



Møre og Romsdal
fylkeskommune

FYLKESORDFØRAREN

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
«REF»	«REFDATO»	81579/2023/113	Anna Kristin Villa ,	29.06.2023

Høyringsfråsegn frå Møre og Romsdal av transportverksemdene sine leveransar til arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2025-2036

Fylkesordførar i Møre og Romsdal syner til brev frå Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet datert 3. april 2023, om høyring av transportverksemdene sine svar på oppdrag i høve arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2025-2036.

Fylkesordførar syner til vedtak i fylkestinget 21. juni, sak T-52/23 som er vedlagt dette brevet. I tillegg oversendast innspel Møre og Romsdal fylke har fått i samband med høyringa. Kommunane og andre aktørar i Møre og Romsdal har vore invitert til å kome med innspel til høyringsfråsegna frå Møre og Romsdal fylke, og eit høyringsmøte med kommunar, regionråd, hamneråd, LO og NHO vart gjennomført 21. april. Fylkeskommunen har så langt det har latt seg gjere tatt omsyn til innspela. Nokre skriftlege innspel kom etter den interne fristen fylkeskommunen sat 5.mai. Desse er vedlagt brevet, men ikkje vurdert i høyringsfråsegna.

På grunn av interne tidsfristar for den politiske behandlinga av saken i Møre og Romsdal er ikkje transportverksemdene sine leveransar som vart levert 8. mai, 26. mai eller 1. juni 2023 vurdert i høyringsfråsegna vår. Dette vil vi eventuelt kome tilbake til i møte med departementa 6. november 2023.

Med helsing

Line Hatmosø Hoem
fylkesordførar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur



Møre og Romsdal
fylkeskommune

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
15.05.2023	57146/2023	Anna Kristin Villa

Saksnr	Utval	Møtedato
E 10/23	Eldrerådet	22.05.2023
PNF 6/23	Rådet for personar med nedsett funksjonsevne	22.05.2023
UP 20/23	Ungdomspanelet	26.05.2023
SA 46/23	Samferdselsutvalet	31.05.2023
38/23	Fylkeskommunedirektøren - innstilling	31.05.2023
U 78/23	Fylkesutvalet	08.06.2023
T 52/23	Fylkestinget	19.06.2023

Høring av transportverksemdene sine analyser og prioriteringar til Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Fylkeskommunedirektøren si innstilling:

Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke. Fylkeskommunedirektøren tilrår å spele inn følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med fem mrd. kroner årleg i tolv år for strekningsvis utbetring av fylkesvegane i Noreg.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak.
3. Fylkestinget ber staten auke overføringane til fylkeskommunane slik at fylkeskommunane har tilstrekkelege rammer til å ivareta sitt ansvar for kritisk infrastruktur.
4. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
5. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Ålesund–Dombås i første seksårsperiode.
2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund.
3. E39 Ålesund–Molde, inkludert bypakke Ålesund og vidare arbeid med bypakke Molde.
4. E39 Volda–Furene.
5. E39 Breivika–Vegsund.
6. Korridorane RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger og RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget ber om at dette vert gjennomført i første seksårsperiode.
2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Behandling i Eldrerådet - 22.05.2023

Rådgivar på samferdselområdet Anna Kristin Villa orienterte om prosessen i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025 – 2036.

Mellvin Steinsvoll (AP) fremma forslag om slik uttalelse:

«Samferdselsmidlene til Møre og Romsdal fylkeskommune må økes.

Den fylkeskommunale og økonomi er generelt på bristepunktet.

Uventet sterk prisstigning og økende renter, truer viktige deler av den fylkeskommunale tjenesteproduksjon. For Møre og Romsdal fylkeskommune, er gjeldsbelastningen på ca. 10,0 mrd. en situasjon som bekymrer eldrerådet sterkt. Med en slik gjeldsbelastning, kan den renteøkning som har skjedd og den som det meldes om vil komme, lett føre til en fylkeskommune i ROBEK. Økonomien i Møre og Romsdal fylkeskommune må styrkes snarest.

På samferdsels- og transportområdene, er situasjon svært vanskelig. Fylkesvegnettet er en av de viktigste nervene for alt vi som innbyggere i Møre og Romsdal skal foreta oss og leve av. For fylkets næringsliv, er fylkesveiene et være eller ikke være både for dagens drift og videre utvikling. Med et etterslep i vedlikeholdet av vårt fylkesvegnett på ca. 12 mrd, er vegnettet med tilhørende bruer, svært nær en kollaps. Situasjon er så alvorlig at vegmyndighetene har fordi bæreevnen er for dårlig, funnet det nødvendig å gå til det drastiske skritt det er å innskrenke kjørebanelen på mange av fylkesvegnettet bruer. Den foretatte innskrenking hemmer ikke bare de kjørende, men i høy grad også de myke gående og syklende. Tilstanden har til dels skapt ulykkespunkt.

Eldrerådet i Møre og Romsdal, ser fylkeskommunens ansvar for fylkesvegnett og gode transportløsninger som en viktig del av folkehelseansvaret. Med delansvar for gjennomføringen av reformene «Leve hele livet» og «Bo trygt hjemme», har fylkeskommunen blant annet, ansvar for tilrettelegging av godt tilrettelagte transportløsninger, et godt og utbredt kollektivtilbud på land og sjø, gode og trygge gang- og sykkelveger samt godt vedlikehold og enkelte steder, god fremkommelighet både sommer og vinter.

Eldrerådet i Møre og Romsdal er bekymret for situasjon slik den er i ferd med å utvikle seg. Et sterkt økende antall eldre de neste 15 - 20 årene, skal ikke være noe problem. Det skal være et sunnhetstegn i vårt samfunn at folk blir eldre og at de holder seg friske lenger. I Møre og Romsdal vil økningen blant annet bety at antall eldre over 80 år, vil øke med ca. 11.400 innen 2037. I midler tid kan et sterkt økende antall eldre i vårt velferdssamfunn gi noen utfordringer som må løses, men den jobben må vårt velferdssamfunn løse. Det må settes inn ressurser som er bestemt for formålet og det må skapes forståelse for at vil alle før eller senere har en mulighet til å bli eldre og gamle. Vi må prioritere områder i de eldres hverdag.

NTP er en plan for alle, også de eldre. NTP 2025 - 2036 må opprustes med økonomi som tar hensyn til hele vår utvikling. Det må spesielt tas hensyn til de utfordringer som ligger i endringer i befolkningens alderssammensetning og de vedtatte reformer for å bedre de eldres situasjon. Staten må ruste opp NTP på en måte som viser vilje til å prioritere de eldres hverdag og om nødvendig, med øremerkede midler.»

Votering:

Eldrerådet slutta seg til innstillinga frå fylkeskommunedirektøren.

Eldrerådet vedtok samrøystes forslaget til uttalelse frå Mellvin Steinsvoll.

Samrøystes tilråding frå Eldrerådet - 22.05.2023

Eldrerådet slutta seg til innstillinga frå fylkeskommunedirektøren med følgjande uttalelse:

Samferdselsmidlene til Møre og Romsdal fylkeskommune må økes.

Den fylkeskommunale og økonomi er generelt på bristepunktet.

Uventet sterk prisstigning og økende renter, truer viktige deler av den fylkeskommunale tjenesteproduksjon. For Møre og Romsdal fylkeskommune, er gjeldsbelastningen på ca. 10,0 mrd. en situasjon som bekymrer eldrerådet sterkt. Med en slik gjeldsbelastning, kan den renteøkning som har skjedd og den som det meldes om vil komme, lett føre til en fylkeskommune i ROBES. Økonomien i Møre og Romsdal fylkeskommune må styrkes snarest.

