

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
 Sak nr.: 15/8208-9

Nasjonal transportplan 2018-2029, fråsegn

::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓

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 i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.
2. Nye investeringsprosjekt er likevel i for stor grad vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare.
3. Fylkestinget konstaterer at store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme og meiner at minst høg ramme må leggast til grunn for investeringar i planperioden.
4. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlagsdokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørsmengder.
5. Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.
6. Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogn-tog i godstransporten.
7. Fylkestinget er nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks- og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.
8. Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane kjem rimeleg godt ut når det gjeld skredsikring av riksvegnettet, men vil likevel peike på behovet for sikring av rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om full sikring av vegnettet mot skred innan 2030.
9. Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn ligg inne som nye investeringsprosjekt i høg ramme. Fylkestinget meiner desse prosjekta bør inn på alle rammenivå. Kalvåg

fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.

10. Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Ut frå dette må følgjande prosjekt inn i investeringsprogrammet:
 - a. E39 Kjøs bru – Grodås
 - b. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
 - c. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
 - d. E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
 - e. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågår)
11. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga for framtidig aust-vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑

... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓

Vedlegg:

1. Høyringsbrev frå transportetatane datert 29.02.16
2. Grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 – 2029
3. Samandrag innkomne merknader
4. Referat frå høyringskonferanse 29.04.16

Andre dokument som ikkje ligg ved:

Vedlegg til grunnlagsdokumentet (<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag>)

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Transportetatane har lagt fram grunnlagsdokument til NTP 2018-29 på høyring. Det overordna målet for transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, som fremjar verdiskaping og som bidreg til omstilling til eit samfunn med låge utslepp. Det er definert tre hovudmål for betre framkome for både personar og gods i heile landet, redusere transportulukkene og redusere klimagassutsleppa.

Transportetatane har lagt vekt på at ressursbruken skal vere basert på samfunnsøkonomiske analysar. Ut i frå dette er nye investeringsprosjekt rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemd. Nye investeringsprosjekt er også vurdert ut i frå samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging. Fylkesrådmannen stiller spørsmål ved om transportetatane har sett på alle samfunnsmessige verknader i sine vurderingar.

Det vert lagt til grunn at stat, fylkeskommunar og kommunar skal stille krav til energi-effektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff ved innkjøp av køyretøy og transporttenester, samt at det skal stillast krav om at alle ferjer, hurtigbåtar og dieseltog nyttar nullutsleppsteknologi der teknologiske, økonomiske og praktiske tilhøve gjer det mogleg. Fylkesrådmannen meiner målsettingane i grunnlagsdokumentet er gode, men det bør vere ein føresetnad at staten følgjer opp med auka løyvingar til fylkeskommunane slik at målsettingane kan gjennomførast utan å måtte redusere eksisterande kollektivtilbod

Forventa folketals- og trafikkvekst er venta å kome i og omkring dei større byane. Fylkesrådmannen sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Klimagassutslepp og reduksjon av dette vil vere større i byområda enn i distrikta. Distrikta må ta høgde for at utslepp vil påverke klima i negativ retning med meir ekstreme nedbørmengder m.m. Fylkesrådmannen legg difor til grunn at Sogn og Fjordane må vere budd på meire ekstreme nedbørmengder som vil påverke eksisterande infrastruktur.

Kartleggingar gjennomført av Statens vegvesen viser eit stort vedlikehaldsetterslep både på riks- og fylkesveg. Det er ei underfinansiering på 1,5-2,0 mrd. kr til drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen meiner at det vil vere naturleg at fylkeskommunane får auka løyvingar i åra som kjem for å vere i stand å dekke behovet for drift- og vedlikehald på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen sluttar seg til forslag om eit eige program for fornying av fylkesvegnettet.

Transportetatane føreslår ein godsstrategi for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Potensialet for overføring av gods er rekna til mellom 5 og 7 mill. tonn årleg. Det meste av denne godsmengda vil bli overført frå veg til bane. Det er nødvendig med statlege økonomiske incentiv for å få overført gods frå veg til sjø. Transportetatane vil legge til rette for modulvogntog på vegnettet for å redusere tal bilar i godstransporten.

Eit av hovudmåla i grunnlagsdokumentet er å redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen. Første etappemål er å redusere tal drepne og skadde i vegtrafikken til 350 innan 2030. Det er samstundes eit mål at det ikkje skal skje ulukker med akutt forureining.

Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten både ut i frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod i distrikta, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.

Det er eit mål å fjerne vedlikehaldsetterslepet på riksvegar. Det er eit stort investeringsbehov på mange fylkesvegar for få dei oppgraderte til dagens behov. Etterslep i vedlikehaldet og auka drifts- og vedlikehaldskostnader som følgje av endra klima, vil også krevje auka ressursar i åra som kjem. Kostnaden knytt til utbetring av kritisk infrastruktur på fylkesvegnettet er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit eige program for fornying av

fylkesvegar. KS har fremja forslag om eit tiårig program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet kan reduserast.

Frå 2010 og fram til i dag har det vore ein kraftig vekst i fylkeskommune sine utgifter til kjøp av ferjetenester. Det må kompenseras for kostnadsveksten på fylkesvegferjene.

Utfordringane med skredsikring er størst i Sogn og Fjordane og Hordaland. Transportetatane føreslår ei basisramme på 7,1 mrd. kr og ei middels/høg ramme 9,8 mrd. kr til skredsikring på fylkesveg. Nasjonal rassikringsgruppe stiller krav om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Sogn og Fjordane fylkeskommune støttar Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om sikring av det offentlege vegnettet mot skred innan 2030. Ut i frå dette kravet er rammene til skredsikring for låge.

Transportetatane meiner det bør stillast krav om at fylkeskommunane går inn med eigne midlar til delfinansiering av skredsikringstiltaka. Fylkesrådmannen vil gå sterkt imot eit slikt krav.

Investeringar i ny samferdsleinfrastruktur er rangert etter ei vurdering av samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte pr. krone), samt etter samfunnsryggleik og samanhengande utbygging og standard. Vegprosjekt i siste seksårsperiode i gjeldande transportplan er ikkje vidareført i framlegget frå transportetatane. Dette kan ikkje aksepteras.

Dei økonomiske rammene til investering er i stor grad er avgrensa til behovet for finansiering av prosjekt som er starta opp i perioden 2014-17. Dette er definert som bundne prosjekt. Fylkesrådmannen meiner ut i frå dette at minst høg ramme bør leggest til grunn for NTP 2018-29.

Sogn og Fjordane kjem godt ut når det gjeld skredsikring av riksvegnettet. Sjølv om fylket må kunne seie seg nøgd med dei skredsikringsprosjekta som ligg inne i grunnlaget, er det likevel grunn til å peike på rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø.

Når det gjeld investeringar på kysten ligg Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn inne i høg ramme. Realisering av Stad skipstunnel er viktig for tryggleiken innan skipsfarten langs kysten og bør inn på alle rammenivå. Fiskeriutbyggingsprosjektet på Kalvøya i Kalvåg må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.

Store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Sjølv med høg ramme kjem det ikkje nye vegprosjekt i Sogn og Fjordane med den vektlegginga som er lagt til grunn i prosjektporteføljen. Fylkesrådmannen meiner at minst høg ramme må leggest til grunn for investeringar i planperioden.

Fylkesrådmannen meiner at følgjande prosjekt må inn i investeringsprogrammet:

- E39 Kjøs bru – Grodås
- E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
- E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)

Sogn og Fjordane fylke har vore tydelege på at alternativet med rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga nord for Bergen. Sogn og Fjordane fylkeskommune har i tidlegare vedtak støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

I februar 2016 la transportetatane Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen ut sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP) på høyring/fråsegn. Frist for å gje fråsegn er 1. juli 2016.

Transportetatane sitt grunnlagsdokument til NTP er utarbeidd etter Samferdsledepartementet sine retningslinjer for planfasen av 19.05.15. Samfunnsøkonomisk lønsemd, samt samfunns-tryggleik og samanhengande standard/utbygging dannar grunnlaget for porteføljen av store investeringsprosjekt.

Stortingsmelding om NTP vert lagt fram i vårsesjonen 2017.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 5.06.2012, sak 28/12 gav fylkestinget si fråsegn til gjeldande NTP (2014-23).

Andre opplysningar

I samband med høyringa av plangrunnlaget er kommunane og andre bedne om å kome med innspel som grunnlag for fylkestinget si fråsegn. I tillegg vart det gjennomført ein høyringskonferanse om Nasjonal transportplan 2018 – 2029 på Skei 29. april 2016, der vegdirektøren presenterte plangrunnlaget frå transportetatane. Innkomne innspel samt oppsummering frå høyringskonferansen, følgjer vedlagt. Innspela er ikkje kommenterte.

3. Nasjonal transportplan 2018 - 2029

Arbeidet med grunnlaget til NTP 2018 – 2019 har vore delt i to fasar: analyse- og strategifasen og planfasen. Transportetatane og Avinor presenterte ein analyse- og strategirapport 25. februar 2015. Gjennom plangrunnlaget legg transportetatane fram resultatet av arbeidet i planfasen. Plangrunnlaget byggjer på retningslinjer frå Samferdsledepartementet. Retningslinjene er gitt med fire ulike rammenivå. Transportetatane sine prioriteringar er vist for 4+2+6 år.

Samfunnsøkonomisk lønsemd, samt samfunns-tryggleik og samanhengande standard/utbygging har vore avgjerande for investeringsporteføljen i plangrunnlaget.

Grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan for 2018-29 legg vekt på m.a. ny klimastrategi, byområda, strategi for transport av gods og klimatilpassing av infrastrukturen for å løyse utfordringane innan transportsektoren.

3.1. Folketal og transportvekst

Det er venta at folketalet i Norge vil auke med om lag 1,2 mill. personar fram mot 2040. Det er forventa at det vil vere høgre vekst i starten enn i slutten av perioden. Folketalsveksten vil i stor grad kome i og rundt dei store byområda. Utfordringane i byområda vil auke som følgje av store transportmengder og aukande press på tilgjengelege areal.

Delen eldre vil auke. Tal personar over 70 år er venta å bli dobla dei neste 30 åra. I 2060 vil kvar femte person vere over 70 år. Innvandring er venta å vere blant dei sterkaste drivkreftene bak folketalsveksten.

Utviklinga i folketalet vil ha direkte innverknad på etterspurnaden etter transport. Dette gjeld både storleik og samansetting. For personreiser er den forventa veksten for korte reiser fram til 2028 og 2050 om lag like stor som veksten i folketalet i same periode. For lange reiser viser prognosane ein større vekst.

3.2 Økonomiske rammer og prioriteringar

Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er gjennomført med ut frå ei felles økonomisk planramme. Investeringar i Avinor inngår ikkje i ramma, men vert vedteke av Avinor sitt styre innan dei fullmakter som er gitt selskapet.

Den økonomiske basisramma til dei tre etatane er i snitt på 59,7 mrd. kr. pr. år inkludert midlar til Nye vegar AS på 5,1 mrd. kr pr. år. Det er tre alternative rammenivå: Ei låg ramme på 47,8 mrd. kr pr. år, ei middels ramme på 71,7 mrd. kr pr. år og ei høg ramme på 77,7 mrd. kr pr. år.

