

Til: Sekreteriatet NTP 2014- 2023
Frå: NHO Sogn og Fjordane
Kopi:
Dato: 27. mars 2012
Sak: Høyringsuttale til NTP 2014-2023 – NHO Sogn og Fjordane

NHO Sogn og Fjordane slutter seg innleiingsvis til åpningsformuleringa i framlegget til Nasjonal transportplan 2014 - 2023 :

Effektive transporter er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Overordnet mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Hovudutfordringar

Sogn og Fjordane er kjenneteikna av ei spreitt busetting, eit næringsliv som i stor grad er eksportorientert og store utfordringar knytt til å oppnå ein større sysselsettings- og verdiskapingseffekt av petroleumsressursane på sokkelen.

Næringslivet har som, følgje av dette, betydelige transportvolum av type metall, fisk, rør og anna materiell til sokkelen, ordinære industriprodukt og landbruksprodukt som både skal inn til og ut av fylket via hamnar og vegnett. I tillegg er det ei betydelig utfordring å etablere effektive bu- og arbeidsregionar som kan bidra til å avhjelpe noko av utfordringa med å rekruttere riktig kompetanse til dei stadig meir krevjande utfordringane som næringslivet må handtere i den internasjonale konkurransen.

Fylket har transport –og logistikkostnader som er vesentlig høgare enn våre konkurrentar i Europa. Ein del av desse kostnadane er knytt til større avstandar til marknaden og er såleis ikkje lett å utlikne. Derimot er det grunnlag for å redusere meirkostnadane som knyter seg til infrastrukturstandard og avgiftsnivå, samt kostnader knytt til bruk av ferje.

Med eit eksportretta næringsliv som konkurrerer globalt er det difor avgjerande for konkurranse –og overlevingsevna til bedriftene i fylket at ein så langt råd har like konkurransevilkår. Med dagens standard på infrastrukturen, avgifter og passeringskostnader i transportsektoren, har ein ikkje det.

Denne utviklinga må motverkast på andre premissar enn ÅDT-tal. Ein relativt stor del av transporten på våre vegar er tungtransport med last av nasjonal verdi. Løyvingane til fylket må difor løftast i tråd med storleiken på verdiane som vert skapt her.

Med den nye organiseringa av vegnettet, der fylkeskommunen har ansvar for både prioritering, budsjett og gjennomføring av ein langt større del av vegnettet enn tidlegare, krev dette at det vert løyvd betydelige midlar frå staten til fylkeskommunen som speglar denne endringa. Dette er for Sogn og Fjordane naudsynt for at uhyre viktige vegprosjekt som t.d. **Kystvegen mellom Ålesund og Bergen** som vil opne kystregionen samferdslemessig slik at vekstpotensiala kan utløysast på ein langt betre måte enn i dag og **vegen mellom Olden og Innvik** som er viktig for reiselivet og anna næringsliv i Indre Nordfjord, og som er sentrale for utvikling av næringslivet i desse delane av fylket, vert gjennomført i neste planperiode. Tilsvarende er auke i desse løyvingane naudsynt for å ivareta eit stort vedlikehaldsbehov, samt å hente inn noko av det identifiserte vedlikehaldsetterslepet.

NHO Sogn og Fjordane er særst uroa over at den nye organiseringa av vegane vil føre til at dei delane av fylket som ikkje får løyst sine viktigaste samferdslebehov gjennom stamvegnettet vil falle ytterlegare tilbake både når det gjeld verdiskaping og folketal.

I denne samanheng må det visast til at kystkommunane i Sogn og Fjordane (med unntak av Flora) har hatt ein folketalsnedgang på meir enn 15% i perioden 1980 – 2010 og dette er ein region utan stamvegnett og med eit særst mangelfullt fylkesvegnett.