På samferdsels- og transportområdene, er situasjon svært vanskelig. Fylkesvegnettet er en av de viktigste nervene for alt vi som innbyggere i Møre og

Romsdal skal foreta oss og leve av. For fylkets næringsliv, er fylkesveiene et være eller ikke være både for dagens drift og videre utvikling. Med et etterslep i vedlikeholdet av vårt fylkesvegnett på ca. 12 mrd, er vegnettet med tilhørende bruer, svært nær en kollaps. Situasjon er så alvorlig at vegmyndighetene har fordi bæreevnen er for dårlig, funnet det nødvendig å gå til det drastiske skritt det er å innskrenke kjørebanelen på mange av fylkesvegnettet bruer. Den foretatte innskrenking hemmer ikke bare de kjørende, men i høy grad også de myke gående og syklende. Tilstanden har til dels skapt ulykkespunkt.

Eldrerådet i Møre og Romsdal, ser fylkeskommunens ansvar for fylkesvegnett og gode transportløsninger som en viktig del av folkehelseansvaret. Med delansvar for gjennomføringen av reformene «Leve hele livet» og «Bo trygt hjemme», har fylkeskommunen blant annet, ansvar for tilrettelegging av godt tilrettelagte transportløsninger, et godt og utbredt kollektivtilbud på land og sjø, gode og trygge gang- og sykkelveger samt godt vedlikehold og enkelte steder, god fremkommelighet både sommer og vinter.

Eldrerådet i Møre og Romsdal er bekymret for situasjon slik den er i ferd med å utvikle seg. Et sterkt økende antall eldre de neste 15 - 20 årene, skal ikke være noe problem. Det skal være et sunnhetstegn i vårt samfunn at folk blir eldre og at de holder seg friske lenger. I Møre og Romsdal vil økningen blant annet bety at antall eldre over 80 år, vil øke med ca. 11.400 innen 2037. I midler tid kan et sterkt økende antall eldre i vårt velferdssamfunn gi noen utfordringer som må løses, men den jobben må vårt velferdssamfunn løse. Det må settes inn ressurser som er bestemt for formålet og det må skapes forståelse for at vil alle før eller senere har en mulighet til å bli eldre og gamle. Vi må prioritere områder i de eldres hverdag.

NTP er en plan for alle, også de eldre. NTP 2025 - 2036 må opprustes med økonomi som tar hensyn til hele vår utvikling. Det må spesielt tas hensyn til de utfordringer som ligger i endringer i befolkningens alderssammensetning og de vedtatte reformer for å bedre de eldres situasjon. Staten må ruste opp NTP på en måte som viser vilje til å prioritere de eldres hverdag og om nødvendig, med øremerkede midler.

Behandling i Rådet for personar med nedsett funksjonsevne - 22.05.2023
Rådgivar på samferdselområdet Anna Kristin Villa orienterte om prosessen i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025 – 2036.

Siv Katrin Ulla Hagala (AP) fremma på vegner av rådet følgjande forslag:

- «1. Rådet for personar med nedsett funksjonsevne støtter innstillinga til fylkeskommunedirektøren.
2. Vi vil likevel minne om at universell utforming må leggest til grunn for all planlegging og gjennomføring, og gjennom heile prosessen. Den reelle universelle utforminga må sikrast slik at ALLE skal kunne delta i samfunnet. Vi må klare å inkludere alle gjennom heile livet.»

Votering:

Punkt 1 i forslaget frå Siv Katrin Ulla Hagala med fleire fekk 5 røyster og vart vedteke. 1 røysta mot (FRP).

Punkt 2 forslaget frå Siv Katrin Ulla Hagala med fleire vart samrøystes vedteke.

Tilråding frå Rådet for personar med nedsett funksjonsevne - 22.05.2023

1. Rådet for personar med nedsett funksjonsevne støtter innstillinga til fylkeskommunedirektøren.

2. Vi vil likevel minne om at universell utforming må leggest til grunn for all planlegging og gjennomføring, og gjennom heile prosessen. Den reelle universelle utforminga må sikrast slik at ALLE skal kunne delta i samfunnet. Vi må klare å inkludere alle gjennom heile livet.

Behandling i Ungdomspanelet - 26.05.2023

Nikola Bileska, Kasper Dalhaug og Ola Orset fremma følgjande forslag: Ungdomspanelet stiller seg positivt til følgjande tiltak i den nasjonale transportplanen:

1. Påskunding av handlingsplan med eitt år for raskare implementering av tiltak og oppnåelse av mål.
2. Revisjon av takstsoner i tråd med kommunegrenser for betre koordinering og harmonisert transportstruktur.p
3. Styrkte innsats for trafikktryggleik gjennom overvaking, opplæring og betre infrastruktur.
4. Prioritering av mindre investeringstiltak som oppgradering av vegar, gang- og sykkelvegar, og betre kollektivtransport og nullutsleppsteknologi.
5. Fokus på kollektivtransport, redusera klimagassutslepp og framme berekraftige transportløyningar.
6. Stor satsing på vegvedlikehald for å sikra gode og tryggja vegar over heile landet.
7. Universell utforming av trafikken for auka trafikktryggleik og inkluderande transportsystem.

Ungdomspanelet ser fram til implementeringa av tiltaka for ein meir effektiv og berekraftig transportsektor.

Votering:

Forslaget frå Nikola Bileska, Kasper Dalhaug og Ola Orset blei samrøystes vedteke.

Samrøystes tilråding frå Ungdomspanelet - 26.05.2023

Ungdomspanelet stiller seg positivt til følgjande tiltak i den nasjonale transportplanen:

1. Påskunding av handlingsplan med eitt år for raskare implementering av tiltak og oppnåelse av mål.
2. Revisjon av takstsoner i tråd med kommunegrenser for betre koordinering og harmonisert transportstruktur.p
3. Styrkte innsats for trafikktryggleik gjennom overvaking, opplæring og betre infrastruktur.
4. Prioritering av mindre investeringstiltak som oppgradering av vegar, gang- og sykkelvegar, og betre kollektivtransport og nullutsleppsteknologi.
5. Fokus på kollektivtransport, redusera klimagassutslepp og framme berekraftige transportløyningar.

6. Stor satsing på vegvedlikehald for å sikra gode og tryggja vegar over heile landet.

7. Universell utforming av trafikken for auka trafikktryggleik og inkluderande transportsystem.

Ungdomspanelet ser fram til implementeringa av tiltaka for ein meir effektiv og berekraftig transportsektor.

Behandling i Samferdselsutvalet - 31.05.2023

Carl Johansen (MDG) fremma følgjande forslag:

«Nytt punkt 1) 3. til erstatning for det som står i innstillinga - flyttes opp som nytt punkt 1:

Fylkestinget ber staten prioritere veivedlikehold, kollektivtrafikk og fergetilbud foran store veiprosjekter som er i konflikt med klima- og naturmålene. Disse prioriteringene må gjenspeile seg både i overordnede prinsipper for NTP og for overføringer til det enkelte fylke.

2) Første seksårsperiode

3. endring til: Bypakke Ålesund og vidare arbeid med bypakke Molde.

Andre seksårsperiode

1. Stryk: E39

3) Flytt opp punkt 5 så det blir punkt 1.»

Anne Marie Fiksdal (FRP) fremma på vegner av seg sjølv og Jan Steinar Engeli Johansen (FRP) følgjande forslag:

«Møre og Romsdal fylkeskommune forventer at Nasjonal transportplan 2025–2036 får ett mer helskaplig perspektiv på transportsystemet og legger til grunn at ressursbruken skal gagne fylkene i hele landet.

Fylkeskommunedirektøren tilrår å spille inn følgende prioriteringer for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1. Statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, der staten tar minst 50 % av kostnaden i ett forpliktende samarbeid med fylkene.
2. Reetablere rassikringspotten under ramme/post 31, med økte løvinger hvert år til fylkeskommunene.
3. Statlig tilskudds pakke for å kompensere for null og lavutslippsbåter samt ferger. Staten har innført krav om dette og må ta ekstrakostnadene fylkeskommunene har fått.
4. Økt satsning på trafikktrygging.

