

MOTTATT
29 JUN 2012



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet
P.b. 8010 Dep.
0030 Oslo
Fiskeri og Kystdepartementet
P.b. 8118 Dep.
0032 Oslo

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
«REF»	«REFDATO»	38855/2012/113/N00	Gry Halvorsen, 71 25 81 84	21.06.2012

Oversendingsbrev - Nasjonal Transportplan 2014-2023 - Høyringsuttale

Fylkestinget i Møre og Romsdal gjorde følgjande vedtak i sak T 39-12:

Vedtak i fylkestinget - 13.06.2012

Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK) har følgjande innspel til etatane sitt Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023:

A: Trafikkveksten i de største byområdene må tas av de miljøvennlige transportformene:

1. MRFK vil understreke at ein underbygging av fylkeskommunane sine økonomiske moglegheiter til å ta grep i kollektivtilbodet er heilt nødvendig dersom denne strategien skal lukkast, når kollektivtilbodet er underfinansiert i den grad det er pr. i dag.

* Innspelet blir og fremma gjennom Vestlandsrådet

* Innspelet blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

2. MRFK ber om at dei tre største byane våre (Ålesund, Molde, Kristiansund) blir inkludert i "framtidens byar" og dermed kan ta del i belønningsordninga.

I tillegg må det avsetjast planleggingsmidlar til tettstadar/småbyar, slik at disse kan få starte prosessen med å få løyst sine trafikale utfordringar.

B: "Tiltak for å redusere avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrke regional utvikling":

3. MRFK føreset at Ferjefri E39 blir handsama som eit samla prosjekt, realisert innan ein 20 årsperiode ! Staten må medverke til ein ny finansieringsmodell slik det er foreslått. Målet er prosjektfinansiering med 100 mrd. kr, 5 mrd. per år, gjennom offentleg finansiering samt bompengar. Dette bør utformast som 6 kontraktsoner,

eitt for kvart fylke. Prosjekta kan gjennomførast etter kvart som dei er ferdig planlagt. Dette krev ei planramme utover + 45% !

- * Innspelet blir og fremma gjennom Vestlandsrådet
- * Innspelet blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

4. På eksportvegen E136 må rassikringstiltak, t.d. i Romsdalen mellom Marstein og Monge prioriterast. Det er svært positivt for denne veggen at Tresfjorbrua og Måndalstunnelen ligg inne i første periode forslaget til NTP. Krabbefelt over Ørskogfjellet i Vestnes/Ørskog, samt øvst i Romsdalen ved Rødstøl må og på plass så fort som råd.

På Rv70 må parsellen Tingvoll-Meisingset gjennomføres først i perioden, og Meisingset-Ålvundfoss må også på plass så raskt som mulig.

MRFK prioriterar følgjande store investeringsprosjekt på fylkesveg:

- Nordøyvegen
- Trollheimstunnelen

Fylkestinget krev at Flatmark – Monge – Marstein på E136 må fullførast innan 2020 uansett ramme.

Fylkestinget krev også at resten av E39 frå Betna til Stormyra vert behandla som eitt prosjekt og søkt finansiert gjennom prosjektfinansiering.

Prosjektet må ferdigstillast innan 2020.

Det må poengterast at innfartsvegen over Sula kommune E39 til Ålesund er svært problemutsett både med omsyn til framkomme og den forvent stor trafikk økningen, trafikktrygging og miljø.

Det må og poengterast at innfartsvegen til Kristiansund er svært problemutsett både med omsyn til framkome, trafikktrygging og miljø.

5. I riksveg-/stamveg- og fylkesvegferjedrifta er det større auke i trafikken enn antatt. Likevel ligg det ikkje inne auke i rammene til ferjedrift i etatsforslaget. MRFK krev at:

- Auken i tilskot/kostnader i framtidige anbod må kompensereast
- Tilskot til ferjedrift framleis må vere øyremerka
- Det kjem på plass ny NTP-standard for ferjetrafikken eller betra ferjetilbod på stamvegferjene
- Det på bakgrunn av den store trafikkauken på stamvegane blir 20 minutt frekvens på ferjestrekningane tidleg i NTP perioden."
- Staten tek omsyn til økonomiske verknader ved innføring av AutoPass

* Innspelet blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

C: "Godstransport over lange avstander må gå med tog og skip så langt det er mulig":

6. For Møre og Romsdal er det viktig å få gods over frå veg til sjø og bane. Forslaget om insentivordning med toppfinansiering av gode prosjekt er derfor positiv. Følgjande er viktig knytt til gods på sjø:

- Staten legg til rette for utvikling av stamnetthamnene i Midt-Norge
- Styrking av sjøtransporten si konkurranseevne
- Framtidsretta rollefordeling mellom hamnene