Saman med behovet for opprusting av stamvegane, kan vi konstatere at :

- Sogn og Fjordane har ein vegstandard som er mellom dei dårlegaste i landet og vi har relativt mange trafikkdrepane.
- Sogn og Fjordane har stort behov for oppgradering og sikring av eksisterande vegnett, samt behov for nye tilføringsvegar mot stamvegkorridor, der HAFS-regionen har eit særst stort behov for slike tilførselsvegar.
- Ambisjonsnivået i offentlege planar er så lågt at ein vanskelig kan sjå at ein vil nå naudsynte mål for vegutvikling i fylket. Behova er så store at dramatisk auke i råmene er påkravd. Vi kan ikkje sjå at det er mogeleg å finne løysingar ved omfordeling innan sektoren.
- Vegbygging og vedlikehald/drift er brukarfinansiert gjennom veg –og bilavgifter. Det er ikkje banebruket og offentlege løyvingar bør reflektere dette saman med at det bør vurderast om dette er ein økonomisk modell som kan rettferdiggjera.
- I Sogn og Fjordane ligg det ei særleg stor utfordring i å utvikle ein rasjonell infrastruktur, og i å organisere dei ulike elementa på ein måte, som samordnar og utnyttar naturlege føremoner for dermed å oppnå rasjonelle og kostnadseffektive løysingar. Dette vil også kunne gi positive tryggleiks –og miljøeffektar.
- Samanbinding av stamvegane Rv 5 og Rv 15, samt ein ny kystveg, med effektive hamnerterminalar vil være ei kostnadseffektiv løysing for næringslivet og ei målretta miljøinvestering, då dette vil gjere det langt meir attraktivt å føre ein større del av godset frå veg til sjø.
- Med den dårlege vegstandarden i fylket, fire kortbaneflyplassar og stort utviklingsbehov i høve til sjøtransport, er det difor ikkje mogeleg å følgje opp utfordringane i NTP utan betydelige kravlistar som kan lukke ein del av det aukande gapet mellom planar og investeringar og det enorme etterslepet innan vedlikehald.

- Mange av sambindingsvegane har ferjesamband. For at dette skal fungere, må frekvens og driftstid for ferjene vere høg. Dette har betra seg noko i dei seinare åra, men mange av ferjekaiane er i dårleg forfatning og må utvidast/rustast opp.
- Innføring av gratisferjer eller ferjetakstar som speglar kva det ville koste å køyre same distansen med dei ulike køyretøygruppene vil også vere effektivt for å redusere konkurranseulempene for næringslivet i fylket.
- Vilje til øyremerking av ein større del av staten sine avgiftsinntekter frå transportsektoren på både sjø og land for å sikre at provenyet vert nytta til å betre desse viktige delane av vår samla transportaktivitet.
- Avslutningsvis bør det startast eit politisk arbeid for å samorganisere den politiske leiinga av ei samla samferdsle i Noreg, slik at veg, hamn, bane og lufttransport vert underlagt same departement og gjennom dette etablere grunnlaget for ei effektiv samordning av desse viktige samfunnsfunksjonane til beste for brukarane og miljøet.

Hamn/Sjøtransport

I lys av at sjøtransport står for ein stor del av gods som årleg vert eksportert frå Vestlandsregionen, er det avgjerande at hamneterminalar og dei øvrige transportsystema vert knytt saman i effektive logistikknutepunkt. Det same gjeld persontransport med hurtigbåtar der desse alt i dag har ein betydelig del av trafikken.

Florø peikar seg ut som ein sentral stamnettshamn i fylket grunna plassering i høve til stamvegnettet, den sentrale forsyningsbasefunksjonen som er tillagt Florø og potensialet ved base/base nettverket som oljeselskapa etablerer. Måløy er den nest største fiskerihamna i landet og er også ein viktig stamnettshamn. Sett i samanheng er Florø/Måløy mellom dei viktigaste hamnene i landet og det er av sentral betyding at desse hamnene vert tilført investeringsmidlar slik at dei kan utviklast i takt med etterspurnaden og gjennom dette kan utviklast til effektive knutepunkt mellom veg- og sjøbasert transport basert på den normale delinga av finansiering mellom hamneiningane og fylke/stat.