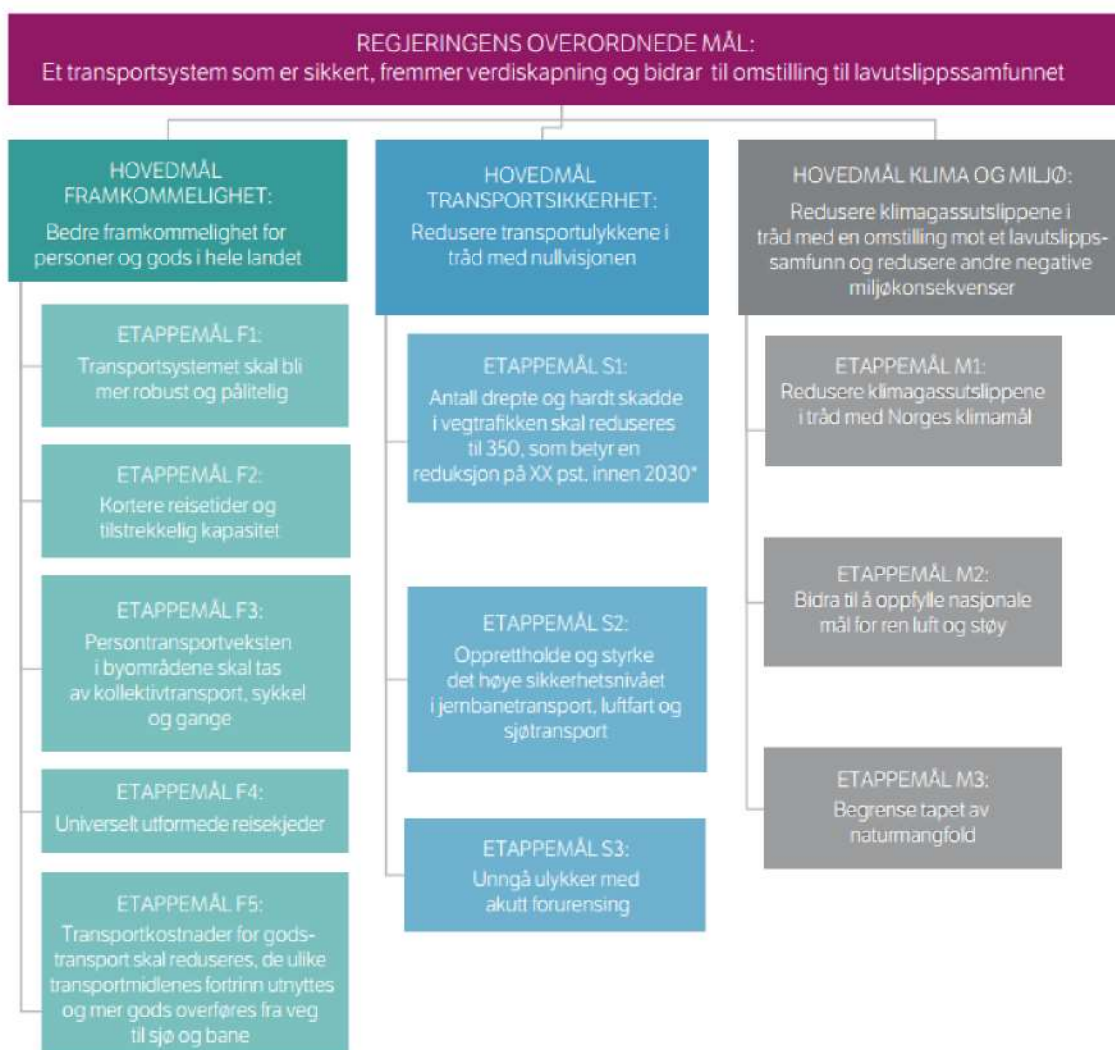
I retningslinjene frå Samferdsledepartementet er det lagt stor vekt på at ressursbruken skal baserast på samfunnsøkonomiske analysar. Kravet for alle rammenivåa er at tiltaka, samla

sett, er samfunnsøkonomiske lønnsame. Investeringsprosjekta er rangerte etter samfunnsøkonomisk lønnsamd, samt etter den betydning dei har for samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Store bindingar i gjeldande NTP gjer det utfordrande for transportetatane å innfri forventningane til ei omfattande auka utbygging av ny infrastruktur. I første del av planperioden vert investeringsmidlane i stor grad nytta til bundne prosjekt for å oppnå optimal framdrift. I tillegg meiner transportetatane at drift, vedlikehald og forvaltningsoppgåver må gjennomførast uavhengig av økonomiske rammer. Dette medfører at nye satsingar/prosjekt må vente til siste 6-årsperiode. I følgje dei statlege transportetatane er det ikkje mogleg å gjennomføre alle bindingar innan gitt frist i nokon av rammenivåa.

3.3 Overordna mål for transportpolitikken

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til eit lågutsleppssamfunn. Ut i frå det overordna målet er det avleia tre hovudmål som beskriv transportsystemet sin primære funksjon (*framkome*) og kva omsyn som skal leggst til grunn ved utviklinga av transportsystemet (*transporttryggleik og klima og miljø*).



3.4 Klimastrategi

Transportsektoren har eit ansvar for å redusere klimagassutslepp og medverke til å oppfylle klimamåla. Paris-avtalen vart vedteken i 2015, og er den første rettslege og bindande klima-avtalen med reell global deltaking. Målet er å avgrense auken i den globale gjennomsnittstemperaturen til godt under 2°C i høve før-industrielt nivå og å prøve å avgrense temperaturauken til 1,5°C.

I transportetatane sin klimastrategi er det lagt til grunn at transportsektoren minst skal halvere utsleppa i høve til i dag innan 2030. Utsleppa frå transport må reduserast med tiltak innafor dei viktigaste utsleppskjeldene for transport: teknologi og alternative drivstoff, nullvekstmålet i by-områda, effektivisering/overføring av godstransport og utsleppskutt i bygging, drift og vedlikehald av infrastruktur.

Det er ikkje mogleg å halvere klimagassutsleppa frå transport utan å satse kraftig på teknologi og alternative drivstoff. Det er nødvendig å satse både på nullutsleppsløysingar (batteri og hydrogendrivne brenselceller), lågutsleppsløysingar (t.d. hybridteknologi) og tilnærma klimanøytrale biodrivstoff. Det er usikkert om teknologien og drivstoffa kan innførast i stort nok omfang raskt nok.

På vegnettet må kapasiteten utnyttast mest mogleg effektivt, med prioritering av gåande, syklande og kollektivtransport og nærings-/nyttetransport. Viktige føresetnader for lågutsleppssamfunnet er at nullutsleppsteknologi og løysingar for alternative drivstoff skal vere økonomisk fordelaktige og brukarvennlege. Delar av godstransporten må overførast frå veg til sjø og bane.

Transportetatane tilrår følgjande strategiar for å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren:

- Kraftig satsing på låg- og nullutsleppsteknologi
- Vesentleg auke i bruken av berekraftig biodrivstoff
- Kollektivtrafikk, sykling og gåing i byane
- Gods skal overførast frå veg til sjø og bane. Godstransporten skal skje meir effektivt.
- Redusere utslepp frå bygging, drift og vedlikehald av infrastrukturen.

Nullutslepp og effektivisering innan alle transportformene

Tiltak innan godstransporten må bidra til å nå måla i klimapolitikken. På godsområdet vil ny teknologi gje størst bidrag til reduserte utslepp. For godstransportutviklinga syner prognosane auka godstransport for alle transportformer.

Tiltak for å redusere klimagassutslepp vert løyst gjennom bruk av null- og lågutsleppsteknologi og biodrivstoff på sjø og veg. Effekten på klimagassutsleppa er meir robuste dersom kvar transportform vert effektivisert ved at større mengder kan fraktast med lågare gjennomsnittleg energibruk. Dette kan løysast gjennom betre fyllingsgrad for kvar transport og større/lengre skip, tog og kjøretøy. Infrastrukturen bør utviklast for lengre tog og lengre vogntog. Transportetatane ønskjer å legge til rette for tog lengder på 740 meter og for at modulvogntog i større grad kan trafikkere på norske vegar. Transportmarknaden er prega av sterk priskonkurrans, noko som er eit intensivt til høgare kapasitetsutnytting av transportmidla som gjev auka fyllingsgrad.

Avgiftsstrukturen bør innrettast slik at miljøvennlege løysingar lønar seg. 60 prosent av trafikkarbeidet vert gjennomført med lastebilar som allereie kan køyre med 100 prosent biodrivstoff. Desse bør stimulerast til raskast mogleg overgang. Alle korte godstransportar bør løysast med overgang til nullutsleppsløysingar som ikkje nyttar biodrivstoff. Innanriksferjer, fiskebåtar og offshore supplyskip står for 55 prosent av utsleppa til sjøs i norsk område. Det bør utviklast miljøvennlege løysingar for desse. Jernbanen sitt bidrag til utsleppsreduksjon ut over overføring av gods frå veg til bane vil vere gjennom elektrifisering av baner.

Miljødirektoratet sine analysar av moglege måtar å oppnå lågutsleppssamfunnet på er lagt til grunn for dei fleste overslaga av utsleppsreduksjonar. Analysane beskriv tiltak som kan redusere utsleppa med meir enn 50 prosent i høve til dagens utslepp. Det er usikkerheit både når det gjeld potensiale, om dei er mogleg å gjennomføre, kostnader og nytte.

Transportetatane føreslår følgjande mål:

- Nye ferjer og hurtigbåtar skal bruke biodrivstoff, låg- eller nullutsleppsteknologi.
- Landstraum og ladestraum skal vere tilgjengeleg for skip i dei største hamnene og i dei andre hamnene som har størst potensial for utsleppskutt innan 2025.

- Bensin og dieselbilane som vert seld skal vere ladbare hybridar og i størst mogleg grad kunne bruke biodrivstoff fram til nullutsleppskjøretøy tek over.
- Etter 2025 skal nye privatbilar, bybussar og lette varebilar vere nullutsleppskjøretøy.
- Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75% av langdistansebussane og 50% av nye lastebilar vere nullutsleppskjøretøy.
- Innan 2030 skal 40% av alle skip i nærskipfart bruke biodrivstoff eller vere lågutslepps- eller nullutsleppsfartøy.
- Innan 2030 skal minst 30% av drivstoffet til innanriks og utanriks luftfart vere biodrivstoff.
- Offentlege etatar skal i størst mogleg grad nytte biodrivstoff, låg- og nullutsleppsteknologi i eigne og innleidde kjøretøy og fartøy.
- I 2050 skal transporten vere tilnærma utsleppsfri/klimanøytral.

Transportetatane legg til grunn at stat, fylkeskommunar og kommunar skal stille krav til energi-effektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff ved innkjøp av kjøretøy og transporttenester. Det skal stillast krav om at alle ferjer, hurtigbåtar og dieseltog nyttar låg- og nullutsleppsteknologi der teknologiske, økonomiske og praktiske tilhøve gjer det mogleg.

Klimatiltak for godstransporten

Transportetatane tilrår at gods skal overførast frå veg til sjø og bane, og at all godstransport skal skje meir effektivt. Godsanalysen til grunnlagsdokumentet viser at det er eit potensiale for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Transportetatane meiner at det bør stimulerast til overføring av det godset som er praktisk mogleg å overføre frå veg til sjø og bane. Det største potensialet for klimagassreduksjonar frå godstransporten ligg i at alle transportformer aukar sin effektivitet og at det vert innført meir klima- og miljøvennlege kjøretøy og fartøy.