Første seksårsperioden prioriteringer fra Møre og Romsdal fylkeskommune:

1. Eksportvegen E-136 Ålesund -Bjorli, E-136 Ålesund – Vestnes/Tresfjordbrua må planlegges/prosjekteres med oppstart tidlig i perioden. E-136 Vestnes/Tresfjordbrua -Bjorli, økt løyving til Nye Veger AS.

Møre og Romsdal fylkeskommune er sterkt kritiske til at Statens Vegvesen har foreslått å ta E-136 Moa til Vestnes helt ut av NTP. Dette er fylkets mest trafikkerte vegstrekning og den viktigste eksportvegen i landsdelen, med om lag 12 000 biler i døgnet fra Moa til Digerneset. Viser her til uttale til NTP fra Ålesund og Vestnes kommune som underbygger dette.

2. E-39 Veibust-Blindheim-Moa, «dødsvegen» i vår region må prioriteres tidlig i perioden med firefelts vei.
3. RV 70 flere tiltak på strekninga må prioriteres
4. FV 64 må bli omgjort til riksveg og Langfjordkryssinga må realiseres som riksveg - fjordkryssingsprosjekt. Dette er eksportvegen til heile Molde og Nordmøreregionen.
5. RV 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, «gryteklart prosjekt»
6. E-39 Bjerkeset-Alstad og E39 Årø-Lønset.
7. E39 Volda-Furene.

Anne Marie Fiksdal (FRP) trekte forslaget før votering.

Anne Marie Fiksdal (FRP) fremma på vegner av seg sjølv og Jan Steinar Engeli Johansen (FRP) følgjande forslag:

«Møre og Romsdal fylkeskommune forventer at Nasjonal transportplan 2025–2036 får ett mer helskaplig perspektiv på transportsystemet og legger til grunn at ressursbruken skal gagne fylkene i hele landet. Fylkeskommunedirektøren tilrår å spille inn følgende prioriteringer for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1. Statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, der staten tar minst 50 % av kostnaden i ett forpliktende samarbeid med fylkene.
2. Reetablere rassikringspotten under ramme/post 31, med økte løvinger hvert år til fylkeskommunene.
3. Statlig tilskudds pakke for å kompensere for null og lavutslippsbåter samt ferger. Staten har innført krav om dette og må ta ekstrakostnadene fylkeskommunene har fått.
4. Økt satsning på trafikktrygging.

Første seksårsperioden prioriteringer fra Møre og Romsdal fylkeskommune:

1. Eksportvegen E-136 Ålesund -Bjørli, E-136 Ålesund – Vestnes/Tresfjordbrua må planlegges/prosjekteres med oppstart tidlig i perioden. E-136 Vestnes/Tresfjordbrua -Bjørli, økt løyving til Nye Veger AS.

Møre og Romsdal fylkeskommune er sterkt kritiske til at Statens Vegvesen har foreslått å ta E-136 Moa til Vestnes helt ut av NTP. Dette er fylkets mest trafikkerte vegstrekning og den viktigste eksportvegen i landsdelen, med om lag 12 000 biler i døgnet fra Moa til Digerneset. Viser her til uttale til NTP fra Ålesund og Vestnes kommune som underbygger dette.

2. E-39 Veibust-Blindheim-Moa, «dødsvegen» i vår region må prioriteres tidlig i perioden med firefelts vei.
3. RV 70 flere tiltak på strekninga må prioriteres
4. FV 64 må bli omgjort til riksveg og Langfjordkryssinga må realiseres som riksveg - fjordkryssingsprosjekt. Dette er eksportvegen til heile Molde og Nordmøreregionen.
5. RV 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, «gryteklart prosjekt»
6. E-39 Bjerkeset-Alstad og E39 Årø-Lønset.
7. E39 Volda-Furene.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet: Første seksårsperiode: 1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast. 2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet. 3. Kartlegging av samanfallande

energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast. 4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.

4) Gods frå veg til sjø og bane Første seksårsperiode: 1. Stad skipstunnel. Fylkestinget ber om at dette vert gjennomført i første seksårsperiode. 2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast 3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet. 4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Kristin Sørheim (SP) fremma på vegner av seg sjølv, SP, AP, KRF, UAVH og H følgjande forslag:

«Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

Dersom det må reduserast på dei økonomiske rammene, meiner Møre og Romsdal fylkeskommune at størstedelen av midlane skal gå til vedlikehald og fornying av eksisterande offentleg infrastruktur og til å finansiere overgang til nullutslepp i all kollektivtrafikk.

Oppstart av nye prosjekt må da reduserast til å gjennomføre prosjekt som er starta opp, prosjekt som er kritiske for beredskap og framkome og prosjekt som er ferdig regulerte og klare til oppstart i første periode.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner prinsipalt at ramma bør aukast ut over 2023-ramma + 10% for å sikre nødvendig infrastruktur og beredskap i heile landet. Vi har da følgjande prioriteringar:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med minimum fem mrd. kroner årleg i tillegg til tunnel- og rassikringsmidlar fram til vedlikehaldsetterslepet er retta opp. Midlane skal plasserast på tabell C og fordelast etter behov når ny kartlegging er gjennomført.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak, både på riksveg og fylkesveg
3. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
 - Gjere ferjeavløysingsordninga betre.
4. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Vestnes – Dombås i første seksårsperiode. Det betyr at prioriteringskriteriet til Nye veier må løfte fram trafikktrygging og næringstrafikk og Nye Veier må også kompensere for den ekstraordinære prisstigninga slik at E 136 Dombås – Vestnes kan prioriterast no.

Mindre prosjekt som er klare til oppstart i første periode og som er avgjerande for beredskap og trafikktryggleik:

2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund
3. E 39 Volda-Furene

Større prosjekt som er avgjerande for trafikktryggleik og å knyte saman bu- og arbeidsmarknader:

4. E39 Ålesund–Molde. Vi foreslår at E39 Breivika-Vegsund blir slått saman med E39 Molde-Ålesund og at planlegging av heile strekninga Vik-Breivika- Vegsund må gjennomførast utan opphald. SVV må få utvida mandat for å finne dei beste løysingane sør for Romsdalsfjorden. Delstrekningar bør oppstartast etter kvart som regulering og prosjektering er ferdig, men det er avgjerande viktig å sikre koordinert utbygging av heile strekninga Molde-Vegsund. Flaskehalsar og trafikktryggingstiltak (t.d. Veibustkrysset) bør gjennomførast snarast.
5. RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger. Planlegging med sikte på oppstart i slutten av første periode.
6. RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal. Planlegging.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallede energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget føreset at prosjektet får startløyving i 2024 og vert gjennomført i første seksårsperiode.
2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast

3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.»

Votering:

Forslaget fremma av Carl Johansen (MDG), punkt 1, fekk 3 røyster (MDG, 1SP, UAVH) og fall.

Forslaget fremma av Carl Johansen (MDG), punkt 2 første seksårsperiode, fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Forslaget fremma av Carl Johansen (MDG), punkt 2 andre seksårsperiode, fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Forslaget fremma av Carl Johansen (MDG), punkt 3, fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Fylkeskommunedirektøren si innstilling fekk 0 røyster og fall.

Forslaget fremma av Anne Marie Fiksdal (FRP) fekk 2 røyster (FRP) og fall.

Forslaget fremma av Kristin Sørheim (SP) fekk 8 røyster og blei vedteke, medan 3 røysta (FRP, MDG) imot.

Tilråding frå Samferdselsutvalet - 31.05.2023

Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

Dersom det må reduserast på dei økonomiske rammene, meiner Møre og Romsdal fylkeskommune at størstedelen av midlane skal gå til vedlikehald og fornying av eksisterande offentleg infrastruktur og til å finansiere overgang til nullutslepp i all kollektivtrafikk.