Den stadige veksten i fartøystorleik gjer at behovet for fjerning av hindringar i farleiene aukar, slik at innsegling til både Svelgen og Florø har behov for fjerning av grunnar i innseglinga, der det er av sentral betyding at Kystverket får budsjetttråmer som gjer at dei kan sørge for at desse oppgåvene kan løysast.

Ytre Bremanger har i eit godt dokumentert behov for at det vert etablert ei framtidretta fiskerihamn i tilknytning til den betydelige fiskeforedlingsverksemda som i dag er etablert i Kalvåg. Dette er ei særskild berekraftig satsing som vil være av stor betyding for å gje kystfiskeflåten effektive råmetilhøve og gjennom dette understøtte ei ressursforvaltning av dei nære havområda som er eit førebilete i høve miljø og økologisk bærekraft.

Ei slik satsing på utvikling av hamnene og fjerning av hindringar i innsegling til hamnene vil legge grunnlaget for lågare logistikkostnader for næringslivet samtidig som det er ein internasjonal miljømålsetting å overføre volum frå veg til sjø.

I dette bildet må avgiftsnivået for sjøtransport avstemmast slik at avgiftene i Noreg er samanliknbare med nivået i Europa.

I tillegg vil det være viktig for utvikling av dei viktigaste kystnæringane - fiskeri og havbruk, petroleumsverksemda og skipsfarten.

NTP 2014 - 2023 har prioritert alle prosjekta i Sogn og Fjordane til perioden 2018 - 2023. Dette er særst utfredsstillande, då fleire av prosjekta har så stor betydning for utvikling av næringslivet i fylket at dei bør leggest i perioden 2014 - 2017.

Dette gjeld særskilt for

- Fiskerihamn i Kalvåg
- Innsegling til Svelgen

Ytre Steinsund, Ulvesundet og Flora aust for Nekkøya er også viktige prosjekt som bør framskundast så langt det er mogeleg innafor tilgjengelige rammer.

Innseglinga til Florø er ikkje medteken i framlegget til NTP. Dette er eit særdeles viktig prosjekt som bør inn tidlig i planperioden, dersom det ikkje lykkast Kystverket å gjennomføre dette prosjektet i inneværande planperiode.

Stad Skipstunell

Næringslivet i Sogn og Fjordane er positive til utbygging av Stad Skipstunell, men påpeiker at denne må komme som eigen post i statsbudsjettet og i NTP, og ikkje som en del av samferdselsmidlane. Stad Skipstunell er, både tryggleiksmessig og økonomisk, eit nasjonalt prosjekt som også er viktig for båttransport langs Vestlandskysten, og vil opne opp for eit større bu- og arbeidsområde mellom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. I tillegg vil ein slik tunell kunne verte ein turistattraksjon av betydelig format som vil kunne generere betydelige eksportinntekter som ein rein spinn-off i tillegg til tryggleiks- og transporteffektiviseringsgevinsten. I NTP 2010-2019 er det sett av midlar til oppstart av prosjektet i siste periode. Det er særst viktig at det vert oppfylgt med midlar til gjennomføring av prosjektet i planperioden 2014 - 2017.

Stad skipstunell er eit særst viktig prosjekt for å kunne realisere målsettinga knytt til å overføre godsvolum frå veg til sjø, då dette prosjektet bidreg til å redusere risiko for ventetid (regularitet) og risiko for skade på last.

Veg

Den overordna utfordringa for Sogn og Fjordane er å få utvikla hovudvegnettet og få gul midtstripe på alle stam- og sambindingsvegar slik at desse møter dagens krav til både bredde og kurvatur.

I utviklinga av desse hovud-, og tilførselsvegane, må en ta omsyn til at dei må ha ein standard som kan utløse effektive gods- og passasjertransportar på sentrale knutepunkt. For å styrke gjennomføringsevna er det nødvendig med meir effektiv og raskare planlegging, samt ei meir langsiktig og forutsigbar finansiering. Organisering og byggherreansvar bør også være gjenstand for evaluering og nødvendig endring.