Fordeling av midlar

Prioriteringa i ein klimastrategi må følgje desse prinsippa:

- Rask og omfattande innføring av ny teknologi for låg- og nullutslepp og berekraftig biodrivstoff.
- Det potensialet som ligg i overføring av gods frå veg til meir klimavennlege transportmiddel bør utnyttast.
- Innfri nullvekstmålet og utvid det til fleire byar.
- Ikkje byggje ut prosjekt som aukar klimagassutsleppa vesentleg.
- Byggje ut prosjekt som gir klimavinst og positiv samfunnsøkonomisk nytte.
- Resterande midlar vert brukt til ytterlegare satsing på kollektiv, gåing og sykling, samt prosjekt som gir klimagassreduksjonar, men har negativ nytte.

3.5 Byområda

Veksten i byane gir store utfordringar for transportsystemet og krev løysingar som sikrar god framkome og mobilitet, god trafikktryggleik, god luftkvalitet og bidreg til reduserte klimagassutslepp.

Veksten i persontransporten i byane skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing. Dette målet er omtalt som nullvekstmålet for personbiltrafikk, og gjeld for dei ni byane som er aktuelle for bymiljøavtalar. Transportetatane tilrår å utvide nullvekstmålet for personbiltransport til alle byregionar med utfordringar på miljø og kapasitet. Der det er føremålstenleg må veksten handterast med kollektivtransport, gåing og sykling.

For at Norge skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050, er det nødvendig å stimulere til ein vesentleg vekst i kjøretøy med null- eller lågutsleppsteknologi innan transportsektoren.

For å nå nullvekstmålet i byane tilrår transportetatane følgjande strategiar og tiltak i byområda:

- Inngå gjensidig og forpliktande bymiljøavtalar mellom stat, fylkeskommune og kommune.
- Samordna areal- og transportplanlegging for utvikling av kompakte byar og tettstader og for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer.

- Skape sikrere og meir effektive reiser til fots og på sykkel. Ein stor del av den forventede transportveksten kan handterast med gåing og sykling. Tilrettelegging for gåande syklende må ivaretakast i all areal- og transportplanlegging. Viktige verkemiddel er konsentrert by- og tettstadstruktur, samanhengande ruter og attraktive omgjevnader.
- Etablere attraktive sykkelanlegg av høg kvalitet som sikrar samanhengande reisekjeder.
- Utvikle ein smart, effektiv og enkelt kollektivtransport. Det er nødvendig å utvikle eit kollektivtransporttilbod som er konkurransedyktig med personbil på reiser over tre km samt fastsette eit overordna stamnett med høgfrequente linjer og tydelege knutepunkt. Det er tilrådd at fylkeskommunane skal ha eit overordna ansvar for å peike ut dei viktigaste stamrutene for kollektivtransport og kollektivknutepunkta. Veksten i busette og arbeidsplassar må i stor grad lokaliserast i sentra, knutepunkt og langs hovudliner i stamnettet.

3.6 Intelligente transportsystem

Intelligente transportsystem (ITS) er system og tenester der informasjons- og kommunikasjons-teknologi vert brukt innan transportsektoren. ITS sikrar betre utnytting av transportsystemet for alle trafikantgrupper og næringsliv. ITS gjev også tilgang til skreddarsydde tenester som sikrar tilgjenge og god mobilitet.

For vegsektoren skal det satsast vidare på bruk av ITS i vegnettet som t.d. etablering av friteksttavler på strategiske punkt på vegnettet. Det skal også satsast på sanntids informasjons-tenester for å medverke til auka trafikktryggleik på vegnettet. Statens vegvesen vil auke innsatsen for å gje næringstransportar presis og lett tilgjengeleg informasjon om trafikk og vegforhold – på fleire språk.

Det skal satsast på nye ITS-løysingar for å auke konkurransekrafta til jernbana. For å styrke tryggleiken på sjø for fritidsfartøy, skal Kystverket gjennomføre ulike FoU-aktivitetar i tilknytning til fritidsfartøy.

3.7 Strategi for transport av gods

Transportetatane føreslår ein godsstrategi for overføring frå veg til sjø og bane gjennom auka satsing på godstransport på jernbane, tilskotsordningar for gods på sjø og betre samanknytting mellom transportformene i knutepunkt. Volumveksten i kvar av transportformene vil bli større enn potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Det er difor nødvendig at alle transportformene vert utvikla for å oppnå måla om overføring av gods.

Sjøtransporten tek hovuddelen av veksten i transportarbeidet, medan veksten i godsmengde er venta å bli størst på veg. På veg har vi no dei største ulempene for samfunnet per transportert mengde.

Effektive godstransportar er ein føresetnad for effektiv produksjon og økonomisk vekst. Transportetatane meiner at det både kan og bør settast mål om nullutslepp for godstransportane i eit langsiktig perspektiv. Nullvisjonen for tryggleik må framleis etterstrevast.

Dei ulike transportmidla dekker i stor grad ulike transportbehov. Bruken av transportmidla utviklar seg ulikt. Den årlege veksten i transporterte tonn har i gjennomsnitt vore på 1,2 prosent frå 1990 og fram til i dag. Fram mot 2050 syner prognosane ein auke i transporterte tonn på i overkant av 1 prosent. Sjøtransporten vil få 70 prosent av veksten i transportarbeidet. Sidan 75 prosent av transportarbeidet på norsk område vert utført med skip, vil sjøtransporten auke saktare enn andre transportformer. Val av transportmiddel er i stor grad knytt til kva varer som skal handlast og utviklinga i kva land vi handlar med.

Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Overføring av gods krev at dei alternative transportmidla relativt sett må bli meir attraktive enn vegtransport. Godsanalysen viser at dei ulike transportmidla dekker ulike transportbehov. Samla potensial for overføring av gods frå veg til sjø og bane er rekna til 5 - 7 mill. tonn. Dei lange vegtransportane aukar kvart år, noko som tilseier at potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane også vil auke. Overføringspotensialet på 5 - 7 mill. tonn er små mengder i det totale biletet, men utgjer ein vesentleg del av lange godstransportar på veg. Auka lengde

på tog, auka prioritet og hastigheit for godstog og lågare kostnadsnivå for containerskip, kan gje overføring av opp mot 2,5 mill. tonn gods frå veg til sjø og bane. Ved utløyning av det samla potensialet for overføring av gods, kan transportarbeidet reduserast med rundt 10 prosent i høve ein situasjon utan overføring. På grunn av samla godsvekt, vil det uansett bli ein auke i vegtransporten.

For å sikre overføringar av volum frå veg til sjø må det etablerast fleksible, moderne og frekvente sjøtransporttilbod som kan konkurrere med vegtransport også på kortare distansar. Infrastrukturen i form av farleier langs kysten har høg kapasitet til å betene skipstrafikk. Hamnene har kapasitet til både auka godsmengder og til nyinvesteringar. Dette medfører at det er potensiale for å kunne ta imot ny sjøtransport.

For å få nye sjøtransporttilbod raskt, meiner transportetatane at det kan etablerast ei mellom-bels tilskotsordning retta inn mot reiarlag, som kan dokumentere at lasten vert overført frå veg til skip med miljøvinst. Ei mellombels tilskotsordning er tenkt som ein prøveperiode over 5 år. Transportetatane meiner også det bør etablerast ei ny tilskotsordning for utvikling av effektive og miljømessige gode hamner. Ordninga bør innrettast som støtte til investeringar i hamner som kan medverke til å:

- Utvikle hamnene som eit miljømessig godt energiknutepunkt for skipsfarten.
- Støtte opp under lokale og regionale areal- og næringsstrategiar.
- Styrke hamnene som intermodalt knutepunkt.

Tilskotsordninga skal ikkje rettast inn mot å støtte investeringar i ny kapasitet. Ut over dette er det viktig å ha god samhandling mellom dei ulike transportformene. Vegtilknytning er eit viktig område.

Det går fram av grunnlagsdokumentet at det største hinderet for ytterlegare overføring av lange vegtransportar til sjø og bane er mangelen på konkurransedyktige tilbod på alternative transportar. 30 – 50 prosent av potensialet for overføring av gods kan relativt enkelt overførast ved å styrke konkurranseevna til sjø og bane slik at desse kan konkurrere på pris. Ytterlegare overføring vil krevje større tiltak og nye løysingar som sikrar konkurranse på pålitelegheit og tid.

Jernbanetransport

Det er lagt opp til følgjande mål for godstransport på jernbane fram til 2029: 75 % vekst i volum (tonn) for intermodale kombittransportar, 90 % punktleg framkomst i høve ruteplan, 40 % auke i faktisk kjørt tog lengde målt i snitt for alle godstog og 25 % reduksjon i terminal- og handteringskostnader målt i kr/tonn for alle kombiterminalar.

Transportetatane føreslår ein rekkje tiltak i NTP-perioden for å styrke godstransporten på jernbane slik at den kan behalde dagens marknadssdelar, overføre gods frå veg og ta nye marknadssdelar i andre marknader enn kombinerte transportar. Dei viktigaste tiltaka er:

- Om lag 20 nye kryssingsspor/dobbelsporparsellar.
- Nødvendig oppgradering av terminalane i Bergen og Oslo.
- KVVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet og utgreiing om vidare utvikling av Alnabru.
- Oppgradering av hamnespor blir vurdert ut i frå lokale forhold.
- Nye dobbeltsporparsellar på Kongsvingerbanen.

3.8 Transporttryggleik

Nullvisjonen medfører at det ikkje skal skje ulukker med drepne og hardt skadde i transport-systemet. Det er samstundes eit mål at det ikkje skal skje ulukker med akutt forureining. Utfordringane med tryggleik er størst for vegtrafikken. For sjø-, luft og jernbanetransport er det viktigaste å oppretthalde og auke dagens høge tryggleiksstandard.

Flytrafikken i Norge aukar, men tal uønskte hendingar innan luftfart er stabilt lågt. Å oppretthalde den gode trenden samtidig som eksisterande infrastruktur vert forbetra og kapasiteten vert auka, vil vere den viktigaste utfordringa i tryggleiksarbeidet innan luftfart.

Vegtrafikkulukker utgjør eit vesentleg samfunnsproblem. Nullvisjonen er utgangspunktet for alt trafikktryggingssarbeidet. Det har vore gjort ein målretta innsats for å redusere tal ulukker. Dei siste åra har det vore ei positiv utvikling. Risikoen for å bli drepen eller hardt skadd er redusert med om lag 95 % sidan 1970. Berre dei siste 15 åra er talet nesten halvert, frå 1 593 i 2000 til 821 i 2014. Ambisjonen er at tal drepane og hardt skadde i trafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030.

Kystverket jobbar kontinuerleg for ein effektiv sjøtransport med høg grad av tryggleik og pålitelegheit. Det er sett i verk sjøtryggleikstiltak for å redusere moglegheitene for ulukker på sjø. Tiltaka er dimensjonerte ut i frå risiko for ulukker og krav til ressurseffektivitet. Transportetatane tilrår det vert sett i verk fleire nye tryggingstiltak i farleiene og på infrastruktur. Tiltaka inneber å modernisere og å utvide nokre av dagens tryggingstiltak.

Bygging av Stad skipstunnel er eit viktig tryggingstiltak på sjø særleg retta inn hurtigbåt- og hurtigrutetrafikken. Kystverket vil framleis prioritere oppdatering av merker i farleiene for hurtigbåtar i høve til risikonivå og trafikkmengde.

3.9 Miljø

Infrastrukturbygging og trafikk medfører vesentlege belastningar på miljø i form av m.a. nedbygging av dyrkingsjord, forureining, støy og klimaendringar. Det er definert fleire forventningar til transportsektoren gjennom internasjonale konvensjonar og stortingsmeldingar. Det skal leggast til rette for betra folkehelse gjennom redusert støy og forureining og ved auka fysisk aktivitet og trivsel. Det er nødvendig å prioritere tiltak som reduserer uønskede konsekvensar og som gir betre drift og vedlikehald av miljøtiltak.

