



post@etnevindafjord.no

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato  
29. juni 2016

Vår referanse  
AM/DL

## **HØYRINGSSVAR TIL GRUNNLAGSDOKUMENT NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029**

Dykkar ref.: 16/485

### **Om Fikse Næringsutvikling**

Fikse Næringsutvikling er eit næringssselskap av og for næringslivet i Vindafjord og Etne, og representerer interessene til 145 medlemsbedrifter i alle bransjar, med samla årleg omsetnad på 11 mrd NOK, og 3500 arbeidsplassar.

Om grunnlagsdokumentet.....	3
Mangelfull metode for vurdering av nytte.....	3
Ulik metode vanskeleggjær samanlikning mellom ulike sektorar .....	3
Investeringar krev høg økonomisk ramme for ntp .....	3
God infrastruktur er god økonomi som gir godt klima.....	3
Grunnlag for prioriteringar i NTP .....	4
Samanhengen mellom verdiskaping og geografisk ressursfordeling i NTP .....	4
Samanhengen mellom transportmåte og investeringar i NTP .....	4
Type finansiering bør påvirke prioriteringane.....	4
Netto nytte bør påvirke prioriteringane i tid og omfang.....	4
Korridor 5: E134 – prioritert hovudveg aust-vest.....	5
KVU for diagonal Bergen-E134 må gjennomførast snarast.....	5
Vintersikker veg over Haukeli .....	5
Innkorting i Telemark.....	5
Bakka-Solheim .....	6
Forventningar til framdrift.....	6
Korridor 4: Ferjefri e39.....	6
Haugesund lufthavn, Karmøy.....	6
Husøy havn .....	6
Positivt at ein vil ta igjen vedlikehaldsetterslep .....	7
Trafikktryggleik.....	7



## **OM GRUNNLAGSDOKUMENTET**

### **Mangelfull metode for vurdering av nytte**

Grunnlagsdokumentet nyttar ein tradisjonell utrekningsmetode for samfunnsnytte. Denne kan til dels fungera som rangering mellom liknande (omfang, type) prosjekt, men er misvisande som rangering mellom ulike prosjekt og om prosjekt faktisk er lønsame (burde igangsetjast) eller ei. Døme på dette finn ein mellom anna i aust-vest-utgreiinga som reknar heilskapleg nytte på samanhengande korridorar. Her ser ein at prosjekt/korridorar med stor positiv netto nytte som samanhengane prosjekt, framstår med mindre/negativ netto nytte som små enkeltprosjekt. Ein må altså i det vidare arbeidet leggja heilskaplege strekningar til grunn for vurderingar av nytte, slik ein til dømes har gjort i aust-vest-utgreiinga.

### **Ulik metode vanskeleggjjer samanlikning mellom ulike sektorar**

Metoden for økonomisk prosjektanalyse ser ut til å vera ulik i dei ulike fagetatane. Dette gjer det utfordrande å samanlikna nytte, og med det prioritera, mellom investeringar i ulike type infrastruktur. Døme på dette finn ein i vurdering av restverdi på hhv veg- og jernbaneprojekt. Vurderinga av restverdi på jernbaneprojekta er satt så høgt at det skal mykje til om dei med dette ikkje vert lønsame. Vegprosjekt ser ut til å nytta ein annan metode for dette, der restverdi vert satt til null etter 40 år.

## **INVESTERINGAR KREV HØG ØKONOMISK RAMME FOR NTP**

Grunnlagsdokumentet legg opp til så stor del bundne prosjekt og midlar, at basis og middels ramme i svært liten grad legg opp til nye investeringar. Dette er ikkje godt nok for å møta framtidens samferdselutfordringar og -behov. Økonomisk ramme for NTP 2018-2029 må difor minimum vera ”høg ramme”.

## **GOD INFRASTRUKTUR ER GOD ØKONOMI SOM GIR GODT KLIMA**

Ein enkelt av våre medlemsbedrifter køyrer eit vogntog i timen med eigne råvarer frå Ølen til Oslo. Same firma køyrer fast ruta Oslo-Trondheim med eigne foredla varer. Gjennomsnittleg drivstofforbruk vest-aust er 6,3 liter per mil, mot 3,4 liter per mil sør-nord. På same måte er gjennomsnittleg levetid på materiell som til dømes trekkvogner, 600 tusen kilometer for dei som går vest-aust, mot 1200 tusen kilometer for dei som går sør-nord. Ei betring av stigningstilhøve og kurvatur på aust-vest-strekninga vil vera viktig for næringsutvikling, men ikkje minst eit viktig grep for eit betre klima.