Hittil har ein del av vegbygginga i fylket blitt finansiert ved bompengar. Næringslivet meiner bompengar kan være nødvendig for å utløse midlar til tiltak, men det er viktig at

brukarkostnadane ved dette ikkje blir så høge at det verkar avvisande på trafikken eller medfører svekking av konkurransevna for næringslivet.

Fylket har også eit stort behov for midlar til tunellutbetring og rassikring, saman med ei rekke tryggleikstiltak for å betre tryggleiken for både fotgjengarar, syklistar og køyrande.

Offentlege plandokumentet er prega av hovudfokus på veg, storbyproblem og tog som "naturleg knutepunkt i transportnettet". I Sogn og Fjordane har ein ikkje miljøproblem av same karakter som i byane. Nivået ligg under miljøkrav gjeve i forureiningslova. Ein har ikkje tilknytning til tog, og er difor heilt avhengig av eit godt vegtilbod, gode hamner og eit godt flytilbod.

Stamvegar

E39 gjennom fylket har parti med særdeles dårlig standard

- Det er uakseptabelt små midlar som er planlagt brukt på strekningar på E39 i perioden 2014 - 2017.
- Heile strekninga mellom Torvund og Sande må rustast opp i den første delen av planperioden (2014 - 2017).
- Strekninga Skei - Bjørset har også ein så uakseptabel standard at utbetring også her må leggest til perioden 2014 - 2017.
- I perioden 2018 - 2023 må resten av strekninga mellom Lavik og Skei, inkl. Førdepakken rustast opp til europavegstandard.
- Vidareføring av strekninga Skei - Møre grense må også leggest inn i perioden 2018 - 2023, slik at valgte bruløysing kan byggast i første del av neste NTP-periode (2024 - 2028).

RV52, Hemsedalfjellet

- Næringslivet bruker i stor grad Hemsedalsfjellet som korridor Aust-vest. Dette er den raskaste vegen til Oslo og denne har behov for opprusting slik at den blir dimensjonert for den aukande trafikkmengda. Når utbetningsarbeidet på Rv7 i området Sokna - Ørgenvika er ferdigstillt vil trafikken over Rv52 auke ytterlegare, og medføre at utbetring frå Borlaug - Gol må prioriterast inn i NTP 2014 - 2023.

RV15, Strynefjellet

- Tunnellane på Rv 15 over Strynefjellet er utdaterte m.o.t både høgde, bredde og sikkerheitsnivå. Delstrekninger på Rv15 i fylket har i tillegg også eit uakseptabelt nivå m.o.t bredde og kurvatur. Når Kvivsvegen åpnar 22. september 2012 vil trafikken over Strynefjellet auke betydelig slik at behovet for rask forsering av oppgraderinga vert ytterlegare forsterka. Rv15 mellom Stryn og Grotli må få si fulle oppgradering i NTP-perioden 2014 - 2017.

E16, Filefjell og Rv13, Vikafjellet

- E16 er tilfredsstillande ivaretatt i framlegg til NTP. Rv13 over Vikafjellet er ikkje tilgodesett med midlar i planperioden. Dette er utilfredsstillande i.h.t. behovet for ein heilårsåpen veg mellom Midtre Sogn og Bergen.

Rassikring

- Forandringane som vi hittil har sett i klimaet, med meir nedbør, medfører behov for eit auka fokus på rassikring, der både Kjørnesfjorden på Rv5 og Kråkeberget på E16 må leggest til første del av planperioden (2014 - 2017).
- Strekninga Førde - Naustdal på Rv5 har også fått auka rasrisiko slik at rassikringsmidlar må budsjetterast i planperioden.