Transportetatane legg opp til at det skal leggast til rette for framleis rask overgang til null- og lågutsleppskøyretøy gjennom avgiftspolitikken.

3.10 Universell utforming

Regjeringa sin handlingsplan for universell utforming 2015 – 2019 har ein visjon om eit samfunn der alle kan delta. Eit viktig verkemiddel for å oppnå dette er god tilgjenge og omgjevnader som er trygge og praktiske å bruke. Universell utforming er lovfesta i diskriminerings- og tilgjenge-lova. Alle nye anlegg og vesentlege oppgraderingar skal tilfredsstillende krav til universell utforming. For at heile transportsektoren skal halde ein tilfredsstillande standard, er det nødvendig å oppgradere eksisterande infrastruktur og sørge for betre overgangar mellom transportformene.

Tiltaka i plangrunnlaget vil medverke vesentleg til å nå målet for universell utforming av transportsektoren for dei ni største byområda. Statens vegvesen prioriterer oppgradering av haldeplassar, kollektivknutepunkt og ferjesamband med tilhøyrande framkomst for gåande på reisekjeder med mange trafikantar i byar og tettstader. Deretter prioriterer Statens vegvesen reisekjeder med mange trafikantar mellom fylke og regionar. Utanom dei største byområda vil trafikk-knutepunkta bli prioriterte.

Saumlause reiser krev at transportetatane samarbeider godt med andre aktørar som kommunar, fylkeskommunar og transportørar om overgangane mellom transportmidla.

3.11 Samfunnstryggleik og klimatilpassing

Samfunnstryggleik er definert som samfunnet sin evne til å oppretthalde viktige funksjonar og ta vare på liv, helse og grunnleggande behov til innbyggjarane under ulike former for påkjenningar. Samferdslesektoren står overfor eit breitt og samansett risiko-, trussel- og sårbarheitsbilde. Dagens utfordringar innan samfunnstryggleik i samferdslesektoren er i stor grad knytte til klimaendringar, storulukker og terrortruslar. Viktige transportfunksjonar må få kortast mogleg bortfall ved ei krise.

Høgre temperatur og meir nedbør vil gje meir avrenning og flaum, skred og tørke – også på nye plassar. Kyststrøka frå Vestlandet og nordover dominerer skadestatistikken for skred. Etter Sogn og Fjordane har Hordaland flest registrerte skred på riks- og fylkesvegnettet. Store

ulukker og tilsikta hendingar ved sentrale trafikknutepunkt kan i enkelte tilfelle ha store konsekvensar for vår transportevne.

Følgjande strategiar er identifiserte gjennom analyse- og strategifasen:

- Utvikle eit transportsystem som er så robust som mogleg mot klimaendringar og ulike naturhendingar.
- Førebygge alle typar uønskte hendingar
- Handtere ulike uønskte eller unormale hendingar og avgrense skadeverknadene av desse for samfunnet.

3.12. Kapasitet og struktur på lufthamnene

Luftfart er viktig for folk og næringsliv og gir både byar og distrikt rask tilgang til nasjonale og internasjonale kontaktar og marknader. Dette er avgjerande for konkurransekrafta til landet og regionane og medverkar til auka verdiskaping og sysselsetting. Flytrafikken aukar, noko som gir trong for større kapasitet på dei største lufthamnene.

Norge er avhengig av eit godt luftfartstilbod. Det er forventa at flytrafikken vil auke og det er trong for ny rullebane på Oslo lufthamn rundt 2030. (Transportetatane tilrår at Stortinget i handsaminga av NTP 2018 – 2029 gir sin tilslutnad til at bygging av ei tredje rullebane på OSL kan settast i gang når behovet oppstår. På Bergen lufthamn, Flesland er det forventa at det vil vere behov for ny rullebane først i 2040).

Regionale og lokale lufthamner

Kapasiteten på lufthamnene vert vurdert fortløpande. Aktuelle tiltak for Sogn og Fjordane i planperioden er flyoppstilling på Florø lufthamn. Ved alle lufthamner vil det bli gjennomført tiltak der det er nødvendig for å ta vare på eksisterande infrastruktur. Dette gjeld i all hovudsak reasfaltering og rehabilitering/vedlikehald av eksisterande bygningsmasse.

I mai 2015 publiserte Avinor ei analyse av lufthamnstrukturen på kortbanenettet. Analysen viser at dei lokale lufthamnene er sentrale for busetting- og næringsutvikling. Dei lokale lufthamnene vil framleis ha ei sentral rolle i norsk distriktpolitikk. Lufthamnene må omstillast i tråd med samfunnsutviklinga slik at rolla til lufthamnene vert styrka. Ingen av dei aktuelle lufthamnene er føreslegne nedlagde i perioden 2015 – 2019. For at Avinor skal kunne nå samfunnsoppdraget med ei tilfredsstillande finansiell bereevne, må kostnadane ved dei lokale lufthamnene reduserast med 100 – 150 mill. kr innan 2019. Det blir ei ny vurdering av strukturen i 2019.

Avinor har investert i fjernstyrte tårn som vil føre til ei meir effektiv drift av tårntenesta. Dei første 15 fjernstyrte tårna skal takast i bruk i perioden 2016 – 2020.

3.13 Motorvegplan

Regjeringa har utarbeidd ein nasjonal motorvegplan som ein integrert del av arbeidet med NTP. Ei satsing på utvikling av motorvegar og vegar tilrettelagd for høg fart vil bidra til å forsterke riksvegnettet sin hovudfunksjon, som er å binde saman regionar og landsdelar. Strukturen på riksvegnettet vil endrast og kvaliteten på vegnettet vil auke. Lokalvegane, som er fylkesvegar og kommunale vegar, vil også vere viktige ved ei slik utvikling. Desse vegane vil betene transport-behovet lokalt for kortare reiser i langt større grad enn før. Det er vurdert eit utval veg-strekningar som motorveg på riksvegnettet. Transportetatane har kalkulert samla motorveg-lengde til 4500 km. Av dette vil om lag 38 % vere veg med fire felt og med fartsgrense 110 km/t. 56 % vil vere vegar med fartsgrense 100 km/t. Resterande 6 % av dette vegnettet vil vere vegar med fart lågare enn 100 km/t. Ei utbygging av eit motorvegnett vil kunne gje ein reduksjon i køyretid i tillegg til auke pålitelegheit, framkome og høgare trafikktryggleik.

3.14 Ferjefri E39

E39 går frå Kristiansand til Trondheim. Målet for ein opprusta og ferjefri E39 er å fjerne ferjene som barrierar for transport og å redusere reisetida. Utbygginga vil dermed legge til rette for ein effektiv godstransport og større og meir robuste bu- og arbeidsmarknader på Vestlandet. Ambisjonen er tolka til at det skal byggjast ferjefrie kryssingar over alle fjordane. Vegane på land skal utbetrast slik at dei er rusta opp til den standard dei skal ha i 2035.

Utviklingsstrategien for E39 viser at:

- Det er teknologisk mogleg å gjennomføre ambisjonen
- Det er planleggingsmessig mogleg å gjennomføre ambisjonen
- Det er finansielt utfordrande å gjennomføre ambisjonen

Det er rekna med ei investering på om lag 340 mrd. kr på E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Dette inkluderer:

- Prosjekt inn mot byar
- Kristiansand – Ålgård (Nye Veier AS)
- Prosjekt som er sett i gang (bindingar etter 2017) i inneverande periode.
- Full standard mellom fjordane som lagt til grunn i riksvegutgreiinga frå 2015.

3.15 Statlege kjøp av transporttenester

For å oppretthalde eit landsdekkande transporttilbod kjøper staten transporttenester der slike tenester ikkje er bedriftsøkonomisk lønsame. Når kostnadane med drift av eit rutetilbod overstig summen av inntektene, er tilbodet ikkje bedriftsøkonomisk lønsamt. Det vil difor vere behov for offentleg kjøp dersom tilbodet skal oppretthaldast. Ordninga med statleg kjøp er som regel grunna i velferds- distriktpolitiske omsyn i område med svakt trafikkgrunnlag og effektivitets- og miljøomsyn i trafikkunge område.

Avinor har ansvaret for at infrastrukturen vert oppretthalden og drifta slik at dei flyrutene staten kjøper kan gjennomførast som lagt til grunn i kontrakten med flyselskapa.

3.16 Fylkeskommunalt transportsystem

Fylkesvegane har ein viktig funksjon for å binde saman kommunar og distrikt med det overordna transportsystemet. Trafikken på fylkesvegnettet utgjer om lag 35% av det samla transport-arbeidet på vegnettet. Mange fylkesvegar er bygd for ein annan funksjon og trafikkmengde enn den trafikkmengde og funksjon vegen har i dag. Det er eit stort investeringsbehov på mange fylkesvegar for få dei oppgraderte til dagens behov. Etterslep i vedlikehaldet og auka drifts- og vedlikehaldskostnader som følgje av endra klima, vil også krevje auka ressursar i åra som kjem. Kostnaden knytt til utbetring av kritisk infrastruktur på fylkesvegnettet er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit eige program for fornying av fylkesvegar. Fylkesvegnettet har i all hovudsak låg trafikk ettersom om lag 55% har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på mindre enn 500 køyretøy.

Kvaliteten på fylkesvegnettet

Over tid har det oppstått eit vesentleg forfall på fylkesvegnettet i høve til tilrådd standard for drift og vedlikehald. I 2012-13 gjennomførte Statens vegvesen i samråd med fylkeskommunane ei kartlegging av kostnadane med å fjerne forfallet og gjennomføre nødvendige utbetringar på fylkesvegnettet. Kartlegginga vart oppdatert i 2014 og etterslepet er rekna til om lag 62 mrd. 2016-kr.

Om lag 90% av fylkesvegnettet har fast dekke. På fylkesvegane er utfordringane størst når det gjeld jamnheit. I 2015 hadde om lag 50% av fylkesvegnettet ein tilfredsstillande dekkestandard. Fylka Troms, Sogn og Fjordane og Oppland hadde lågaste del med tilfredsstillande dekketilstand på fylkesvegane.

Flaskehalsar på fylkesvegnettet

Det er mange flaskehalsar på fylkesvegnettet med store utfordringar for næringslivet sine transportar. Typiske flaskehalsar er låge undergangar, låg totalvekt på bruer, låg aksellast på vegdekke, kurvatur, vegbreidde og vegkryss inkludert rundkøyeringar. Bratte stingingar kan vere ein flaksehals, særleg om vinteren. Flaskehalsane på fylkesvegnettet er til hinder for m.a. tømmertransport, større lastebilar og vogntog. Transportetatane tilrår fylkeskommunane om å vurdere moglegheita for å gjere utbetringar som kan fjerne desse flaskehalsane.

Skred

Fylkesvegnettet har store utfordringar når det gjeld skred. Det er registrert 201 skredpunkt med høg skredfaktor og 424 skredpunkt med middels høg skredfaktor. Sikring av 169 skredpunkt med høg skredfaktor er kostnadsrekna til om lag 15 mrd. 2016-kr. Sikring av 314

skredpunkt med middels høg skredfaktor er kostnadsrekna til om lag 11 mrd. 2016-kr. Utfordringane med skredsikring på fylkesvegnettet er størst i Sogn og Fjordane og Hordaland.