Oppstart av nye prosjekt må da reduserast til å gjennomføre prosjekt som er starta opp, prosjekt som er kritiske for beredskap og framkome og prosjekt som er ferdig regulerte og klare til oppstart i første periode.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner prinsipalt at ramma bør aukast ut over 2023-ramma + 10% for å sikre nødvendig infrastruktur og beredskap i heile landet. Vi har da følgjande prioriteringar:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med minimum fem mrd. kroner årleg i tillegg til tunnel- og rassikringsmidlar fram til vedlikehaldsetterslepet er retta opp. Midlane skal plasserast på tabell C og fordelast etter behov når ny kartlegging er gjennomført.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak, både på riksveg og fylkesveg
3. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
 - Gjere ferjeavløysingsordninga betre.

4. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Vestnes – Dombås i første seksårsperiode. Det betyr at prioriteringskriteriet til Nye veier må løfte fram trafikktrygging og næringstrafikk og Nye Veier må også kompensere for den ekstraordinære prisstigninga slik at E 136 Dombås – Vestnes kan prioriterast no.

Mindre prosjekt som er klare til oppstart i første periode og som er avgjerande for beredskap og trafikktryggleik:

2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund
3. E 39 Volda-Furene

Større prosjekt som er avgjerande for trafikktryggleik og å knyte saman bu- og arbeidsmarknader:

4. E39 Ålesund–Molde. Vi foreslår at E39 Breivika-Vegsund blir slått saman med E39 Molde-Ålesund og at planlegging av heile strekninga Vik-Breivika-Vegsund må gjennomførast utan opphald. SVV må få utvida mandat for å finne dei beste løysingane sør for Romsdalsfjorden. Delstrekningar bør oppstartast etter kvart som regulering og prosjektering er ferdig, men det er avgjerande viktig å sikre koordinert utbygging av heile strekninga Molde-Vegsund. Flaskehalsar og trafikktryggingstiltak (t.d. Veibustkrysset) bør gjennomførast snarast.
5. RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger. Planlegging med sikte å oppstart i slutten av første periode.
6. RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal. Planlegging.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget føreset at prosjektet får startløyving i 2024 og vert gjennomført i første seksårsperiode.

2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Fylkeskommunedirektøren legg tilrådinga frå samferdselsutvalet til grunn og legg fram saka med slik innstilling:

Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

Dersom det må reduserast på dei økonomiske rammene, meiner Møre og Romsdal fylkeskommune at størstedelen av midlane skal gå til vedlikehald og fornying av eksisterande offentleg infrastruktur og til å finansiere overgang til nullutslepp i all kollektivtrafikk.

Oppstart av nye prosjekt må da reduserast til å gjennomføre prosjekt som er starta opp, prosjekt som er kritiske for beredskap og framkome og prosjekt som er ferdig regulerte og klare til oppstart i første periode.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner prinsipalt at ramma bør aukast ut over 2023-ramma + 10% for å sikre nødvendig infrastruktur og beredskap i heile landet. Vi har da følgjande prioriteringar:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med minimum fem mrd. kroner årleg i tillegg til tunnel- og rassikringsmidlar fram til vedlikehaldsetterslepet er retta opp. Midlane skal plasserast på tabell C og fordelast etter behov når ny kartlegging er gjennomført.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak, både på riksveg og fylkesveg
3. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
 - Gjere ferjeavløysingsordninga betre.
4. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Vestnes – Dombås i første seksårsperiode. Det betyr at prioriteringskriteriet til Nye veier må løfte fram trafikktrygging og næringstrafikk og Nye Veier må også kompensere for den ekstraordinære prisstigninga slik at E 136 Dombås – Vestnes kan prioriterast no.

Mindre prosjekt som er klare til oppstart i første periode og som er avgjerande for beredskap og trafikktryggleik:

2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund
3. E 39 Volda-Furene

Større prosjekt som er avgjerande for trafikktryggleik og å knyte saman bu- og arbeidsmarknader:

4. E39 Ålesund–Molde. Vi foreslår at E39 Breivika-Vegsund blir slått saman med E39 Molde-Ålesund og at planlegging av heile strekninga Vik-Breivika-Vegsund må gjennomførast utan opphald. SVV må få utvida mandat for å finne dei beste løysingane sør for Romsdalsfjorden. Delstrekningar bør oppstartast etter kvart som regulering og prosjektering er ferdig, men det er avgjerande viktig å sikre koordinert utbygging av heile strekninga Molde-Vegsund. Flaskehalsar og trafikktryggingstiltak (t.d. Veibustkrysset) bør gjennomførast snarast.
5. RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger. Planlegging med sikte å oppstart i slutten av første periode.
6. RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal. Planlegging.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget føreset at prosjektet får startløyving i 2024 og vert gjennomført i første seksårsperiode.
2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Behandling i Fylkesutvalet - 08.06.2023

Carl Johansen (MDG) fremma på vegner av seg sjølv og Kim Thoresen (SV) følgjande forslag:

«Opprettholder opprinnelig innstilling til Samferdselsutvalget, med følgende endringer:

Nytt punkt 1) 3. til erstatning for det som står i innstillinga - flyttes opp som nytt punkt 1:

Fylkestinget ber staten prioritere veivedlikehold, kollektivtrafikk og fergetilbud foran store veiprojekter som er i konflikt med klima- og naturmålene. Disse prioriteringene må gjenspeile seg både i overordnede prinsipper for NTP og for overføringer til det enkelte fylke.

2) Første seksårsperiode

3. endring til: Bypakke Ålesund og vidare arbeid med bypakke Molde.

Andre seksårsperiode

1. Stryk: E39

3) Flytt opp punkt 5 så det blir punkt 1.»

Anne Marie Fiksdal (FRP) fremma på vegner av seg sjølv, Geir Stenseth (FRP) og Hans Olav Myklebust (FRP) følgjande forslag:

«Møre og Romsdal fylkeskommune forventer at Nasjonal transportplan 2025–2036 får ett mer helskaplig perspektiv på transportsystemet og legger til grunn at ressursbruken skal gagne fylkene i hele landet. Fylkeskommunedirektøren tilrår å spille inn følgende prioriteringer for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1)

1. Statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, der staten tar minst 50 % av kostnaden i ett forpliktende samarbeid med fylkene.

2. Reetablere rassikringspotten under ramme/post 31. med økte løyvinger hvert år til fylkeskommunene.

3. Statlig tilskudds pakke for å kompensere for null og lavutslippsbåter samt ferger. Staten har innført krav om dette og må ta ekstrakostnadene fylkeskommunene har fått.

4. Økt satsning på trafikktrygging.

Første seksårsperioden prioriteringer fra Møre og Romsdal fylkeskommune:

2)

Eksportvegen E-136 Ålesund -Bjorli, E-136 Ålesund – Vestnes/Tresfjordbrua må planlegges/prosjekteres med oppstart tidlig i perioden. E-136

Vestnes/Tresfjordbrua -Bjorli, økt løyving til Nye Veger AS.

Møre og Romsdal fylkeskommune er sterkt kritiske til at Statens Vegvesen har foreslått å ta E-136 Moa til Vestnes helt ut av NTP. Dette er fylkets mest trafikkerte vegstrekning og den viktigste eksportvegen i landsdelen, med om lag 12 000 biler i døgnet fra Moa til Digerneset. Viser her til uttale til NTP fra Ålesund og Vestnes kommune som underbygger dette.

E-39 Veibust-Blindheim-Moa, «dødsvegen» i vår region må prioriteres tidlig i perioden med firefelts vei. 3. RV 70 flere tiltak på strekninga må prioriteres 4. FV 64 må bli omgjort til riksveg og Langfjordkryssinga må realiseres som riksveg - fjordkryssingsprosjekt. Dette er eksportvegen til heile Molde og Nordmøreregionen. 5. RV 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, «gryteklart prosjekt» 6. E-39 Bjerkeset-Alstad og E39 Årø-Lønset. 7. E39 Volda-Furene.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet: Første seksårsperiode: 1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast. 2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet. 3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast. 4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.