Viktige moment:

- Bygging av vegar med for låg standard medfører ombyggingar og utbetringar før det skulle vere nødvendig og er sløsing med offentlege midlar. Næringslivet sitt samferdsleutval i Sogn og Fjordane meiner nybygging og utbetringar av vegnettet må ha ein standard, som tilfredsstillar krav til brukarane også om 30 år. Vi må bygge vegar som våre barneborn er tent med. Likeins må vegnettet dimensjonast etter forventa trafikkvekst og i følgje vegnormalane som er vedtekne.
- Endringane i klimatiske tihøve aukar behovet for styrka vegvedlikehald og det gjer fleire strekningar rasutsett. Dette medfører ytterlegare krav til politisk vilje til å prioritere midlar til desse formåla, og vi saknar slik prioritering i framlegget til NTP 2014 - 2023.
- Veglova er tydeleg på at det er staten sitt ansvar å byggje, drive og vedlikehalde nødvendig infrastruktur – og skal finansierast av midlar frå stat, fylkeskommune og kommune. Næringslivets Samferdselsforum Sogn og Fjordane kan akseptere brukarfinansiering for å framskande ”gode” vegprosjekt i tid, der finansieringa nyttast til utbygging av veg og at betalinga opphøyrar når prosjektet er betalt og bompengesatsane reflekterer kostnadsreduksjonen som prosjektet genererer i form av kortare trasé, kortare køyretid, trasé med mindre stigning , redusert vedlikehald på transportmateriell etc,
- Det bør etablerast eit ekstraordinært vedlikehaldsprogram for lengre samanhengande strekningar, der drift, vedlikehald og utbetring sjåast i samheng og handterast i same kontrakt, samt der etterslepet innhentast i løpet av kommande 10-årsperiode.
- Det er viktig å satse på fleirårig budsjettering av prosjekt. Då kan entreprenørane planlegge eit prosjekt som ei totalentreprise, og blir ikkje avhengige av årlege budsjettvedtak
- Det må opprethaldast rabatterte ordningar på dei strekningane som har bompengar og fergjer. For at næringslivet skal få maks utbytte av rabattordningane, bør ein sjå på eit felles billettsystem for heile E39, gjerne basert på autopass-teknologi.

Det bør i planperioden startast arbeid med å utrede om det er mogeleg å gå under Sognefjellet med ein ny trasé og knyte denne saman med stamvegen mellom Måløy og Otta i området ved Lom. Dette vil kunne bli ein effektiv forlenging av den indre traseen som det vert arbeidd med i Rogaland og Hordaland og som må sjåast i eit langt perspektiv, for å gje gjennomgangstrafikk frå Rogaland og Hordaland til Trøndelag ein

vesentlig meir effektiv trasé enn dagens alternativ. Dette vil også gje nyttige regionale effektar i Indre Sogn.

Fly

Flyrutene er særskild viktig som samferdsletilbod for næringslivet, der ruter til Oslo/Bergen med god frekvens og regularitet er det viktigaste for å kunne oppnå effektive reisemønster.

Direkteruter er spesielt viktig der flyplassen er knutepunkt mot helikoptertrafikken til olje- og gassverksemdar på kontinentalsokkelen, men også for andre flyplassar, då dette reduserer reisetida monaleg.

Prisnivået for billetter med full fleksibilitet er imidlertid særskild høgt og det vert tilrådd at dette nivået vert lagt lågare i neste konsesjonsperiode. Næringslivet er i stor grad avhengig av å bruke slike billetter for å kunne handtere raske endringar i reiseplanar og sikre naudsynt fleksibilitet i.s.m. å nå korresponderande transportmiddel.

Slik situasjonen i fylket er i dag, så er avstandsulempa mot meir sentrale strom liten for persontrafikk, målt i tid, men stor målt i kroner.

Dersom strukturendringar i denne samferdslesektoren kan utløyse større kapasitet, betra frekvens med ein større andel direkteruter og/eller lågare prisar for dei reisande, så er Næringslivet sitt samferdsleforum positiv til dette.

Næringslivet er opptatt av at tilbodet til ei kvar tid skal spegle behovet i marknaden, slik at det vert arbeidd med m.a. auka frekvens på eksisterande ruter og nye rutetilbod mot nabofylket i nord, der slike tilbod må startast når det er grunnlag for å tru at det er ein etterspurnad etter slike ruter som er stor nok til at det er rett å iverksette.

Det må i planperioden utarbeidast konkrete planar for korleis utfordringa med utfasinga av Dash-8 skal løysast på dei fire kortbaneflyplassane i fylket.