- Utvikling av gode logistikknutepunkt
 - Utvikle vegnettet slik at det medverkar til optimal intermodalitet
 - Endre avgiftsregimet for å få meir transport frå veg til sjø
 - Redusere utslipp frå skipstrafikken
- Ei opprusting og modernisering av Dovrebanen er viktig for MRFK, med tanke på både gods- og persontrafikk . Det er avgjerande med fleire/lengre kryssingsspor for å auke godskapasiteten.
- Det er avgjerande for Møre og Romsdal at Gudbrandsdalen blir vald som trase ved ei framtidig bygging av høgfartsbane mellom Oslo og Trondheim. Møre og Romsdal fylke ser det som avgjerande at InterCitybanen går heilt til Lillehammer og at banenettet blir bygt slik at det kan vere starten på ei framtid høgfartsbanesatsing i resten av Sør-Noreg. Likeeins er det avgjerande for lønsemda i høgfartsbanesatsinga at nettet blir bygt ut etter eit fleirbrukskonsept slik at regionaltrafikk, langdistansetrafikk og godstrafikk går på same bane.
- Dei maritime næringar i fylket er i sterk vekst, båtar og skip vert stadig større. Fiskeria har endra seg, med større og meir effektive båtar. Mange av fiskerihamnene og farleier treng utdjupning og utviding, dette er avgjerande for ein vidare vekst. Møre og Romsdal fylkeskommune støttar den prioritering som Kystverket har for utdjuping fiskerihamner med 1. Fosnavåg 2. Gjerdsvika 3. Gjøvsund.

Gjøvsund bytter plass med Roald, som er i tråd med Giske Kommune sin høyringsutale.

* Innspelet blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

7. Konklusjonane i KS1 for Stad skiptunnelen er at netto nytte av Stad skipstunnelen er større enn det som kjem fram i KVUane. Desse konklusjonane styrkar kravet om at Stad skipstunnelen må realiserast sjølv om kostnadane er høge. Den vil kunne vere ein viktig faktor for å nå strategien om meir gods på sjø. MRFK meiner at Stad skipstunnelen må bli prioritert i NTP 2014 – 2023 som eit nasjonalt prosjekt.

* Innspelet blir og fremma gjennom Vestlandsrådet

D: "Stor økning av midlene til drift, vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfallet":

8. Det totale økonomiske rammetilskotet til fylkeskommunane for vedlikehald må ligge på minst +45 prosent i forhold til planteknisk ramme for å ta igjen vedlikehaldsetterslep og styrke vedlikehaldet.
9. For driftskontraktane må auken vere tilsvarande auken på statleg vegnett. I forslaget skriv etatane sjølv at: "*Prisøkningen har vært høyere enn kompensasjonen som er gitt i de årlige rammetilskuddene til fylkeskommunene*". Situasjonen har altså vorte dårlegare enn ved innføringa av forvaltningsreforma. Dette må rettast opp.

SVV må få fram gode rutiner for å sikre at kvaliteten på fast dekke er fullgod.

10. For Møre og Romsdal er forfallet på bruer, tunnellar og ferjekaier utrekna til om lag 3,1 mrd. kr, og er det fylket som har det nest største forfallet. Forslaget omtaler dette som "*kritisk infrastruktur*". Forfallet som har kome fram er så omfattande og alvorleg at det må skipast til eit eige program for rehabilitering av fylkesvegnettet.

Forutsetninga er likevel at eit slikt program eller tilskotsordning inneber kraftig auke i dei økonomiske overføringane, og blir eit program med god framdrift.

* Det generelle innhaldet i innspela blir og fremma gjennom Vestlandsrådet

* Det generelle innhaldet i innspela blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

E: "Bred trafikksikkerhetsinnsats for halvering av antallet drepte":

11. Når det gjeld trafikkulukker, er dei mest utsette strekningane i fylket som bør prioriterast, langs E136, og er påpeikt over under strategi B. Dette gjeld:

- Tresfjordbrua, Vågstrandstunnelen, som ligg inne i første periode i NTP
- Romsdalen – Marstein – Monge
- Krabbefelt Ørskogfjellet og Rødstøl øvst i Romsdalen

12. Rassikring

MRFK er svært nøgd med at :

- Det blir bygd tunnel på Oppdølsstranda med opning i 2014
- Det er og viktig å trygge alle dei andre rasutsette strekningane, m.a. rasutsette strekk på Rv70
- Nasjonal rassikringsgruppe krev 2 mrd kr pr. år, og dette er eit rimeleg krav
- Røyr – Hellesylt, byggjesteg 3 må prioriterast for å få fullført dette viktige prosjektet. Røyr – Hellesylt var oppstarta av staten (riksveg) i 2009

* Den generelle satsinga på rassikring blir og fremma gjennom Vestlandsrådet

* Den generelle satsinga på rassikring blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

F: "Lufthavnstruktur":

13. MRFK vil særleg melde inn behov for eit betre tilbod frå Ålesund lufthamn Vigra.

Det er positivt og avgjerande for flytrafikken og basefunksjonane i Kristiansund at det planleggast ny felles terminal for fly og helikopter på Kvernberget, som skal stå ferdig i 2016.