## **GRUNNLAG FOR PRIORITERINGAR I NTP**

### **Samanhengen mellom verdiskaping og geografisk ressursfordeling i NTP**

Grunnlagsdokumentet legg opp til særskilde tiltak for infrastruktur i ni byregionar. Dette er bra for utvikling av byregionane og stettar behov som særleg gjeld desse. Me meiner likevel det vert ei skeivfordeling i høve kor verdiskapinga skjer i Norge. Dette gjeld særleg den storstilte inter city-satsinga i stor-Oslo. Denne satsinga meiner me bør ha ei geografisk avgrensing til eit naturleg ABS-område, der dei mest eksterne destinasjonane ikkje inngår.

### **Samanhengen mellom transportmåte og investeringar i NTP**

Ser ein bundne og ubundne investeringar i grunnlagsdokumentet samla og samanheld dette med kva transportmåte som faktisk blir nytta i gods- og persontrafikken, går relativt sett svært mykje av investeringane til bane, og mindre til veg og sjø. Me meiner dette er ei skeiv prioritering, som ikkje løyser dei framtidige transportutfordringane.

Ei skeivfordeling i investering kan fungera til å nå ønska mål om å flytta trafikk til meir klimavenlege transportmåtar. Denne ulikskapen i klimaeffekt mellom ulike transportmåtar er allereie tydeleg redusert, blant anna med langt meir klimavenleg godstransport på veg. Denne utviklinga vil halda fram og bør leggjast vekt på i vurderingar av investeringar til ulike typar infrastruktur.

### **Type finansiering bør påvirke prioriteringane**

Det vert ofte klagt over at gjennomføring og særleg planlegging av utbygging av infrastruktur tar lang tid i i Noreg. Det er i grunn ikkje tilfelle, det som tar svært lang tid i Noreg er dei politiske prosessane kring finansiering av prosjekta, altså prioritering av ressursbruken. Denne delen av prosessane bør vera påverka av staten sin del av prosjektfinsieringa. I prosjekt der staten i liten grad bidrar til finansieringa, bør staten kunne gjennomføra raskare prosessar på dei økonomiske sidene ved prosjekta.

### **Netto nytte bør påvirke prioriteringane i tid og omfang**

Fagetatane legg opp til at samfunnsnyttan skal spela ei sentral rolle i prioriteringa av prosjekta i NTP, dette er den offentlege debatten i liten grad prega av. Her er det gjerne snakk om geografisk "ressursfordeling" basert på samla prosjektkostnadar, ikkje samla prosjektnytte eller netto nytte per budsjettkrone. Det kan alltid diskuteras korleis ein reknar nytte, men ein bør vera samde om at nytte må vera det styrande prinsipp i prosjektprioriteringane.

Prosjekt med positiv netto nytte er lønsame investeringar som bør igangsetjast så snart som råd. Det er liten grunn til at prosjekt med positiv netto nytte skal vera "langt fram i tid".



Produktivitetskommissjonen, NOU 2015:1, seier : Følg tilrådingane til fagetatane.” Samstundes syner inneverande nasjonal transportplan ein negativ differanse i nytte mellom faglege tilrådingar og politiske vedtak, på 60 mrd i planperioden.

## **KORRIDOR 5: E134 – PRIORITERT HOVUDVEG AUST-VEST**

Aust-vest-korridoren er eit nasjonalt viktig samferdselsprosjekt som vil samla halve Noregs folk og to viktigaste næringsregionar. Statens vegvesen konkluderte i si aust-vest-utgreiing med E134 som prioritert aust-vest-korridor, med svært høg positiv netto samfunnsnytte. Det skal også veljast ein veg nr 2 nord for E134.

### **KVU for diagonal Bergen-E134 må gjennomførast snarast**

Det må gjennomførast KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet. Utbygging av E134 er prioritert i NTP, der dei første prosjekta må inn først i perioden uavhengig av økonomisk ramme.