4) Gods frå veg til sjø og bane Første seksårsperiode: 1. Stad skipstunnel. Fylkestinget ber om at dette vert gjennomført i første seksårsperiode. 2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast. 3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet. 4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.»

Votering:

Forslaget frå Carl Johansen med fleire fekk 2 røyster (MDG, SV) og fall.

Forslaget frå Anne Marie Fiksdal med fleire fekk 4 røyster (FRP, SV) og fall.

Fylkeskommunedirektøren si innstilling fekk 8 røyster (AP, SP, KRF, H, V) og vart vedteke. 5 røysta mot (MDG, FRP, SV).

Innstilling frå Fylkesutvalet - 08.06.2023

Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

Dersom det må reduserast på dei økonomiske rammene, meiner Møre og Romsdal fylkeskommune at størstedelen av midlane skal gå til vedlikehald og fornying av eksisterande offentleg infrastruktur og til å finansiere overgang til nullutslepp i all kollektivtrafikk.

Oppstart av nye prosjekt må da reduserast til å gjennomføre prosjekt som er starta opp, prosjekt som er kritiske for beredskap og framkome og prosjekt som er ferdig regulerte og klare til oppstart i første periode.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner prinsipalt at ramma bør aukast ut over 2023-ramma + 10% for å sikre nødvendig infrastruktur og beredskap i heile landet. Vi har da følgjande prioriteringar:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med minimum fem mrd. kroner årleg i tillegg til tunnel- og rassikringsmidlar fram til vedlikehaldsetterslepet er retta opp. Midlane skal plasserast på tabell C og fordelast etter behov når ny kartlegging er gjennomført.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak, både på riksveg og fylkesveg
3. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
 - Gjere ferjeavløysingsordninga betre.

4. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Vestnes – Dombås i første seksårsperiode. Det betyr at prioriteringskriteriet til Nye veier må løfte fram trafikktrygging og næringstrafikk og Nye Veier må også kompensere for den ekstraordinære prisstigninga slik at E 136 Dombås – Vestnes kan prioriterast no.

Mindre prosjekt som er klare til oppstart i første periode og som er avgjerande for beredskap og trafikktryggleik:

2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund
3. E 39 Volda-Furene

Større prosjekt som er avgjerande for trafikktryggleik og å knyte saman bu- og arbeidsmarknader:

4. E39 Ålesund–Molde. Vi foreslår at E39 Breivika-Vegsund blir slått saman med E39 Molde–Ålesund og at planlegging av heile strekninga Vik-Breivika-Vegsund må gjennomførast utan opphald. SVV må få utvida mandat for å finne dei beste løysingane sør for Romsdalsfjorden. Delstrekningar bør oppstartast etter kvart som regulering og prosjektering er ferdig, men det er avgjerande viktig å sikre koordinert utbygging av heile strekninga Molde-Vegsund. Flaskehalsar og trafikktryggingstiltak (t.d. Veibustkrysset) bør gjennomførast snarast.
5. RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger. Planlegging med sikte å oppstart i slutten av første periode.
6. RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal. Planlegging.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget føreset at prosjektet får startløyving i 2024 og vert gjennomført i første seksårsperiode.

2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Behandling i Fylkestinget - 21.06.2023

Carl Johansen (MDG) fremma på vegner av seg sjølv og Kim Thoresen (SV) følgjande forslag:

«Opprettholder opprinnelig innstilling til Samferdselsutvalget, med følgende endringer:

1)

Nytt punkt 1) 3. til erstatning for det som står i innstillinga - flyttes opp som nytt punkt 1:

Fylkestinget ber staten prioritere veivedlikehold, kollektivtrafikk og fergetilbud

foran store veiprojekter som er i konflikt med klima- og naturmålene. Disse prioriteringene må gjenspeile seg både i overordnede prinsipper for NTP og for overføringer til det enkelte fylke.

2)

Første seksårsperiode

3. endring til: Bypakke Ålesund og vidare arbeid med bypakke Molde.

Andre seksårsperiode

1. Stryk: E39

3)

Flytt opp punkt 5 så det blir punkt 1.»

Anne Marie Fiksdal (FRP) fremma følgjande forslag:

«Møre og Romsdal fylkeskommune forventer at Nasjonal transportplan 2025–2036 får ett mer helskaplig perspektiv på transportsystemet og legger til grunn at ressursbruken skal gagne fylkene i hele landet.

Fylkeskommunedirektøren tilrår å spille inn følgende prioriteringer for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1. Statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, der staten tar minst 50 % av kostnaden i ett forpliktende samarbeid med fylkene.

2. Reetablere rassikringspotten under ramme/post 31, med økte løvninger hvert år til fylkeskommunene.

3. Statlig tilskudds pakke for å kompensere for null og lavutslippsbåter samt ferger. Staten har innført krav om dette og må ta ekstrakostnadene fylkeskommunene har fått

4. Økt satsning på trafikktrygging.

Første seksårsperioden prioriteringer fra Møre og Romsdal fylkeskommune:

1) Eksportvegen E-136 Ålesund -Bjorli, E-136 Ålesund –

Vestnes/Tresfjordbrua må planlegges/prosjekteres med oppstart tidlig i perioden. E-136 Vestnes/Tresfjordbrua -Bjorli, økt løyving til Nye Veger AS.

Møre og Romsdal fylkeskommune er sterkt kritiske til at Statens Vegvesen har foreslått å ta E-136 Moa til Vestnes helt ut av NTP. Dette er fylkets mest trafikkerte vegstrekning og den viktigste eksportvegen i landsdelen, med om lag 12 000 biler i døgnet fra Moa til Digerneset. Viser her til uttale til NTP fra Ålesund og Vestnes kommune som underbygger dette.

2) E-39 Veibust-Blindheim-Moa, «dødsvegen» i vår region må prioriteres tidlig i perioden med firefelts vei. 3. RV 70 flere tiltak på strekninga må prioriteres 4. FV 64 må bli omgjort til riksveg og Langfjordkryssinga må realiseres som riksveg - fjordkryssingsprosjekt. Dette er eksportvegen til heile Molde og Nordmørere regionen. 5. RV 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, «gryteklart prosjekt» 6. E-39 Bjerkeset-Alstad og E39 Årø-Lønset. 7. E39 Volda-Furene.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet: Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.

4) Gods frå veg til sjø og bane Første seksårsperiode: 1. Stad skipstunnel. Fylkestinget ber om at dette vert gjennomført i første seksårsperiode. 2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast 3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet. 4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.»

Votering:

Forslaget fremma av Carl Johansen (MDG) fekk 6 røyster (MDG, SV, R) og fall.

Forslaget fremma av Anne Marie Fiksdal (FRP) fekk 13 røyster (FRP, 1KRF, 1H, NML, SUNML) og fall.

Fylkesutvalet si innstilling fekk 31 røyster og blei vedteke, medan 16 røysta (FRP, MDG, 2SV, NML, R, SUNML) imot.

Vedtak i Fylkestinget - 21.06.2023

Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Nasjonal transportplan 2025–2036 får eit meir heilskapleg perspektiv på transportsystemet og legg til grunn at ressursbruken skal gagne alle fylke.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande prioriteringar for første og andre periode i NTP 2025–2036:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift:

Første seksårsperiode:

Dersom det må reduserast på dei økonomiske rammene, meiner Møre og Romsdal fylkeskommune at størstedelen av midlane skal gå til vedlikehald og fornying av eksisterande offentleg infrastruktur og til å finansiere overgang til nullutslepp i all kollektivtrafikk.