Ferjetilbod

Fylkeskommunane sine utgifter til kjøp av ferjetenester har auka med om lag 17% frå 2010 til 2014. Kostnadsveksten skuldast generell kostnadsauke i ferjedrifta, behov for auka kapasitet som følgje av trafikkvekst, ferjeselskapa sin prising av risiko, nye myndigheitskrav samt organisering og gjennomføring av kjøp av tenester. Overføringane frå staten til fylkeskommunane har ikkje reflektert kostnadsveksten i ferjedrifta. Det kan vere ein risiko for at ferjetilbodet vert svekka over tid og at tilbodet ikkje følgjer etter om etterspurnaden aukar. Statens vegvesen har sett i gang eit arbeid med å lage ein langsiktig strategi for ferjemarknaden.

3.17 Drift, vedlikehald, forvaltning og fornying

Det er viktig å oppretthalde eit drifts- og vedlikehaldsnivå som tek vare på samfunnet sine infrastrukturinvesteringar. Eit robust og påliteleg transportsystem krev eit optimalt nivå på drift og vedlikehald. Dette er avgjerande for effektivitet, transporttryggleik og samfunnstryggleik. Optimal ivaretaking av infrastruktur gjennom drift og vedlikehald må prioriterast før investeringar. Ved utbetring og fornying skal transportetatane i størst mogleg grad nytte materialar og teknologi som krev mindre vedlikehald. Transportetatane tilrår ei vesentleg satsing på drift, vedlikehald og fornying i planperioden. Satsinga vil medføre at eksisterande vedlikehaldsetterslep vert fjerna og at det ikkje vert bygd opp nytt etterslep.

Drift og vedlikehald

Skal sikre at infrastrukturen vert teken vare på slik at den opprettheld sin funksjon og tek vare på krava frå brukarane.

Drift og vedlikehald av riksvegane omfattar alle oppgåver og rutinar som er nødvendige for at vegnettet skal fungere godt. Målet for drifta er alle trafikantgrupper skal ha ein sikker og påliteleg framkomst heile året. Trafikktryggleikstiltak skal prioriterast, særleg vinterdrifta der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste oppgåvene. Riksvegnettet er prega av eit stort vedlikehaldsetterslep som medfører høgare kostnader til drift enn om vegnettet hadde ein tilfredstillande standard.

Vedlikehald av jernbanenettet er avgjerande for å ta vare på realkapitalen og verdiane i infrastrukturen. Vedlikehald er òg viktig for å oppretthalde og vidareutvikle tryggleiksnivået og kvaliteten i jernbanenettet, trafikkavvikling og for å nå måla om driftsstabilitet, punktlegheit og regularitet.

Kystverket sin maritime infrastruktur vert påverka av m.a. vær, bølger, saltvassmiljø og vasstandsnivå. Store delar av konstruksjonane er under vatn. Skader er vanskelege å kartlegge og følgje opp. Dersom skader på infrastrukturen ikkje vert kartlagd og utbetra fortløpande, vil behovet for vedlikehald auke i konstruksjonen si levetid. Kystverket vil prioritere vedlikehaldstiltak ut i frå ei vurdering av risiko for ulukker, samfunnsnytte og potensiell skadeutvikling på den maritime infrastrukturen.

Manglande vedlikehald på riksvegar, jernbanar og sjøinfrastrukturen har ført til eit omfattande etterslep på infrastrukturen. Transportetatane meiner at det sannsynlegvis vil vere samfunnsøkonomisk lønsamt å ta igjen etterslepet fordi det reduserer kostnadane knytt til bruk, drift og vedlikehald av infrastrukturen. Transportetatane tilrår difor å ta igjen heile etterslepet i høg ramme. Det er ikkje etterslep på infrastrukturen innan luftfart.

Ferjetrafikk

Det er i dag 17 ferjesamband på riksvegnettet. 4 av desse er i Sogn og Fjordane (E39 Oppedal – Lavik, rv. 13/rv. 55 Vangnes – Hella – Dragsvik, rv. 5 Mannheller – Fodnes og E39 Lote – Anda)

Den generelle trafikkutviklinga fører til behov for auka kapasitet på ferjemateriell, samt oppgradering eller utviding av ferjekaier og landareal. Utgiftene til staten sitt kjøp av riksvegferjetenester har auka med 60 prosent i perioden 2010 – 2015. Det er lagt til grunn ein vidare auke på om lag 50 prosent ved utgangen av planperioden 2018 – 2029. Kostnadsveksten skuldast m.a. generell kostnadsvekst i ferjedrifta, auka kapasitetsbehov som følgje av trafikkvekst og

nye krav. Statens vegvesen har sett i gang ei utgreiing for å analysere utfordringar og moglegheits-rom for å vidareutvikle ferjemarknaden på lang sikt.

Miljøkrav i framtidige ferjeanbod

Alle framtidige riksvegferjeanbod skal ha miljøkrav. Utviklinga innan ny miljøteknolog har kome så langt at det no vert stilt krav til null- og lågutsleppsteknologi i ordinære anbodskonkurransar. Det er viktig at anbodskrava er konsistente over tid, slik at reiarlag som har investert i miljø-teknologi kan vere trygge på at ferjene kan nyttast i framtidige anbud. Krava må vere slik at ein unngår spesialbygde ferjer som berre er eigna på eitt enkelt samband.

3.18 Investeringar

For store prosjekt har transportetatane rangert investeringane i tråd med retningslinene frå Samferdsledepartementet. Transportetatane har rangert prosjekta etter netto nytte pr. budsjett-krone. I tillegg er dei også rangerte etter samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard. For andre typar investeringar som programområdetiltak og investeringar knytt til bymiljøavtalane er det gjort eigne vurderingar av behov og nytte.

Økonomiske rammer og bindingar

Dei økonomiske rammene til rangering av nye prosjekt er i stor grad avgrensa til behovet for finansiering av prosjekt som anten er føresette starta opp i perioden 2014 – 2017 eller prosjekt som er føresette starta tidleg i planperioden. I tillegg kjem tiltak som følgje av forskrifter som t.d. tunneltryggleiksforskrifta.

Milliarder kroner				
Lav	NTP 2014-23	Basis	Middels	Høy
574	664	716	860	932

I låg ramme og i basisramma er det ikkje mogleg å gjennomføre alle store prosjekt som er rekna som bindingar. Dersom låg ramme vert

lagt til grunn, bør enkelte prosjekt med føresett start i 2017 utsettast. Uavhengig av rammenivå er det ikkje rom for å gjennomføre alle bundne prosjekt som føresett i retningslinene frå Samferdsledept. Dette gjeld føresetnadene om ferdigstilling av Inter-Citystrekningane. I dei to høgste ramme-nivåa er det føreslege å sette av 79 mrd. kr i middels ramme og 139 mrd. kr i høg ramme til store investeringsprosjekt i tillegg til bindingane.

Det er lagt til grunn at alle store prosjekt som har oppstart i perioden 2014 – 2017 i gjeldande NTP er bundne prosjekt. I tillegg har Samferdsledepartementet definert utbygging av Inter-City, Ringeriksbanen og E16 Skaret - Hønefoss som bundne prosjekt. Som følgje av tunneltryggleiksforskrifta har etatane også definert følgjande tre vegprosjekt som bundne:

- E16 Stanghelle – Arna
- E6 Øyer – Tretten (nytt tunneløp)
- E6 Megården – Mørsvikbotn

Totalt medfører dette bindingar på om lag 95 mrd. kr. på jernbane, 80 mrd. kr. på veg og 1 mrd. kr. på sjø. Det er også lagt til grunn at Nye Veier AS skal tilførast 61,6 mrd. kr i planperioden, i alle rammenivå.

Store prosjekt

Nye store prosjekt er rangert ut frå om dei er vurderte til å vere samfunnsøkonomisk lønsame og prosjekt som må byggast som følgje av forskriftskrav. Alternativt er prosjekta rangert etter om dei er viktige for samfunnstryggleik og etter ei vurdering av samanhengande standard og utbygging. Prioritering av bundne prosjekt skal ikkje vurderast av transportetatane. I dei lågaste rammevilkåra har transportetatane likevel vore nøydd til å prioritere prosjekt som følgje av forskriftskrav før nokre av dei bundne prosjekta.

Ved rangering etter samfunnsøkonomi er prosjekta rangerte på tvers av etatane, etter fallande netto nytt pr. budsjettkrone. Rangering av prosjekt som er viktig for samfunnstryggleik er vurdert ut i frå risiko og konsekvens. Det er også lagt vekt på samanhengande standard og utbygging i rangeringane.

Programområde – Statens vegvesen

Innanfor programområda på riksveg er trafikktryggleik og utbetringstiltak prioritert høgt.

Programområder riksveg	Lav ramme	Basisramme	Middels ramme	Høy ramme
Utbedringstiltak	3 050	10 270	12 320	12 300
Tilrettelegging for gående og syklende	520	4 100	5 650	5 650
Trafikksikkerhetstiltak	6 160	13 350	17 790	17 790
Miljø- og servicetiltak	1 180	2 720	2 820	2 820
Kollektivtiltak og universell utforming	510	2 570	3 590	3 590
Sum	11 420	33 010	42 170	42 170

Til utbetring og utskifting av bruer, breiddeutviding av vegar og utbetringar for å tilpasse vegnettet til m.a. modulvogntog er det føreslege ei basisramme på 10,3 mrd. kr og 12,3 mrd. kr i middels og høg ramme.

Tiltak for kollektivtransport og universell utforming er prioritert høgt innanfor dei 9 største byområda. Det er også eit stort behov i andre byar. Dette må dekkast innanfor programområda.

Skredsikring

Det er føreslege ei basisramme på 7,1 mrd. kr og middels/høg ramme på 9,8 mrd. kr til skredsikring på fylkesveg. Nivået i middels/høg ramme er på nivå med NTP 2014 – 2023. Midlane til skredsikring på fylkesveg er ei tilskotsordning. Transportetatane meiner det bør stillast krav til at fylkeskommunane går inn med midlar til delfinansiering av tiltaka.

Til skredsikring på riksveg er det føreslege ei basisramme på 10,7 mrd. kr. I middels og høg ramme er det tilrådd ei ramme på 13,3 mrd. kr. Omlag 1,1 mrd. kr vil vere bundne til prosjekt som er prioritert i perioden 2014-17 i gjeldande NTP.

3.19 Korridorvise omtaler

Dei nasjonale transportkorridorane handterer dei viktigaste lange transportane i Noreg. Utbygging av desse korridorane vil bidra til meir effektive transport- og logistikk-løysingar. Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit er viktig både for godstransporten og for konkurransekrafta til norsk næringsliv.

Det er fastsett åtte nasjonale transportkorridorar:

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø
2. Oslo – Ørje/Magnor
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger
4. *Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim*
5. *Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø*
6. *Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund*
7. Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Av desse omfattar korridorane 4,5 og 6 vegar i Sogn og Fjordane.

Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim



E39 er hovudtransportåra mellom Stavanger og Trondheim. E39 er også ein viktig regional og lokal veg for mange kommunar og lokalsamfunn. Korridoren omfattar også rv. 9 frå Kristiansand til Haukeli og rv. 13/rv. 55 frå Jøsandal til Sogndal. Det er stor sjøtrafikk i regionen. Korridoren har fleire stamluftthamner med internasjonale forbindelsar. Fjordkryssingane skapar utfordringar for utvikling av samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Stykkgodstransporten vert i hovudsak utført av lastebil. Bulktransporten blir utført med skip. Sjøtransporten mellom Bergen – Stavanger og Bergen – Trondheim er dominert av store volum med raffinerte oljeprodukt.