Det må leggjast vekt på å få inn nye fly som erstatning for Dash 8 – dersom desse blir fasa ut. Alle dei 4 flyplassane i fylket må få utviklingsmulegheiter også på lang sikt.

G: "Oppfølging av nordområdestrategien"

Ingen kommentar

H: "Styrket gjennomføringsevne":

14. MRFK meiner at;

- Prosjektfinansiering av store investeringsprosjekt gjennom eitt samla vedtak bør innførast. Dette ville vere svært positivt, sikre effektiv gjennomføring, og gi utbygging på lengre samanhengande strekningar.

- Bruk av utanlandsk arbeidskraft må vurderast, og vil truleg kunne løyse mange utfordringar, og moglegheitene er store med dagens vanskeleg økonomiske situasjon ute i Europa.

* Innspela blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge

* Innspelet blir og fremma gjennom Vestlandsrådet

- Forslaget om parallelle planprosessar kan vere positivt, men kan og gjere det vanskeleg å gjennomføre endelege prioriteringar, og legge ein realistisk finansieringsplan før planlegging etter PBL startar. Teknisk mogleg gjennomføring og kjende kostnadar vil ofte vere ein premiss for prioritering.
- MRFK meiner det allereie i dag er mogleg å flytte avgjerdsmynde frå kommunestyra til regional eller statleg politisk mynde i store kommunekryssande infrastrukturprosjekt gjennom § 6-4. andre ledd i PBL. Det er likevel viktig å vurdere i kor stor grad dette vil gå på kostnad av lokaldemokrati og lokalt sjølvstyre. Ein "overkommunesituasjon" er heller ikkje ønskeleg. Ein sterk koordineringsfunksjon på regionalt eller statleg politisk nivå kan og truleg vere ei løysing. Ei forsøksordning kan vere ein god måte å kome nærare eit betre system på.
- Konflikter mellom samferdselsetatar og faglege statlege styresmakter seint i planprosessane er peikt på som eit problem. Dette kan og vere tilfellet mellom statlege samferdselsetatar og fylkeskommunane. Eit avbøtande tiltak kan vere å bringe dei viktigaste berørte partane og fleire fagdisiplinar/fagmiljø inn i organiseringa på dei nivå avgjerder blir teke i t.d. KVVU-arbeid. Dette er ikkje tilfellet på prosjektgruppe og styringsgruppenivå i KVVU-prosessar i dag.

I: "Reduserte klimagassutslipp og bedre miljø":

15. MRFK vil peike på viktigheita av å ta omsyn til verneområde, friluftsiinteresser og raudlista dyreartar og naturtypar i arbeidet med samferdselsinfrastruktur. Dette gjeld både for arealet som blir direkte råka av anleggsverksemd, og for støyforureining i områda rundt. Det er viktig at Naturmangfaldsloven blir teke omsyn til slik at det blir gjort ei tilstrekkeleg god konsekvensutgreiing før det er aktuelt å byggje. All vegutbygging skal ta omsyn til vassregionforskrifta, og vi vil oppmode til ei heilskapleg vassforvaltning når det skal byggast vegar som kryssar bekker eller elver.

J: "Universell utforming av hele reisekjeden":

16. MRFK vil påpeike at iverksetting av strategien i NTP fullt ut krev:
- Tydelege nasjonale krav og standardar
 - Tilfredsstillande økonomiske rammer for å kunne oppfylle krava

K: "Økt sykling og gåing":

17. Det er svært viktig at Staten tek ansvar for samanhengande og gjennomgåande tilrettelegging både gjennom planlegging og økonomiske rammer.

L: "Økt satsing på ny teknologi og ITS (intelligente transportsystem)":

18. Det er heilt avgjerande at Staten tek eit sterkt koordinerande ansvar når det gjeld satsing på nye teknologiske løysingar, for å få gode multimodale løysingar på tvers av fylker, landsdelar og landegrensar. Eit godt døme er det pågåande arbeidet med elektronisk/mobil billettering og nasjonal reiseplanleggar gjennom IO AS. Det er svært viktig her at Staten medverkar til etablerings- og oppstartkostnadar fram til ordningane er over i driftsfase. Det er og viktig at fylker som er med i slike samarbeid ikkje kjem dårlegare ut økonomisk, enn fylker som vel å stå utanfor.

