlegginga må framskundast. Strynefjellet er særleg viktig for næringstransport og reiselivstrafikk frå Nordfjord og Søre Sunnmøre. Strekninga er rasutsett og har dårlege tunnelar. Strynefjellet låg inne i førre NTP-periode og det er viktig at det også er med i den neste NTP-perioden.
9. Vedtaket må forserast. Stad skipstunnel har vore planlagt i over 20 år og det er gjennomført 17 ulike utgreingar om saka. Det har vore politiske lovnader frå nesten alle politiske pari i saka. Difor må utbygginga starte i første planperiode.
- I hovudskipsleia sør for Bremanger er det under høg ramme lagt inn prosjekt utdjuping av 13 grunner. Dette vil medføre redusert seglingstid, færre kursendringar og betre framkomleghet. Dette er svært viktig tiltak for skipstrafikken på kysten vår som må presiserast i vedtaket.
10. Strekninga Skei – Bjørset må også nemnast. Parsellen har fått oppstarløyving, men arbeidet kjem ikkje i gang før i 2017. Etter Skei - Bjørset skal den parsellvise utbygginga av strekninga gjennom Sogn og Fjordane starte frå sør (Bogen tunnelen – Gaular grense) og deretter utbyggast og forbetrast mot nord. Gul midtstripe mellom fjordane har prioritert framfor fjordkryssing. Dette er vedteke både i Næringslivets Samferdsleforum S&F og E39 utvalet og må takast med i vedtaket.
11. Her må det gjerast eit endå tydlegare vedtak. Rv 52, Hemsedalsfjellet, vil gje den beste og raskaste løysinga for store deler Sogn og Fjordane, Sunnmøre og den nordre delen av Hordaland. Ved å bygge ein ny tunnel frå Borlaug til Bjøberg vil fjellovergangen nærast bli 100% vintersikker, og den vil få minimal med stigning. Dette er viktig for å få meir transporteffektivitet og ein meir klima- og miljøvenleg vegtrafikk. Rv 52, Hemsedalsfjellet, vil saman med ei ny bru mellom Mannheller og Fodnes, gje eit tenleg samband for heile Sogn og Fjordane. På denne måten vil ein effektivt kunne kople på trafikk frå Rv 5 og E39. Samferdsleforum viser til at Statens Vegvesen allereie har gjennomført utgreingar og

konkludert med at aust-vest sambandet over Hemsedalsfjellet er å føretrekkje framfor Hardangervidda. NHO har som kjent gått for Rv52 Hemsedalsfjellet og E134 Haukeli.

Nye punkt:

- 1. Rv13 Vikafjellet:** Bør med når det gjeld Korridor 4 sør-nord på Vestlandet. Vikafjellet er særleg utsett for stengingar på grunn av krevjande vêrtilhøve om vinteren. Tunnel er inne i NTP 2014-2023 med oppstartsløyving og det må krevjast at dette blir følgd opp med auka midlar i ny NTP. Det som er sett i gang må vidare-/fullførast - eller avsluttast på tydeleg vis. Dette er også i tråd med NHOs Samferdsleloftet.
- 2. Bygg Florø Lufthamn:** Dagens terminal- og driftsbygg har for liten plass til dagens aktivitet. Dette gjelder både fly- og helikopterterminalen. Områda har vore ombygd i fleire etappar men ein ser at ein del av desse gir logistikkmessige utfordringar. I framlegget frå fagetaten Avinor ligg NTP-løyving til terminal- og driftsbygg på Florø Lufthamn inne, og vi meiner at dette også bør følgjast opp i fylkeskommunen si høyringsuttale.
- 3. Planleggingstida på vegprosjekt må ned:** Reduksjon og effektivisering av planleggingstida på vegprosjekt må bli ein viktig del av NTP. Vi forslår følgjande tiltak som bør framhevast i høyringsuttalen:
 1. Statleg plan må vere hovudregel, dersom eit vegprosjekt kryssar to eller fleire kommunar
 2. Kommunedelplan er i mange plansaker ikkje naudsynt – kan spare to år
 3. Høyringsrundane og ordninga med motsegn må bli meir effektiv
 4. Raskare framdrift frå konseptval (KVU) og kvalitetssikring (KS1), til vidare planlegging

Med helsing

Næringslivets Samferdsleforum Sogn og Fjordane

Jan Atle Stang, NHO S&F (leiar)
Nils P. Støyva, LO S&F
Nils Huus, Transferd AS
Jan Audun Larsen, Lerum AS
Siv Merete Stadheim, Avinor
Ronny Kjerpeseth, K. Jansen AS