Oppstart av nye prosjekt må da reduserast til å gjennomføre prosjekt som er starta opp, prosjekt som er kritiske for beredskap og framkome og prosjekt som er ferdig regulerte og klare til oppstart i første periode.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner prinsipalt at ramma bør aukast ut over 2023-ramma + 10% for å sikre nødvendig infrastruktur og beredskap i heile landet. Vi har da følgjande prioriteringar:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår at tilskotsordninga blir styrka med minimum fem mrd. kroner årleg i tillegg til tunnel- og rassikringsmidlar fram til vedlikehaldsetterslepet er retta opp. Midlane skal plasserast på tabell C og fordelast etter behov når ny kartlegging er gjennomført.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak, både på riksveg og fylkesveg
3. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
 - Gjere ferjeavløysingsordninga betre.
4. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, minimum 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg

2) Eksport- og verdiskapingsvegane:

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Vestnes – Dombås i første seksårsperiode. Det betyr at prioriteringskriteriet til Nye veier må løfte fram trafikktrygging og næringstrafikk og Nye Veier må også kompensere for den ekstraordinære prisstigninga slik at E 136 Dombås – Vestnes kan prioriterast no.
Mindre prosjekt som er klare til oppstart i første periode og som er avgjerande for beredskap og trafikktryggleik:
2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund
3. E 39 Volda-Furene
Større prosjekt som er avgjerande for trafikktryggleik og å knyte saman bu- og arbeidsmarknader:
4. E39 Ålesund–Molde. Vi foreslår at E39 Breivika-Vegsund blir slått saman med E39 Molde–Ålesund og at planlegging av heile strekninga Vik-Breivika-Vegsund må gjennomførast utan opphald. SVV må få utvida mandat for å finne dei beste løysingane sør for Romsdalsfjorden. Delstrekningar bør oppstartast etter kvart som regulering og prosjektering er ferdig, men det er avgjerande viktig å sikre koordinert utbygging av heile strekninga Molde-Vegsund. Flaskehalsar og trafikktryggingstiltak (t.d. Veibustkrysset) bør gjennomførast snarast.
5. RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger. Planlegging med sikte å oppstart i slutten av første periode.
6. RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal. Planlegging.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet:

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden.
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget føreset at prosjektet får startløyving i 2024 og vert gjennomført i første seksårsperiode.
2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Bakgrunn

Nasjonale transportplan (NTP) vert revidert kvart fjerde år og er ein plan som i første rekke gjeld statleg infrastruktur. Behova i det fylkeskommunale transportsystemet vert i nokon grad også synleggjort i planen. Regjeringa bestemte i 2022 at framlegging av ny NTP 2025–2036 skulle framskundast med eit år, då deira vurdering var at gjeldande NTP 2022–2033 ikkje lenger er realistisk å gjennomføre. Prosessen er difor både forenkla og forkorta samanlikna med arbeidet med inneverande NTP 2022–2033.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har gitt transportverksemdene i oppdrag å levere analyser og føreslå prioriteringar av ressursbruken i ny plan. Avinor, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Statens vegvesen sine forslag til prioriteringar vart levert departementa 31. mars 2023.

Transportverksemdene har levert nokre felles rapportar og i tillegg rapportar innan eigne ansvarsområde. Dokumenta vart sendt på høyring 3. april, med høyringsfrist 3. juli 2023.

Departementa ber i sitt høyringsbrev til fylkeskommunane om at prioriterte tiltak vert rangert. Dersom enkeltprosjekt eller tiltak utover det som inngår i forslaget til verksemdene vert spelt inn, ber departementa om ei omtale av finansieringa.

Kommunane i Møre og Romsdal vart invitert til å kome med innspel til høyringsfråsegna frå Møre og Romsdal fylkeskommune, og eit høyringsmøte med kommunar, regionråd, hamneråd, LO og NHO vart gjennomført 21. april. Fleire av interessentane har spelt inn like prosjekt og tiltak, men med ulik rangering. Nokre kommunar har hatt tid til å vedta høyringssvara i formannskap eller kommunestyre, medan andre svar som ligg ved saka er administrative innstillingar som ventar på politisk behandling. Fylkeskommunen har så langt det har latt seg gjere tatt omsyn til innspela. Alle innkomne innspel er lagt ved saka.

nokre leveransar frå transportverksemdene vil ligge føre etter høyringsfristen til Møre og Romsdal fylkeskommune. Dette gjeld nokre tilleggsoppdrag bestilt av departementa med svarfrist innan 1. juni, samt ei oppdatering av talgrunnlaget for prioriteringane som leverast innan 3. oktober 2023. Alle dokument i høyringa og seinare leveransar vil bli publisert på [regjeringa si nettside for høyringa](#). Departementa vil ut i frå leveransar og innkomne høyringsfråsegn utarbeide ei stortingsmelding om NTP. Denne vil bli lagt fram og behandlast våren 2024.

Oppbygging av saka

Saka er bygd opp etter følgande struktur:

1. Vurdering av hovudinnretning og økonomiske rammer
2. Prioriteringar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

Under desse overskriftene vil fylkeskommunedirektøren i korte trekk presentere si vurdering av hovudinnretninga og premissene, samt dei økonomiske rammene. Deretter vil innhaldet i høyringsmaterialet som i særleg grad gjeld Møre og Romsdal bli presentert. Til slutt vert fylkeskommunedirektøren si prioritering presentert.

Vurdering

Høyringsfråsegn frå Møre og Romsdal fylkeskommune:

1. Vurdering av hovudinnretning og økonomiske rammer

Planperioden for ny NTP er tolvårig og vil gjelde frå 2025 til 2036. Målstrukturen i NTP er gitt av samferdselsdepartementet, og det overordna målet er eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2050. Dei fem måla som er satt er: ein enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet, kostnadseffektivisering, effektiv bruk av ny teknologi, unngå drepne og hardt skadde i trafikken, samt å bidra til å nå Noreg sine klima- og miljømål. Transportverksemdene har i leveransane sine jobba ut i frå måla, og skriv innleiingsvis at det vil vere viktig å først prioritere å ta vare på det vi har, utbetre der vi kan, utnytte eksisterande infrastruktur betre og berre bygge nytt der vi må.

Fylkeskommunedirektøren meiner at denne prioriteringsrekkefølga i større grad burde vere førande for prioriteringane som verksemdene har gjort i leveransane sine. Fylkeskommunedirektøren vil understreke viktigheita av å sjå transportsystemet under eitt, og meiner at ny NTP må adressere dei nasjonale utfordringane uavhengig av forvaltningsnivå. Fylkeskommunedirektøren vurderer at like føresetnader for veg og ferje på riks- og fylkesveg er viktig, til dømes i innhenting av vedlikehaldsetterslepet. Planen bør også i større grad ta innover seg at kysten med hamnene er ein del av infrastrukturen for transport. Beredskapsdimensjonen av desse punkta er viktig.

Fylkeskommunedirektøren si vurdering er at ny NTP ville vore tent med å setje tydelegare overordna mål om eit meir heilskapleg transportsystem, som også i større grad tek inn kollektivtrafikken i vurderingane.

Premiss for arbeidet til transportverksemdene

Departementa held fast på same prioriteringsgrunnlag som sist i oppdraget til verksemdene: samfunnsøkonomisk lønsemd, måloppnåing, løyse oppdaterte utfordringar og løyse delen av dei berekningstekniske rammene som prosjektet er venta å ha.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ved fleire høve meldt inn at eksportverdien av gods som fraktast må få ei vekt. Busetting og næringsverksemd utanfor dei befolkningstunge områda bør òg få større vekt. Fokuset på samfunnsøkonomisk lønsemd inneber at plangrunnlaget legg størst vekt på effektivisering av transportsystema i sentrale strøk omkring dei store byane. Den store verdiskapinga og dei store eksportverdiane som Vestlandet og Møre og Romsdal står for, vert i liten grad spegla i metodane som skal danne grunnlag for avgjerdene.

Møre og Romsdal er det nest største eksportfylket i landet, og har over fleire år vore blant fylka med størst eksportverdi per sysselsett. Maritime og petroleumsretta verksemdar i ytre delar av fylket sysselset mange, og desse næringane kan klassifiserast som nasjonale og til dels internasjonale tyngdepunkt.