M: "Redusert sårbarhet og mer oppmerksomhet på klimatilpassing":

19. Det er dokumentert at vi står framom store klimaendringar, som vil gi stort press på infrastrukturen, spesielt på Vest- og Nord-Vestlandet, med store høgdeforskjellar i topografien, fjell, fjordar, aukande temperatursvingningar og aukande nedbør. Det vert forventa at Staten tek omsyn til havnivåauke, auka flom og skredfare, samt auka erosjon og forvitring når nye infrastrukturprosjekt og utbetringar skal planleggast.

N: "Transporttiltak for styrket reiseliv":

20. Fylkeskommunane har ein viktig rolle i å integrere reiselivs- og samferdselspolitikk gjennom planstrategiar og regionale planar. Dette er ei utfordring Møre og Romsdal fylkeskommune som stort reiselivsfylke bør ta.

21. Dersom Møre og Romsdal fylkeskommune skal gå inn som medfinansior saman med Staten i framtidige infrastrukturprosjekt knytt til turisme, som t.d. Nasjonal turistvegsatsinga, må prosjekt og finansieringsplan utviklast i forkant i samarbeid med fylkeskommunen.

O: "Styrket FoU":

22. Behovet for auka FoU-aktivitet er heilt klart til stades. Dette vart og påpeikt i Dovre Group sin rapport frå mars 2010; "Evaluering av konkurranseutsetting av drift- og vedlikehold i Statens vegvesen". Rapporten var utført på oppdrag av Samferdselsdepartementet. Der vart det mellom anna anbefalt å styrke det strategiske nivået i Statens vegvesen. Det kan forbetre manglande innovasjonsutvikling i arbeidet med driftskontraktar. Kompetansenivået generelt må aukast, og då må Statens vegvesen prioritere FoU-aktivitet høgare.

Økonomiske rammor, transportkorridorar og strategiske satsingar:

23. Når store investeringsprosjekt er prioritert heilt nede på 6. plass, er det slik at dersom dei økonomiske rammene ikkje kjem opp på minst +45 prosent, vil utviklinga i samferdselsnorge stå stille i neste tiårsperiode med unntak av dei investeringsprosjekta og utbetringane som er prioritert dei næraste fire åra. I Møre og Romsdal viser den strekningsvise gjennomgangen at det er svært få utbetnings- og tryggingstiltak som blir realisert innanfor både planteknisk ramme og + 20 prosent. Det må derfor vere eit absolutt krav at rammene blir på minst + 45 prosent.

Investeringsrammene til fylkesvegar må auke tilsvarande rammene på riksvegane. Rentekompensasjonsordninga for fylka må vidareførast heile NTP-perioden, og doblast fra 2 mrd.kr/år til 4 mrd.kr/år frå 2013."

- * Innspelet blir og fremma gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge
- * Innspelet blir og fremma gjennom Vestlandsrådet

Behov for organisering og formalisering av kontakten mellom fylkeskommunane og staten:

24. Staten ser ikkje på fylkeskommunane som ein transportetat på line med dei andre transportetatane. Dei er derfor ikkje inne i NTP-arbeidet på same måte som transportetatane. MRFK saknar såleis ein kanal og eit plansystem fylkeskommunane skal nytte for å få fram status, behov og utviklingsmoglegheiter i den fylkeskommunale transportinfrastrukturen på ein strukturert måte overfor Staten.

Administrative ressursar for å løyse oppgåvene knytt til fylkesveginfrastruktur

25. MRFK ber om at dei økonomiske rammene til administrasjon som Statens vegvesen skal stille til rådvelde for den enkelte fylkeskommune gjennom statlege tildelingsbrev , blir synleggjort og kommunisert til fylkeskommunen.

Møre og Romsdal fylkeskommune legg og ved følgjande presisering knytt til punkt A 2 i høyringsuttalen:

Møre og Romsdal fylkeskommune viser til at det i dei tre største byane, Ålesund, Molde og Kristiansund, blir arbeidd med å etablere bypakker som skal finansierast med statlege, fylkeskommunale og kommunale løyvingar i tillegg til bompengar. Møre og Romsdal fylkeskommune ser på dette som eit sers viktig bidrag for å løyse transportutfordringane i dei tre byane. Bypakkene vil mellom anna vere heilt avgjerande for å finansiere dei investeringane som skal til for å legge grunnlaget for ein meir miljøvennleg transport. Ein slik satsing krev statlege midlar ut over det som er foreslått som ordinære løyvingar til store prosjekt og til programområda. Møre og Romsdal fylkeskommune vil difor presisere viktigheita av at desse byane blir tilgodesett med løyvingar frå potten på 13,2 milliardar kroner som er avsette til bypakker.

Med helsing

Jon Aasen
fylkesordfører

Arild Fuglseth
samferdselssjef

Kopi:

Sekretariatet for Nasjonal transportplan, Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep.

0033

OSLO