Sjøtransporten dominerer godstransporten i dag med 59% av den årlege godsmengda i korridoren. Det er venta ein vekst sjøtransporten med om lag 35% fram 2040. Vegtransporten har 39% av den årlege godsmengda i dag. Det er forventa at lastebiltrafikken vil auke med omlag 63% fram mot 2040. Godstransport med tog utgjer 2% av den årlege godsmengda i korridoren. Det er venta at jernbanetransporten vil auke med om lag 61% fram mot 2040.

På lange personreiser dominerer fly med 60 prosent, deretter bil med 36 prosent og 4 prosent med tog. For personreiser viser grunnprognosane ein total vekst på 39 prosent frå 2014 til 2040. Det er forventa at reiser med bil vil auke med om lag 63 prosent, kollektivreiser med 46 prosent og fly med 49 prosent.

Det er planlagt mange vegprosjekt som vil bety at både personbil og lastebil vil få redusert reisetid. Fullføring av samanhengande utbygging kan føre til ei konkurransevriding til fordel for vegtransporten – ikkje minst på grunn av utbygging av nye vekstområde.

Vegstandarden er dårleg og lite samanhengande på delar av strekninga. Mange og lange strekningar manglar tilstrekkeleg breidde og gul midtline. Det er også redusert fart på ein del strekningar m.a. på grunn av tettstader og låg standard. Stadvis dårleg vegstandard, redusert fart og mange lange ferjestrekningar gir i sum lang reisetid på ruta. Det er sju ferjesamband på strekninga Kristiansand – Trondheim.

Kraftige stigingar og lange omkøyningar er utfordringar på enkelte strekningar. Delar av vegnettet har høgfjellsproblematikk. Fleire strekningar er utsett for skred. Det er stort behov for utbetringar og tryggleiksoppgraderingar av tunnelar, særleg på strekninga E39 Stavanger – Ålesund.

Det er fleire flaskehalsar for skipstrafikken, m.a. Askøybrua i innseglinga til Bergen og Stadthavet, som er krevjande å passere.

E39 Stavanger - Ålesund har ein rekke sårbare punkt med undersjøiske tunnelar, særleg på E39 Stavanger - Ålesund. Fleire parti er skredutsett. Ved lange stengingar er det ei utfordring med lange omkøyringsvegar. Rv 13 har ein rekke strekningar med vanskeleg framkome. I nokre tilfelle er det lange omkøyringsvegar. Vikafjellet er særleg utsett for stengingar på grunn av krevjande vêrtilhøve om vinteren.

Tabellen nedanfor syner bundne prosjekt i korridoren.

KORRIDOR 4	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Veg								
E39 Svegatjørn-Rådal	3 580	760	3 580	760	3 580	760	3 580	760
E39 Bjørset-Skei	380		380		380		380	
E39 Kvivsvegen, refusjon	40		40		40		40	
Rv 555 Sotrasambandet, forberedende arbeider til OPS			100		100		100	
E39 Rogfast	3 700	11 200	3 700	11 200	3 700	11 200	3 700	11 200
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt			130		130		130	
E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra			2 050		2 050		2 050	
Rv 13 Hardangerbrua, refusjon	60		60		60		60	
Rv 9 Setesdal			560	80	560	80	560	80
Skredsikring								
Rv 13 Jøberget	40		40		40		40	
Rv 13 Deildo	60		60		60		60	
Rv 13 Skjervet, refusjon	30		30		30		30	
Rv 13 Vik-Vangnes	600		600		600		600	
Kyst								
Nordlig innseiling Bergen	133		133		133		133	
Gjerdsvika Fiskerihavn	80		80		80		80	
Sum	8 703	11 960	11 543	12 040	11 543	12 040	11 543	12 040

Her er det lagt til grunn statlege midlar til refusjon av forskotterte midlar m.a. til E39 Kvivsvegen. Prosjekta E39 Svegatjørn - Rådal i Hordaland og E39 Bjørset - Skei i Sogn og Fjordane skal vidareførast. Det er også lagt til grunn statlege midlar til gjennomføring av E39 Rogfast i Rogaland. Det er lagt opp til å gjennomføre den planlagde skredsikringa av rv. 13 mellom Vik og Vangnes.

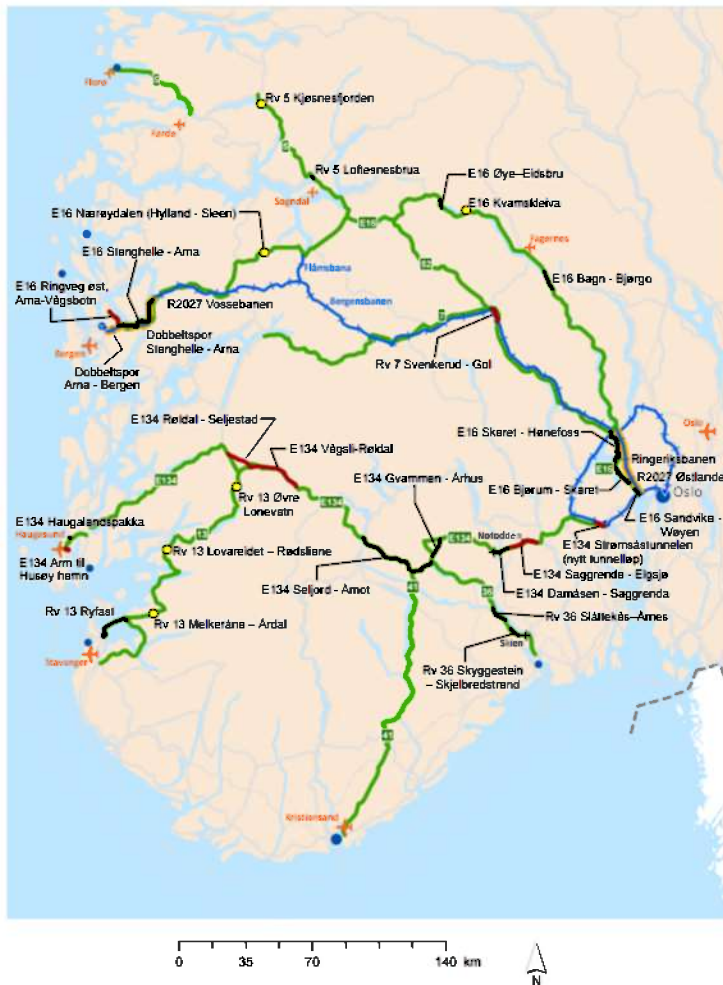
Det ligg ikkje inne nye vegprosjekt i planperioden 2018 - 2029 uansett rammenivå. I høg ramme ligg utbetring av Kalvåg fiskerihavn og realisering av Stad skipstunnel. I prosjektporteføljen basert på samfunnsøkonomi og samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging ligg gjennomsegling i hovudleia Bremanger sør inne i høg ramme med statlege midlar.

Følgjande vegprosjekt i Sogn og Fjordane som ligg inne i NTP 2014 - 2023 inngår ikkje nokon av rammenivåa:

- E39 Kjøs bru - Grodås
- E39 Utbetring av delstrekningar i Sogn og Fjordane
- Rv. 13 Tunnel gjennom Vikafjellet

Når det gjeld skredsikring er det lagt til grunn statlege midlar til prosjekta E39 Skjersura og E39 i Våtedalen i Sogn og Fjordane.

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



På strekninga frå Oslo til Bergen og Haugesund er det fem alternative aust-vest vegtrasear:

- E16 via Lærdal
- Rv 50 Hol – Aurland
- Rv 52 Hemsedalsfjellet
- Rv 7 over Hardangervidda
- E134 over Haukelifjell

E134 over Haukelifjell vert i all hovudsak nytta for transport mellom Oslo og Haugesund-området. Rv. 52 er det vanlegaste valet for tungtrafikken mellom Oslo og Bergen. Rv. 7 er den kortaste vegen mellom Bergen og Oslo og er viktig i reiselivssamanheng. E16 har den beste vinterregulariteten.

Områda på begge sider av høgjellet har høg befolknings-tettleik. Reiseliv og tradisjonell industriverksemd er viktige næringar. Desse næringane er svært transportintensive. Alle fjelloverganga har vesentleg lågare vegtrafikk på vinteren enn om sommaren. Vinterstid skjer personreiser i all hovudsak med fly.

Sjøtransport er viktig i denne korridoren. Av totale godsmengder har sjøtransporten om lag 45% av transporten. Jernbane har ein marknadsdel på om lag 30% og veg om lag 26%. Retnings-balansen er skeiv. Det er langt større volum som går med skip ut frå enn inn til Bergen. Det motsette er tilfelle med landbasert godstransport.

Grunnprognosane for godstransport viser ein forventa vekst for alle transportformene. Det er forventa av lastebiltrafikken vil auke med om lag 89% frå 2012 til 2040. Det er forventa at transportporten med jernbane vil auke med om lag 98% og sjøtransporten med 57%.

For persontransporten mellom endepunkta i korridoren har flyet ein marknadsdel på om lag 52%, bilen 32% og tog 12%. Bussen har ein marknadsdel på 3,5%. Bergensbana er landets mest trafikkerte fjerntogstrekning og er ei viktig turistbane. Det er tilknytning til Flåmsbana, som er blant dei mest besøkte attraksjonane i landet. For reiser til spreiddbygde område mellom endepunkta i korridoren er bil den dominerande transportforma med ein marknadsdel på om lag 80%. Flytransport har ein marknadsdel for personreiser på om lag 80 prosent i relasjonen mellom Oslo, indre Sogn og Bergen. Det er forventa at personturar med bil vil auke med om lag 85% frå 2014 til 2040, kollektivreiser med 47% og fly med 56%.

Lange parti på vegnettet i korridoren er smale og svingete, har sterk stigning og dårleg standard. Det er fleire vêrutsette høgfjelloverganga med kolonnekøyring eller vinterstenging. Fleire tunnelar har sterk stigning og krapp kurvatur som gir redusert framkome. Krevjande vêrtilhøve, kritiske punkt eller strekningar og dårlege alternativ for omkøyring gir høg sårbarheit. Det er stor risiko for stengingar eller redusert framkome vinterstid eller i periodar med risiko for flaum eller skred. Under særleg vanskelege vêrtilhøve er E16 som oftast den einaste riksvegen mellom Oslo og Bergen over høgjellet som er open. Fleire strekningar har lange tunnelar med reduserte moglegheter for omkøyring. For E16 gjeld dette strekninga

mellom Bergen og Trengereid samt Lærdalstunnelen og Gudvangatunnelen. Stenging er særleg kritisk om vinteren der god framkome på E16 er ekstra viktig.

Tabellen nedanfor syner bundne prosjekt i korridoren.

KORRIDOR E	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane								
Vossebanen, plattformforlengelse	280		280		280		280	
Arna-Bergen	2 890		2 890		2 890		2 890	-
Bolstadøyri kryssningsspor	110		110		110		110	
Ringeriksbanen			10 000		20 100		20 100	
Veg								
E134 Damåsen-Saggrenda	1 420	450	1 420	450	1 420	450	1 420	450
E134 Gvammen-Århus	870		870		870		870	
E134 Seljord-Åmot	130		130		130		130	
Rv 13 Ryfast	630	820	630	820	630	820	630	820
Rv 36 Skyggestein-Skjelbredstrand	230		230		230		230	
Rv 36 Slåttekås-Årnes	60	80	60	80	60	80	60	80
E134 Haugalandspakken	160		160		160		160	
E16 Sandvika-Wøyen	50	1 340	50	1 340	50	1 340	50	1 340
E16 Bagn-Bjørgo	750		750		750		750	
Rv 5 Loftesnesbrua	70		70		70		70	
E16 Bjørum-Skaret	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620
E16 Stanghelle - Arna	4 000	3 800	4 500	3 800	3 500	3 800	3 500	3 800
E16 Skaret-Hønefoss			3 000	2 000	5 400	3 200	5 400	3 200
E16 Øye-Eidsbru	400		400		400		400	
E16 Varpe bru-Smedalsosen	110		110		110		110	
Sum	14 110	10 110	27 610	12 110	39 110	13 310	39 110	13 310

Det er lagt til grunn statlege midlar til fullfinansiering av prosjektet Varpe bru - Smedalsosen på E16 over Filefjell. I tillegg skal m.a. prosjekta på E16 Bagn - Bjørgo og E16 Øye - Eidsbru i Oppland og rv. 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane vidareførast. For å ivareta viktige føresegner i tunneltryggleiksforskrifta, er det lagt til grunn statlege midlar i låg ramme til anleggsstart på prosjektet E16 Stanghelle - Arna i Hordaland.