Effektiv kommunikasjon som knyt saman bu- og arbeidsmarknadsregionane, og infrastruktur for transport inn og ut av fylket og i fylket er svært viktig for Møre og Romsdal. For at transportkorridorane skal fungere for langdistansetraffikk, er det viktig at korridorane har ein høg standard for rask og sikker framføring. Låg fart i korridorane gir dårleg transportøkonomi og høge kostnader for næringslivet, og er til hinder for framvekst av større bu- og arbeidsmarknader. Møre og Romsdal har lite jernbaneinfrastruktur som alternativ til veg. Eit sikkert og tilgjengeleg vegnett er dermed desto viktigare for å sikre framtida til Møre og Romsdal. Prioritering av vegutbetringar og ferjefrie fjordkryssingar er sentralt for å sikre kommunikasjonane og auke produktivitetseffektiviteten i fylket.

Møre og Romsdal fylkeskommune er samd i at samfunnsøkonomisk lønsemd bør spele ei rolle i rangeringane, men metoden må ikkje bli brukt til å rangere prosjekt på tvers av regionar, sidan dette vil favorisere område med høgt folketal. Korleis dette skal løysast og vurderast mellom prosjekt som er kome kort og langt i planleggingsfase, må også bli drøfta. Ein bør arbeide for å utvikle metodar som fangar opp verknader utover transport. Berekraft og beredskap er viktige tema som i større grad bør kome med i kunnskapsgrunnlaget.

Fylkeskommunedirektøren oppmodar òg om at verdsetting av kollektivtransport i samfunnsøkonomiske analyser og i transportmodellane vert vurdert, slik at metodar og modellar i større grad får fram kva moglegheiter som finst ved endringar i kollektivtilbodet. Ei styrking av kollektivtilbodet også utanfor dei største byområda kan bidra til at ein ikkje alltid treng å bygge ny infrastruktur.

Økonomiske rammer

Departementa har i bestillinga til transportverksemdene gitt stramme rammer for prioriteringane. Transportverksemdene har i leveransane sine svart på bestillinga ut frå tre alternative rammenivå:

- Ramme 1: 10 prosent lågare enn 2023-nivå
- Ramme 2: Som 2023
- Ramme 3: 10 prosent høgare enn 2023-nivå

Alle desse rammene er betydeleg meir moderate enn løyvingane som samferdselssektoren har vore vand med dei siste åra.

Møre og Romsdal fylkeskommune innser at det vert trongare rammer framover, men ventar som eit minimum at ramme 3 vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med melding til Stortinget.

Ramme 3 vil i størst grad dekke behov til drift og investeringar, og vil vere meir robust for å handtere høg prisvekst, kostnadsauke og beredskapsarbeid i NTP-perioden.

Føreslåtte prioriteringar i høyringsmaterialet som særskilt gjeld Møre og Romsdal
Statens vegvesen har i høyringsmaterialet ikkje prioritert prosjekt i Møre og Romsdal for oppstart innanfor rammene, verken i første eller andre seksårsperiode. Dette gjeld både prosjekt over og under 1 mrd. kroner.

For prosjekt over 1 mrd. kroner har Statens vegvesen revurdert porteføljen frå gjeldande NTP, og har i samband med dette behalde tre prosjekt i Møre og Romsdal i porteføljen:

- E39 Vik–Molde, inkludert kryssing av Romsdalsfjorden. Breivika–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik er føreslått teke ut fordi Statens vegvesen

går inn for å realisere Vik–Molde først, og fordi Ørskogfjellet–Vik ikkje har vedtekne planer.

- E39 Bjerkeset–Astad. Prosjektet er inkludert i porteføljen etter anmodningsvedtak i Stortinget. Prosjektet erstattar utbetring av strekningane Hjelset–Bjerkeset og Bergsøya–Øygarden.
- E39 Volda–Furene. Dette prosjektet har ei kostnadsauke utover styringsmålet, ifølgje Statens vegvesen.

Ingen av desse prosjekta er prioritert for oppstart innanfor nokon av rammene i neste NTP. Samanlikna med porteføljen til Statens vegvesen i 2022 er E39 Breivika–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik føreslått tatt ut, samt Rv. 15 Strynefjellet. Rv. 15 Strynefjellet har ei stor kostnadsauke frå referansekostnaden i grunnlaget til NTP 2022–2033, og planlegging er ikkje igangsett, ifølgje Statens vegvesen. Heller ikkje prosjekt under 1 mrd. kroner i Møre og Romsdal er prioritert i leveransen frå Statens vegvesen.

Statens vegvesen har i tillegg fire forslag til endringar som fylkeskommunen må vere merksam på:

- Tilskotsordninga til vedlikehald på fylkesveg vurderast avvika, då ordninga ikkje har kriterium som kan måle om tilskotet har hatt ønska effekt. Deira vurdering er at midlar til fylkesveg bør fordelast innanfor rammetilskotet og tabell C-midlane.
- Omklassifisere enkelte fylkesvegar til riksveg på bakgrunn av ei kritikalitetsvurdering av vegnettet. Det gjeld vegsamband til samfunnskritiske olje- og gassterminalar og hamner, og forslaget er å setje av midlar til oppgradering og beredskap. Fylkesvegane til Nyhamna, Sture, Kollsnes og Mongstad er nemnt saman med hamna i Trøndelag som aktuelle for omklassifisering til statleg eige.
- Auke tillate totalvekt vogntog (med 6- og 7 akslingar) frå 50 til 53-56 tonn på den delen av riksvegnettet som er opent for tømmertransport med totalvekt 60 tonn. Forslaget vil gjere det mogleg å frakte meir last i kvart vogntog og dermed færre vogntog på vegane, noko som vil gje vesentlege utsleppsreduksjonar.
- Transportverksemdene føreslår å vidareføre byvekstavtaler, belønningsavtale og tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtale. Innanfor ramme 1 føreslår verksemdene for sistnemnte ordning ei fireårig ordning med oppstart i andre seksårsperiode, innanfor ramme 2 og 3 føreslår transportverksemdene eit lågare beløp per år i heile tolvårsperioden. Ålesund kommune er inne i denne ordninga.

Nye Veier har i rapporten sin eit prosjekt som særleg gjeld Møre og Romsdal:

- E6/E136 Otta–Dombås–Vestnes er prioritert på 11. plass. Venta status i 2025 er at enkelttiltak er i eller klar for marknaden. Det er ikkje omtalt kor mange og kva enkelttiltak det gjeld. Nye Veier viser til eit arbeid med ei heilskapleg analyse av strekningane med hensikt å utvikle strekninga og heve standarden over ei 20-års periode.

Kystverket har i sin rapport nemnt to prosjekt i Møre og Romsdal:

- For Stad skipstunnel ligg det ei binding på 1860 mill. kroner.
- Innsegling vest Ålesund er nemnt på bruttolista til Kystverket, men er ikkje eit prioritert tiltak. Det same gjeld Flåværlia merking og Røyrasundet til Svædet.
- Tiltak ved Gjørund fiskerihamn og Fosnavåg fiskerihamn er lista opp under tabell med resterande refusjonskrav for forskoteringsavtalar 2025-2030.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har noko ulike vurderingar av prosjekt i første seksårsperiode av ny NTP:

- Bane NOR har fleire og raskare tog på Dovrebana mellom Oslo og Lillehammer som ei av dei prioriterte satsingane, det gjeld ikkje direktoratet.
- Betre kapasitet for kombigods mellom Oslo og Trondheim er prioritert i første periode.
- BANE NOR har gitt ein rabatt på sporavgifter for godstrafikk på visse strekningar, mellom anna til ikkje-elektrifiserte strekningar som Dombås-Åndalsnes. Bane NOR meiner at strekningane ikkje lenger er vesentleg underutnytta og føreslår difor ei gradvis utfasing av rabatten frå og med 2024 og fram til 2028.

