

Samferdselsdepartementet

Oslo

Ålesund, 27.06.16

Høringsuttalelse vedr. Etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal Transportplan 2018-2029

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 som ble lansert 29. februar 2016 med høringsfrist 1. juli 2016.

Utgangspunktet for vår uttalelse bygger på næringslivets omforente politikkdokument *Samferdselspolitikken mot 2030*, som er NHOs innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029.

Innledningsvis er det viktig å påpeke betydningen av at NTP vektlegger næringslivets transportbehov i de overordnede valg og prioriteringer som gjøres. Norske bedrifters avstandsulemper og transportkostnader er langt større enn hos våre handelspartnere og konkurrentland. Det er derfor særskilt viktig for oss at samferdselsprosjekter som binder regioner og landet vårt sammen og knytter oss til resten av Europa, blir prioritert.

1. Økonomiske rammer

Tilstanden for norsk samferdselssektor er dramatisk etter lang tids forsømmelse, stort vedlikeholdsetterslep og behov for store nyinvesteringer. De siste årene har sektoren fått tilført betydelig med midler, noe som har ført til høyere aktivitet enn tidligere. Dette har vært helt nødvendig, og vi mener det er viktig at denne satsingen videreføres og styrkes i kommende nasjonale transportplan. Mange av de tyngste investeringsprosjektene skal bygges i neste NTP-periode, og det er derfor viktig at man frem mot 2030 sørger for et tilstrekkelig økonomisk handlingsrom.

Dårlig vedlikehold gir dårlig fremkommelighet og redusert trafiksikkerhet. Det er gledelig at man de senere årene har sett indikasjoner på at forfallet har sluttet å vokse, og at man har begynt å redusere vedlikeholdsetterslepet på vegnettet. Det er positivt at man i etatenes grunnlagsdokument har lagt opp til at vedlikeholdsetterslepet skal fjernes innen utgangen av planperioden. NHO mener det er viktig at denne ambisjonen videreføres i arbeidet med stortingsmeldingen.

Et transportnett som ikke rustes opp til ønsket standard innen overskuelig fremtid, skaper store utfordringer for næringslivet.

Handlingsrommet for en kraftig økning i investeringer til samferdsel er nå. Eldrebølgen vil komme for fullt i 2020-2025, noe som gjør at andre viktige og prioriterte områder vil kunne føre til at nødvendige samferdselsinvesteringer fortrenkes.

Vi mener det må være en målsetting at man tar de tyngste løftene i kommende NTP-periode. Vår oppfatning er at høyeste ramme må bli et minimum, da rommet for nye investeringer er svært lavt med lavere rammer. Høy ramme bør derfor økes for å gi plass til nye veginvesteringer.

Norsk økonomi tåler økt satsing på samferdsel

Norsk økonomi befinner seg nå i en stor omstillingsfase. Det er viktig at man da har gode rammebetingelser. NHO mener det er plass til store samferdselsinvesteringer innenfor handlingsregelen. Statens finansielle handlingsrom de nærmeste 5-10 årene vil være stort, både historisk sett i Norge og i forhold til andre land.

NHO understreker imidlertid at forutsetningen for en slik solid økning av budsjettene som vi foreslår, er at samferdselsutbyggingen skjer mer effektivt og at de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene prioriteres.

2. Grunnlag for våre prioriterte prosjekter

Byområder/store by- og arbeidsmarkedsregioner

Våre byregioner opplever i dag store voksesmerter, noe som legger et stort press på infrastrukturen. Dette gjør at NTP må prioritere samferdselsprosjekter som realiserer effektive, vekstkraftige og omstillingsdyktige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette vil også skape gode ringvirkninger for omland/distrikter der disse kobles på byregioner og andre sterke næringsregioner.

Nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport

Fremkommelighetsutfordringer påvirker næringslivet i Møre og Romsdal. Det er viktig å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner og landsdeler sammen. I tillegg må man sørge for utvikling av effektive øst/vest transportkorridorer mot E-6, som er vår vei mot de internasjonale markedene. Eksportvegen E-136 gjennom Romsdalen er svært belastet av raskt økende godstrafikk og må utbedres snarest mulig.

3. Raskere utbygging, styrke gjennomføringskraften

En viktig forutsetning for å bruke store ressurser på samferdsel er at midlere brukes effektivt og på en slik måte at prosjektene gjennomføres raskt. NHO har lenge ment at det er nødvendig å halvere planleggingstiden fra dagens gjennomsnitt på 9-10 år og ned til 5 år. Dette er også noe det er bred politisk enighet om. For å oppnå dette må man gjøre ulike grep som bedre koordinering av planarbeidet i staten og effektivisering av innsigelsesordningen, samt bruk av finansierings- og gjennomføringsmodeller som stimulerer til økt gjennomføringskraft.

For å komme ned mot 5 år må det gjøres ytterligere grep. Konkret bør man sørge for at det ligger sterkere føringer etter regjeringens beslutning basert på KVU/KS1. Det vil bety mindre muligheter for omkamper og nye utredninger etter at et konsept er valgt. Videre bør statlig plan være hovedregel for prosjekter som krysser kommunegrenser. Det bør i tillegg være slik at man har en mye mer forpliktende deltakelse i en tidligfase og begrenser mulighetene til endringer i planfasen.

NHO Møre og Romsdal har prioritert følgende prosjekter i NTP 2018-2029:

Fergefri E-39 med tilførselsveier:

Romsdalsfjorden:	Møreaksen oppstart i 2019
Sula fjorden:	Hafast oppstart i 2023
Halsafjorden:	Oppstart i 2024

Alle delprosjekter på fergefri E-39 må sikres nok planleggingsmidler for å holde optimal fremdrift.

Regjeringens ambisjoner for fergefri E-39 er store. Vi er derimot av den oppfatning at det er mulig å ta ned ambisjonene for å få realisert prosjektene. Å få på plass fjordkryssingene haster, men det er ikke behov for 4-felts vei gjennom Møre og Romsdal nå, med unntak av strekningen Ålesund-Molde. Eiksund-sambandet vil kunne fungere godt i mange år fremover, og bru over Vartdalsfjorden kan utsettes og bygges når behovet melder seg i fremtiden. Fjordkryssingene er viktig for å binde fylket tettere sammen, og vil bidra til å skape store bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ikke minst er dette viktig for næringstransporter og arbeidspendling. Redusert reisetid, døgnåpne veger, beredskap og trafikksikkerhet er helt avgjørende for at et moderne samfunn skal fungere.

I tillegg har vi også prioritert:

E-39 Betna- Stormyra – oppstartsmidler til investering må på plass i Statsbudsjettet for 2017
E-136 Romsdalen: Horgheim-Stuguflåten
Rv 15 Strynefjellet, ny trase som muliggjør fremtidig arm mot Geiranger.

Bypakkene i Ålesund, Molde og Kristiansund, må prioriteres for å løse flaskehalser snarest mulig.

NHO Møre og Romsdal mener også at Staten bør overta fire fylkesveger i Møre og Romsdal. Dette er: fv 60, fv 61, fv 64, fv 65. Se vedlagte brev til Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal. Transportetatene har kun foreslått at fv 64 skal overtas av Staten.

Med vennlig hilsen
NHO Møre og Romsdal

Torill Ytreberg (sign)
regiondirektør

