

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0032 Oslo

UTTALE TIL FORSLAG OM NY NASJONAL TRANSPORTPLAN – NTP 2018-29

ORKide- Nordmøre regionråd tar utgangspunkt i fremlagte grunnlagsdokument for NTP 2018-29, og vil med dette oversende en høringsuttale til ny NTP 2018-29.

Vedlikeholdsetterslep og økonomiske rammer for fylkesveinettet.

Fylkesveiene har et stort vedlikeholdsetterslep og kvaliteten på veiene er variabel og delvis dårlig. Fylkesfergedriften i Møre og Romsdal er sterkt underfinansiert. Det er derfor viktig at rammeoverføringene blir tilstrekkelige slik at fylkeskommunen kan ivareta sin rolle som vegeier. Dette også for å unngå at norsk veinett får vesentlig ulik standard avhengig av om stat eller fylke er veieier.

Omklassifisering

Vi ber også om at FV 65 som en fylkeskryssende vei og FV 64 som en nasjonal turistvei og interregional vei i vårt område blir omklassifisert fra fylkesvei til riksvei.

Korridorer og strekninger som er viktig for oss i kommende NTP 2018-29:

E39

- Fergefri E39 – Halsafjorden som pilotprosjekt

Stortinget har sluttet seg til ambisjonene om en utbedret fergefri E39 i løpet av en 20 års periode. E 39 Halsafjorden har ferdig kommunedelplan for hele konseptstrekningen, og er klar for å starte opp med reguleringsarbeidet. Det må legges til rette for at samtlige fjordkryssinger på E39 får de planleggingsressurser som er nødvendig. Skal ambisjonene om 20 år opprettholdes må prosjektene realiseres etter hvert som de er teknologisk og planmessig modne. Halsafjorden har klimamessig gunstig beliggenhet og en bredde på aktuelt kryssings-punkt på ca. 2000 m. En tidligst mulig gjennomføring av prosjektet vil kunne gi viktig erfart kunnskap til anvendelse for mer krevende prosjekter på fergefri E-39. Derfor mener vi at prosjektet bør realiseres som en teknologipilot.

- Betna- Stormyra langs Vinjefjorden.

Dette er en viktig interregional transportkorridor mellom Møre og Trøndelag, som har en høy andel tungtrafikk, sterk trafikkvekst og store standardsprang. For at ulykkesrisikoen på strekningen ikke skal øke er det viktig at prosjektet prioriteres og startes opp senest i 2018, og gjennomføres sammenhengende for alle delstrekninger.

- **Batnfjorden – Hjelset**

Strekningen ønskes ferdig planlagt og gjennomført utbygd som viktig akseforbindelse mellom Mørebyene.

RV 70 Meisingset- Ålvundfossen

Veien er en viktig transportkorridor mellom indre og ytre Nordmøre, og er en viktig akseforbindelse til E6. Delstrekningen Øydegard –Bronnesset er utbedret, og det er igangsatt arbeider på Tingvoll –Meisingset. For å unngå utfordringer med store standardsprang må videre strekningen Meisingset- Ålvundfossen prioriteres i forlengelsen av pågående prosjekt.

RV 70 Krifast -Kristiansund

Krifast- Kristiansund er en viktig innfartsåre til regionsenteret, og slik strekning fremstår i dag er den en stor flaskehals i rushtid, og miljøbelastning for de som bor langs veien. Det er viktig at arbeidet med utbedringer kommer i gang.

Bypakken inn til Kristiansund

ORKide ber om bypakke inn til Kristiansund blir tatt inn i NTP

Kvernberget lufthavn - bygging av ny terminal.

NTP 2014-2023 omtaler planer for felles terminal i 2015/2016. Øvrige tilsvarende investeringer er gjennomført. Regionrådet forutsetter at man forholder seg til gjeldende planer, og at ny felles passasjer- og helikopterterminal ferdigstilles innen 30.06.2020.

Samfunnsøkonomiske analyser

Føringer for samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et av kravene som skal benyttes for rangering av prosjektene i dokumentet. Når dagens metode for beregning av samfunnsøkonomiske analyser i hovedsak tar hensyn til transportøkonomiske besparelser blir dette en svakhet i metoden. Dette resulterer i at plangrunnlagets prioriteringer blir gjort på mangelfullt grunnlag. Virkningene av samferdselsinvesteringene må komme bedre frem og synliggjøre ringvirkningene som følge av utvidede bo- arbeids og serviceregioner når man beregner samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Utbyggingsstrategi, gradvis utvikling av korridorer

Det legges opp til en utbygging av større prosjekter over lengre strekninger slik at man får bort den «klattvise» utbyggingen. Dette er en strategi vi vil støtte opp under, og som vil føre til en mer rasjonell og kostnadseffektiv utbedring og utvikling av veinettet.

Finansiering.

Bompengelån omtales med nedbetalingstider på 15 år. Nedbetalingstiden i beregningene bør etter vår vurdering i større grad gjenspeile levetiden på anlegg og installasjoner. For fergefrie prosjekter så vil bompengene erstatte fergebilletten som vil være en «bom» helt til en fastlandsforbindelse er realisert.

Konklusjon

En offensiv og fremtidsrettet samferdselspolitikk er viktig for den regionale utviklingen. Gode samferdselssløsninger gir grunnlag for gode bo- arbeids og serviceregioner. Norge har i dag store vedlikeholdsetterslep på vegsektoren og store investeringer som står for tur. Skal man møte utfordringene og mulighetene som er på veinettet forutsetter ORKide at minimum høy ramme legges til grunn ved behandling av NTP.

Kristiansund 23.06.2016

Med vennlig hilsen
ORKide - Nordmøre Regionråd



Ola E. Rognskog
leder