KVU Bergen-E134 er viktig:

- for å kunne gjera dei rette dimensjoneringane på E134 over Haukeli (trafikken frå diagonalen må vera ein del av trafikkgrunnlaget)
- for å gjera dei rette vala for veg nr 2 i aust-vest-sambandet
- for å starta grunnlaget for eit prosjekt med svært høg netto nytte

### **Vintersikker veg over Haukeli**

Manglande leveringstryggleik er største utfordring og konkurranseulempe for næringslivet på vestlandet. Ekstremvinteren 2013/2014 var det 191 stengte timar og 790 kolonnetimar over Haukeli, slike vintrar blir det fleire av. Desse timane er i seg sjølv eit stort problem, men vel så stort problem er at leverandør og kunde ikkje veit om varene kjem fram i tide, eit problem som ikkje kjem fram i dei samfunnsøkonomiske modellane for nyttevurdering. Regularitet er difor prioritert #1 for næringslivet vårt. Det kan ikkje lenger vera usikkert om varene kjem fram i tide, dette set heile grunnlaget for å driva næring på vestlandet i fare. Ein heilt vintersikker veg over Haukeli er difor avgjerande.

### **Innkorting i Telemark**

Innkorting av E134 i Telemark gir stor samfunnsøkonomisk netto nytte. KVU-arbeidet er påbegynt og dette må utan opphald føre til vidare framdrift med planarbeid, finansiering og gjennomføring i planperioden.



## **Bakka-Solheim**

Strekninga Bakka-Solheim i Etne og Vindafjord kommunar har ferdige kommunedelplanar frå 2015 og bør utan opphald føra til vidare framdrift med reguleringsplanar, finansiering og gjennomføring i løpet av planperioden.

### **Forventningar til framdrift**

For ei samanhengande utbygging av E134 må arbeidet påbegynnast først i perioden, med Seljestad-Liamyrane som det første prosjektet der planstatus er klar. Vidare må ein planleggja ei vintersikker løysing over Haukeli først i perioden gjennomført i løpet av perioden, saman med Bakka-Solheim som også har klar kommunedelplan. Resultatet av KVV til Bergen må ligga til grunn for vurderingane på E134.

## **KORRIDOR 4: FERJEFRI E39**

Vedtatt plan for utbyggings av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 i Rogaland og Hordaland vil gje ein samangangande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Ferjefri E39 må innanfor vedtatt standard ha fokus på konvensjonelle løysingar, kostnadseffektivitet, samt rask gjennomføring.

Me forventar rask oppstart av Rogfast og at den statlege delen av finansieringa av prosjektet vert auka slik at bompengane kan haldast på eit forsvarleg nivå. Hordfast på strekninga Ådland-Svegatjørn er eit dei mest lønsame prosjekta på landsbasis, og må igangsetjast så snart som råd.

## **HAUGESUND LUFTHAVN, KARMØY**

Haugesund Lufthavn Karmøy er viktig for heile Haugalandet si konkurransekraft og attraktivitet, og må få gode vilkår for vidare utvikling for framtida. Den ligg sentralt til mellom flyplassane og kundegrnlaget i Bergen og Stavanger, og ein kan med den planlagde utbygginga av E39 få til ei god og dynamisk utvikling der ein ser desse tre flyplassane i samanheng.

## **HUSØY HAVN**

KVV fra Aksdal til Husøy må ferdigstillast og vegprosjektet til Husøy frå kryss FV47 og E134 må gjennomførast i første del av planperioden.



## **POSITIVT AT EIN VIL TA IGJEN VEDLIKEHALDSETTERSLEP**

Grunnlagsdokumentet tar ambisjon av seg til å ta igjen eit stort etterslep av vedlikehald. Dette er positivt og naudsynt. Også i dette arbeidet bør ein prioritera dei mest ”sentrale” vegane; hovudkorridorar og vegar som fører til desse.

## **TRAFIKKTRYGGLEIK**

I dag går hovudkorridorane framleis ofte gjennom tettstadar, med tilhøyrande utfordringar med trafikktryggleik for mjuke trafikkantar og dårleg trafikkflyt. Dette er ikkje ein forsvarleg eller framtidsretta situasjon, og ny trasé med gode tilkoplingar til tettstadar må vektleggjast i eit trafikktryggleiksperspektiv.



Asbjørn Moe  
Fikse Næringsutvikling SA