Det ligg ikkje inne nye vegprosjekt i planperioden 2018 - 2029 uansett rammenivå. Når det gjeld skredssikring er det lagt til grunn statlege midlar til prosjektet rv 5 Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane i alle rammenivå. Frå basisramma er det lag til grunn gjennomføring av prosjektet E16 Nærøydalen (Hylland - Sveen) i Sogn og Fjordane.

Korridor 6: Oslo - Trondheim med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridoren er hovudsamband nord - sør og er viktig for vidare samband mot Nord-Vestlandet.

For Sogn og Fjordane sitt vedkomande er det Rv 15 mellom Måløy og Otta som er viktig. Rv 15 er viktig for eksport av m.a. fisk, fiskeprodukt og møblar. Strekninga er også viktig for reislivet.

Tunnelane over Strynefjellet har dårleg standard. Det er behov for omfattande utbetringar og sikringar. Rv. 15 går gjennom skredsutsette område i Grasdalen. Opp mot Strynefjellstunnelane er det sterk stigning.

Rv. 15 over Strynefjellet blir tidvis stengd om vinteren. Her er det ikkje eigna lokale omkøyringsruter for tyngre køyretøy. Det er laga KVVU for Strynefjellet, men KS1 er ikkje ferdig.

Det ligg ikkje inne bundne prosjekt på rv. 15 mellom Otta og Måløy. Det er heller ikkje føreslege nye prosjekt på rv. 15 i planperioden uansett rammenivå. Rv. 15 Strynefjellet er inne i NTP 2014 – 23, men inngår ikkje i nokon av rammenivåa i grunnlagsdokumentet frå transportetatane.

4. Vurderingar og konsekvensar

Det overordna målet for transportpolitikken er definert til å vere eit transportsystem som er sikkert, som fremjar verdiskaping og som bidreg til omstilling til eit samfunn med låge utslepp. Ut i frå dette overordna målet er det definert tre hovudmål som går på betre framkome for både personar og gods i heile landet, redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen og redusere klimagassutsleppa i tråd med eit omstilling til eit samfunn med låge utslepp og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

Gjennom det overordna målet og hovudmåla for transportpolitikken er det enda større fokus på klimareduksjonar i transportsektoren enn tidlegare. Den overordna politikken for transportsektoren vil måtte vere førande for samferdslepolitikken også i Sogn og Fjordane og vil bli lagt til grunn for arbeidet med m.a. Regional transportplan.

Økonomiske rammer og prioriteringar

Planarbeidet til dei nasjonale transportetatane er gjennomført med utgangspunkt i ei felles økonomisk basisramme. I tillegg er det lagt til grunn tre alternative rammenivå; låg ramme, middels ramme og høg ramme.

I tråd med retningsliner frå Samferdsledepartementet har transportetatane lagt vekt på at ressursbruken skal vere basert på samfunnsøkonomiske analysar. Kravet for alle rammenivå er at tiltaka samla sett skal vere samfunnsøkonomisk lønsame. Ut i frå dette er nye investeringsprosjekt rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemnd. I tillegg har transportetatane også vurdert nye investeringsprosjekt ut i frå samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Fylkesrådmannen stiller spørsmål om transportetatane har sett på alle samfunnsmessige verknader i sine vurderingar.

Vurdering av nye investeringsprosjekt etter desse kriteria har slått negativt ut for Sogn og Fjordane. Transportetatane har ikkje funne rom for nye veginvesteringar i Sogn og Fjordane i perioden 2018 – 2029. Dette er ikkje i samsvar med intensjonen om ein ferjefri og utbetra E39 i løpet av 20 år. Det er eit stort behov for utbetringar/nybygg på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Når alle nye investeringar skal vurderast ut i frå samfunnsøkonomisk lønsemnd, fryktar fylkesrådmannen at det vil bli eit standardskilje på vegnettet i vårt fylke samanlikna med t.d. Hordaland og Rogaland. E39 er definert som hovudferdsleåra på Vestlandet frå Kristiansand til Trondheim. Får å realisere ferjefri E39 er det viktig at det vert lagt opp til nye investeringar også i Sogn og Fjordane, sjølv om desse prosjekta ikkje vert vurdert som samfunnsøkonomisk lønsame. Her bør det leggest større vekt på samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Klimastrategi. Samfunnstryggleik og klimatilpassing

Transportetatane legg til grunn at stat, fylkeskommunar og kommunar skal stille krav til energi-effektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff ved innkjøp av køyretøy og transporttenester. Det vert også lagt til grunn at det skal stillast krav om at alle ferjer, hurtigbåtar og dieseltog nyttar nullutsleppsteknologi der teknologiske, økonomiske og praktiske tilhøve gjer det mogleg.

I Sogn og Fjordane vil all kollektivtransport bli drifta etter anbudskontraktar frå juni 2017. Det er inngått langsiktige kontraktar med buss- og reiarlag der det er stilt krav til teknologi og tiltak for å redusere utslepp frå kollektivtransporten. Selskapa har gjennomført større investeringar i materiell for å tilfredsstille krava i anbudskontrakten.

Innanfor gjeldande anbudskontraktar er det avgrensa moglegheiter til å stille krav om ny teknologi og bruk av biodrivstoff utan store økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen meiner målsettingane i grunnlagsdokumentet er gode, men det bør vere ein føresetnad at staten følgjer opp med auka løyvingar til fylkeskommunane slik at målsettingane kan gjennomførast utan å måtte redusere eksisterande kollektivtilbod. Fylkesrådmannen legg til grunn av det vil bli stilt krav til energieffektivisering, null- og lågutsleppsteknologi og berekraftig drivstoff i framtidige anbod på kollektiv (gjeld buss, båt og ferje). Fylkesrådmannen legg opp til at Sogn og Fjordane fylkeskommune skal ta sin del av ansvaret for å redusere klimagassutsleppa i tråd med dei nasjonale måla i klimastrategien. Klimastrategien vil bli lagt til grunn for arbeidet med m.a. Regional transportplan som fylkestinget skal handsame desember 2017.

Forventa folketalsvekst og trafikkvekst er venta å kome i dei større byane. Klimagassutslepp og reduksjon av dette vil dermed vere større i byområda enn i distrikta. Dette frittek ikkje distrikta frå å planlegge og gjennomføre tiltak for å redusere utsleppa. Distrikta vil ikkje ha dei same utfordringane med klimagassutslepp, men må ta høgde for at utslepp vil påverke klima i negativ retning med meir ekstreme nedbørmengder m.m. Fylkesrådmannen legg difor til grunn at Sogn og Fjordane må vere budd på meire ekstreme nedbørmengder som vil påverke eksisterande infrastruktur. For Sogn og Fjordane fylkeskommune vil det difor vere mest aktuelt å gjennomføre klimatilpassande tiltak på eksisterande infrastruktur ved auka satsing på vedlikehald av infrastrukturen. I den samanheng er det også viktig å sikre gode omkøyningar ved ei vegstenging.

Kartleggingar gjennomført av Statens vegvesen viser eit stort vedlikehaldsetterslep både på riks- og fylkesveg. Det er berekna eit behov for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet på 129 mrd. 2016-kr for heile perioden 2018 – 29. I 2014 brukte fylkeskommunane 8,1 mrd. 2016-kr på drift og vedlikehald av fylkesvegane. Det betyr at det er ei underfinansiering på mellom 1,5 - 2 mrd. kr til drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. I tillegg til auka kostnader til skred, flaum og drenering som følgje av endra klima. Ut i frå dette meiner fylkesrådmannen at det vil vere naturleg at fylkeskommunane får auka løyvingar i åra som kjem for å vere i stand å dekke behovet for drift- og vedlikehald på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen viser i den samanheng til transportetatane sitt forslag om eit eige program for fornying av fylkesvegnettet. KS har i si fråsegn til Nasjonal transportplan slutta seg til innføring av eit slikt program. Sogn og Fjordane fylkeskommune bør og slutte seg også til transportetatane sitt forslag til eit slikt program.

Godsstrategi

Transportetatane føreslår ein godsstrategi for overføring frå veg til sjø og bane. Potensialet for overføring av gods er rekna til mellom 5 og 7 mill. tonn årleg. Det meste av denne godsmengda vil bli overført frå veg til bane. Det er nødvendig med statlege økonomiske incentiv for å få overført gods frå veg til sjø. Det er berre staten som har moglegheit til å bruke slike incentiv. I Sogn og Fjordane vil hamnene i Florø og Måløy vere aktuelle for tilrettelegging for overføring av meir gods frå veg til sjø. Dette vil krevje tiltak på hamnene samt utbetring av vegane fram til hamnene. Fylkesrådmannen vil minne om det er marknaden og næringslivet som avgjer val av transportmiddel. Til no har det nok vore slik at raskaste og rimelegaste alternativ for transport av gods vert brukt.

I Sogn og Fjordane er det ikkje potensiale for overføring av gods frå veg til bane. Gjennom godsstrategien vil transportetatane legge til rette for modulvogntog på vegnettet for å redusere tal biler i godstransporten. Dette krev ein betre infrastruktur både på riksvegnettet og dei viktigaste fylkesvegane i fylket. Dersom det skal leggest til rette for modulvogntog i Sogn og Fjordane vil det vere avgjerande at det vert gjennomført investeringar på utbetring av riksvegnettet, særleg på rv. 52 Hemsedalsfjellet. Det vil også vere viktig at fylkeskommunen har økonomi til å gjere investeringar på fylkesvegnettet.

Transporttryggleik

Eit av hovudmåla i grunnlagsdokumentet er å redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen. Første etappemål er redusere tal drepne og skadde i vegtrafikken til 350 innan 2030. Det er samstundes eit mål at det ikkje skal skje ulukker med akutt forureining. For Sogn og Fjordane vil også nullvisjonen bli lagt til grunn for arbeidet med Regional transportplan. Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at det viktig å oppretthalde og auke dagens høge tryggleiksstandard for sjø,- luft og jernbanetransport. For Sogn og Fjordane vil vere svært viktig med ytterlegare merking og sikring av farleiene i sjø, samt utbygging av Stad skipstunnel. Dette vil styrke tryggleiken på sjø vesentleg langs kysten av Sogn og Fjordane.

Motorvegplan/Ferjefri E39

Som vedlegg til grunnlagsdokumentet til NTP har transportetatane m.a. utarbeidd ein motorveg-plan og ein utviklingsstrategi for ferjefri E39. I Sogn og Fjordane inngår E39 i motorvegplanen med fartsgrense på 100 km/t eller mindre. Utviklingsstrategien for E39 viser at det er teknologisk og planleggingsmessig mogleg å gjennomføre ambisjonen om ein ferjefri E39 på 20 år, men det er finansielt utfordrande å gjennomføre ambisjonen.

For Sogn og Fjordane vil den viktigaste ambisjonen vere å få bygd ut E39 til fullgod standard mellom fjordkryssingane. Det føreset at det vert løyvd midlar til E39 ut over dei prosjekta som ligg inne som bindingar i grunnlagsdokumentet. Her er det etter fylkesrådmannen si vurdering lagt for stor vekt på samfunnsøkonomisk nytte og for lite på samfunnstryggleik og utbygging av E39 med ein samanhengande standard. Skal E39 gjennom Sogn og Fjordane vere ein del av motorvegplanen må det som minimum leggest opp til ei oppgradering av E39 her i fylket.

Fylkeskommunalt transportsystem og kollektivtransport

Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i dei større byane. Fylkesrådmannen sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Alle strategiar og verkemiddel for å auke kollektiv- tilbodet er retta inn mot dei største byane. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten både ut i frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod i distrikta, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt- og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta. Dette må skje gjennom rammetilskotet til fylkeskommunane.

For framføring av kollektivtransporten er det viktig at etterslepet på vedlikehald av vegar, jernbane og kystanlegg vert fjerna. Målretta innsats på vedlikehaldsetterslepet har redusert etterslepet på riksvegar. Det same har ikkje skjedd på fylkesvegane. Dei statlege transportetatane har, gjennom grunnlagsdokumentet, vist at det er eit stort investeringsbehov på mange fylkesvegar for få dei oppgraderte til dagens behov. Etterslep i vedlikehaldet og auka drifts- og vedlikehaldskostnader som følgje av endra klima, vil også krevje auka ressursar i åra som kjem. Kostnaden knytt til utbetring av kritisk infrastruktur på fylkesvegnettet er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit eige program for fornying av fylkesvegar. KS har fremja forslag om eit tiårig program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet kan reduserast. I KS sitt programforslag er ferjekaier, bruer og tunnelar inkludert. Fylkesrådmannen sluttar seg til KS sitt framlegg til eit slikt program over ein 10-årsperiode. Midlane må øyremerkast gjennom rammetilskotet til fylkeskommunane.

Sidan 2010 og fram til i dag har det vore ein kraftig vekst i fylkeskommune sine utgifter til kjøp av ferjetenester. Kostnadsveksten skuldast delvis ein generell kostnadsvekst i ferjedrifta og delvis behov for auka kapasitet som følgje av trafikkvekst, utvida opningstider, prising av risiko gjennom nye anbod, nye miljøkrav og andre myndigheitskrav. Denne veksten ser ut til å halde fram nokre år til. Kostnadsveksten er det ikkje kompensert for gjennom inntektssystemet til fylkeskommunane. Strammare økonomi for fylkeskommunane kan dermed føre til eit redusert ferjetilbod dersom kostnadsveksten på fylkesvegferjene ikkje vert kompensert for.

Utfordringane med skredsikring er størst i Sogn og Fjordane og Hordaland. Transportetatane foreslår ei basisramme på 7,1 mrd. kr ei middels/høg ramme 9,8 mrd. kr til skredsikring på fylkesveg. I følgje Statens vegvesen sine vurderingar av skredsikringsbehov på fylkesveg er det

behov minst 8,7 mrd. kr for å sikre fylkesvegane mot skred med høg, middels og låg skredfaktor berre i Sogn og Fjordane. På riksvegnettet i Sogn og Fjordane er behovet skissert til minst 4,2 mrd. kr. Nasjonal rassikringsgruppe stiller krav om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Basert på Statens vegvesen sine nyaste rapportar om skred-sikringsbehov, medfører det årlege løyvingar til skredsikring på 3,4 mrd. kr i planperioden. Sogn og Fjordane fylkeskommune støttar Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om sikring av det offentlege vegnettet mot skred innan 2030. Ut i frå dette kravet er rammene til skredsikring for låge.

Transportetatane viser til at midlane til skredsikring på fylkesveg er ei tilskotsordning. Dei meiner det bør stillast krav til at fylkeskommunane går inn med eigne midlar til delfinansiering av skredsikringstiltaka. Fylkesrådmannen vil nok ein gong vise til det nye inntektssystemet for fylkeskommunane, som medfører at det fylket i landet med størst behov for skredsikring av fylkesvegnettet vil få redusert sine rammeoverføringar frå staten monaleg innan 2019. Sogn og Fjordane fylkeskommune er i ferd med å tilpasse seg det nye inntektssystemet med å redusere nivået på den fylkeskommunale drifta inkludert infrastruktur og samferdsletilbod. Dersom det vert innført krav om fylkeskommunal delfinansiering av skredssikringstiltak, vil det føre til at færre sikringstiltak blir gjennomført og ein ytterlegare reduksjon av anna fylkeskommunal tenestetilbod. Fylkesrådmannen vil gå sterkt imot ei finansieringsordning med krav om fylkeskommunal delfinansiering av skredstiltak.

Drift, vedlikehald, forvaltning og fornying

Transportetatane peikar på at det er viktig å oppretthalde eit drifts- og vedlikehaldsnivå som tek vare på samfunnet sine infrastrukturinvesteringar. Dette er Sogn og Fjordane fylkeskommune samd i og sluttar seg til ambisjonen om ta bort vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet. Same ambisjon må ligge til grunn for fylkesvegnettet, men dersom fylkeskommunane skal vere i stand til auke nivået på drift og vedlikehald, må den fylkeskommunale økonomien styrkast gjennom auka overføringar frå staten – ikkje reduksjon slik som det nye inntektssystemet legg opp til fram mot 2019.

Investeringar og rammer

Investeringar i ny samferdsleinфраstruktur er rangert i tråd med retningslinjer frå Samferdsledepartementet. Prosjekta er rangert etter ei vurdering av samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte pr. krone) samt etter samfunnsstryggleik og samanhengande utbygging og standard. Etter ei slik vurdering av nye investeringsprosjekt er det ikkje tilrådd nye investeringsprosjekt i Sogn og Fjordane i planperioden. Vegprosjekt i siste seks-årsperiode i gjeldande transportplan er ikkje vidareført i framlegget frå transportetatane. Dette gjeld følgjande prosjekt:

- E39 Kjøs bru – Grodås
- E39 Utbetring av delstrekningar i Sogn og Fjordane
- Rv. 13 tunnel gjennom Vikafjellet
- Rv. 15 Strynefjellet

Dette vil bety at viktige investeringsprosjekt på riksvegnettet i Sogn og Fjordane ikkje vert realisert. For Sogn og Fjordane vil det vere svært uheldig om det ikkje kjem nye investeringar på riksvegnettet i neste 12 årsperiode. Dette kan ikkje akseptast.

Transportetatane viser til at dei økonomiske rammene til rangering av nye prosjekt i stor grad er avgrensa til behovet for finansiering av prosjekt som er starta opp i perioden 2014 – 2017. Dette er definert som bundne prosjekt. Uavhengig av rammenivå er det ikkje mogleg å gjennomføre alle bundne prosjekt som er lagt til grunn av Samferdsledepartementet. Fylkesrådmannen meiner ut i frå dette at minst høg ramme bør leggest til grunn for Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

Når det gjeld skredsikring av riksvegnettet ser det ut til at Sogn og Fjordane vil kome godt ut med planlagd sikring av rv. 13 Vik – Vangsnes, E39 Skjersura, E39 Våtedalen, rv. 5 Kjøsnesfjorden og E16 Nærøydalen (Hylland – Sveen). Sjølv om Sogn og Fjordane må kunne seie seg nøgd med dei skredsikringsprosjekta som ligg inne i grunnlaget, er det likevel grunn til å peike på rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø.

Når det gjeld investeringar på kysten ligg Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn inne i høg ramme. Realisering av Stad skipstunnel er viktig for tryggleiken innan skipsfarten langs kysten og bør inn på alle rammenivå. Fiskeriutbyggingsprosjektet på Kalvøya i Kalvåg er viktig for å styrke og utvikle fiskerimiljøet på kysten av Sogn og Fjordane. Med fullt utbygd fiskerihamn i Kalvåg vil fiskeflåten få ein god og trygg base. Bremanger Hamn meiner Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018. Fylkesrådmannen sluttar seg til denne vurderinga.

5. Konklusjon

Fylkesrådmannen konstaterer at store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Sjølv med høg ramme kjem det ikkje nye vegprosjekt i Sogn og Fjordane med den vektlegginga som er lagt til grunn i prosjektporteføljen. Fylkesrådmannen meiner at minst høg ramme må leggest til grunn for investeringar i planperioden.

Nye vegprosjekt er vurderte ut i frå samfunnsøkonomisk lønsemd og ut i frå samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Sjølv med ei vurdering etter samanhengande standard og utbygging, kjem det ikkje nye vegprosjekt i Sogn og Fjordane i planperioden. Fylkesrådmannen viser til at både fylkestinget i Sogn og Fjordane og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Dette medfører at det må leggest mindre vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd og meir vekt på samanhengande standard og utbygging. Ut i frå dette meiner fylkesrådmannen at følgjande prosjekt må inn i investeringsprogrammet:

- E39 Kjøs bru – Grodås
- E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
- E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Statens vegvesen sett i gang eit arbeid med KVVU på strekninga mellom Voss og Gol. Her vert alternativa over rv. 7 Hardangervidda og rv. 52 Hemsedal vurderte opp mot kvarandre. Arbeidet er ikkje ferdig, men Statens vegvesen sine konklusjonar og tilrådingar skal inn i det vidare arbeidet med NTP. Sogn og Fjordane fylke har vore, og er tydelege på, at alternativet over rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga nord for Bergen. Sogn og Fjordane fylkeskommune har i tidlegare vedtak støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

Når det gjeld skredsikring legg fylkesrådmannen til grunn at ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om full sikring av vegnettet mot skred innan 2030. Rammene til skredsikring er for låge i transportetatane sitt grunnlagsdokument. Fylkesrådmannen er nøgd med at det er tilrådd fleire nye skredsikringsprosjekt på riksvegnettet, men vil minne om auka skredfare på rv. 5 mellom Førde og Florø. Sikring av denne strekninga er viktig med tanke på høg arbeidspending og lang omkøyringsveg når er stengd.

Grunnlagsdokumentet legg opp til auka kostnader for fylkeskommunane m.a. gjennom auka satsing på kollektivtrafikk og klimareduserande tiltak. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørsmengder.

Grunnlagsdokumentet frå transportetatane dokumenterer stort forfall på fylkesvegnettet og kor viktig vedlikehald av infrastrukturen vil vere både for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Denne satsinga kan sjåast på som eit paradoks når fylkeskommunane har fått eit nytt inntektssystem der fylke som Sogn og Fjordane får reduserte overføringar frå staten. Fram mot 2019 vil Sogn og Fjordane få redusert sine overføringar frå staten med mellom 200 og 250 mill. kr. Samferdsleområdet må redusere nivået på drift- og vedlikehald av fylkesvegnettet og på kollektivtilbodet. Fylkeskommunen har sett i gang eit arbeid for å tilpasse drifta til framtidige løyvingar frå staten. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og dei ambisjonane som vert lagt på fylkeskommunane gjennom

det framlagde grunnlagsdokumentet. Fylkesrådmannen sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag til eit program over 10 år for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.

Gjennomføring av prosjektet Stad skipstunnel vil vere eit viktig for tryggleiken på sjø. Prosjektet ligg inne med om lag 2,2 mrd. kr i høg ramme. Prosjektet bør på alle rammenivå.

Fylkesrådmannen meiner at dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Det er vidare viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogntog i godstransporten.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑](#)