Avinor har også nokre vurderingar som er viktige å merke seg:

- Avinor skriv at om utviklinga av den nye generasjonen fly vert forsinka når Dash 8-maskinane som trafikkerer kortbanenettet fasast ut, vil det ikkje vere eigna fly til dagens FOT-rutenett. Dei peikar på at ein ved å legge forhold til rette for null- og lågutsleppsfly vil kunne redusere risiko for manglande tilbod på dagens FOT-ruter.
- Avinor løftar i leveransen sin også fram behovet for nærare vurderingar rundt samanfallande energibehov på tvers av transportverksemdene.

Konsekvensar av prioriteringane frå transportverksemdene

Veg

- Det er vanskeleg å sjå kva konsekvensar omtalen i leveransen frå Nye Veier har for E136 ettersom verken tiltak eller tidspunkt er spesifisert. Prosjektet har over lang tid vore førsteprioritet frå Møre og Romsdal og fylkeskommunen krev at Nye Veier legg fram klare tilrådingar for utbetringstiltaka på strekninga. Tiltaka må prioriterast snarast råd.
- Å dele opp E39 Molde-Ålesund vil ha negativ konsekvens for reisetid og trafikksikkerheit mellom byane. Ei slik oppstyking skaper òg usikkerheit kring når heile strekninga blir ferdig. For å kunne korte ned reisetida må strekninga Vik-Ørskogfjellet som minimum inkluderast i første periode. Planlegging av heile strekninga må halde fram med mål om at heile strekninga blir ferdigstilt samtidig.
- Det vil ha negative konsekvensar med tanke på trafikksikkerheit og reisetid dersom E39 Bjerkeset-Astad og større deler av «Sjukehusvegen» mellom Kristiansund og Molde ikkje blir prioritert i første seksårsperiode. Bygginga av sjukehuset vil truleg vere ferdig i 2025.
- Konsekvensen av å ikkje prioritere E39 Volda-Furene i ny NTP vil vere dårleg trafikksikkerheit og stor risiko for ulukker på strekninga.
- Rv. 15 Strynefjellet er føreslått tatt ut, dette vil få store negative konsekvensar fordi denne strekningar ein av dei tre fjellovergangane med størst tap for næringslivet i dag.
- Statens vegvesen føreslår ei avvikling av tilskotsordninga til fylkesveg. Forslaget inneber ei tilbaketrekking av tilskotsordninga for å ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane som kom i gjeldande NTP. Ei overføring av ansvaret til Kommunal- og distriktsdepartementet vil skape ny usikkerheit om korleis midlane blir fordelt og om ordninga vil vere langsiktig.
- Konsekvensane av å omklassifisere fylkesvegen til Nyhamna til riksveg er i liten grad behandla. Det er viktig å gjere ei systematisk kartlegging av alle vegsamband og hamner som kan vere relevante for omklassifisering. Ålesund hamn og Åndalsnes hamn er to døme på hamner i fylket som kan spele ei rolle i ein krisesituasjon.
- Ei auke i tillate totalvekt til lange køyretøy kan gje vegtransport auka konkurranseevne, med resultat at ei overføring av gods frå veg til sjø og bane skjer i eit mindre omfang enn elles. Dårlege fylkesvegar kan verte mykje dårlegare ved å tillate at lange køyretøy får større totalvekt.
- Å gjere om tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtale til ei ordning med utbetaling over 12 år vil vere positivt, men dersom dette held fram som ei fireårig tilskotsordning slik det skisserast innanfor ramme 1, er

det viktig at desse midlane førast vidare frå starten av ny NTP, og ikkje frå 2031.

Sjøtransport

- Det er positivt at Kystverket prioriterer Stad skipstunnel, men det må framleis løyvast midlar til dette i framtidige statsbudsjett for realisering av tunnelen, særleg i lys av utsetjinga

Jernbane

- Det er positivt at Bane NOR vil prioritere fleire og raskare tog på Dovrebana mellom Oslo og Lillehammer i første seksårsperiode og betre kapasitet for kombigods mellom Oslo og Trondheim. Dette vil gagne Raumabana også, men for å auke kapasiteten for godstransport må utbygging av Dombås og Oppdal stasjonar og kryssingsspor prioriterast for å kunne tillate lengre godstog.
- Avvikling av rabatten på sporavgifter vil ikkje bidra til å stimulere til meir gods på Raumabana.

Luftfart

- Konsekvensen av forseinka utvikling av nye fly på kortbanenettet vil vere kritisk, derfor hastar det med støttetiltak til elektrifisering av FOT-rutene.
- Tilgangen på energi er ei viktig problemstilling som det bør gjerast nærare vurderingar om i samarbeid med fylkeskommunane.

2. Prioriteringar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeskommunedirektøren har prioritert prosjekt på bakgrunn av:

- Prioriteringar i tidlegare vedtak
- Høyringsinnspel
- Utviklingstrekk for samferdselssektoren og målsettingane for Møre og Romsdal
- Måla i Nasjonal transportplan 2025-2036
- Forventningar om fordeling av ressursbruk i dei ulike landsdelane

Fylkeskommunedirektøren tilrår i all hovudsak å stå fast på hovudprioriteringane som vart spelt inn i arbeidet med inneverande NTP 2022-2033:

1. Eit heilskapleg transportsystem der vedlikehald og fornying og drift av eksisterande infrastruktur må prioriterast først
2. Eksport- og verdiskapingsvegane
3. Omstilling til lågutsleppssamfunnet (prioritet nr. 4 i førre innspel til NTP)
4. Gods frå veg til sjø og bane (prioritet nr. 3 i førre innspel til NTP)

På grunn av Møre og Romsdal sine eigne mål når det gjeld klima og miljø prioriterast omstilling til lågutsleppssamfunnet høgare enn overføring frå gods til sjø og bane. Desse to punkta må uansett sjåast i samanheng. Innanfor dei fire hovudprioriteringane har fylkeskommunedirektøren lagt stor vekt på fylkestinget sine prioriteringar i samband med NTP 2022–2033.

Transportverksemdene har ikkje føreslått nokon tiltak eller prosjekt i Møre og Romsdal innanfor første og andre seksårsperiode i sine leveransar.

Fylkeskommunedirektøren er svært kritisk til denne prioriteringa. Det har vore gjennomført svært få prosjekt på statleg infrastruktur i Møre og Romsdal over fleire år. Fylkeskommunedirektøren meiner at nokre prosjekt i Møre og Romsdal må få plass i ny plan av omsyn til fordelinga av ressursbruken i heile landet.

Fylkeskommunedirektøren er klar over at NTP-prosessen er framskunda for å lage ein meir realistisk plan enn inneverande NTP, og at stramme rammer ligg til grunn i høyringsmaterialet. På denne bakgrunn er difor nokre tiltak føreslått overført til andre seksårsperiode samanlikna med vedtaket frå fylkestinget om prioriteringane i NTP 2022–2033.

Utdjupande merknader til dei 4 hovudprioriteringane:

1. Eit heilskapleg transportsystem der vedlikehald, fornying og drift av eksisterande infrastruktur må prioriterast først

Fylkeskommunedirektøren meiner at ny NTP må adressere dei nasjonale transportutfordringane uavhengig av forvaltningsnivå, og at ny NTP bør prioritere oppgradering og vedlikehald av eksisterande vegnett framfor å bygge nye, store veganlegg. Då må like føresetnader for veg og ferje på riks- og fylkesveg ligge til grunn, til dømes i innhentinga av vedlikehaldsetterslepet. Ferjene er ein vesentleg del av det fylkeskommunale vegnettet i Møre og Romsdal. Kollektivtransport bør i ny NTP vere ein del av vurderingane som gjerast, ikkje berre i dei store byane. Planen bør òg i større grad ta innover seg at kysten med hamnene er ein del av infrastrukturen for transport. Hamnene spelar ei viktig rolle for beredskap.

Vedlikehald, drift og oppgradering av fylkesveg

Møre og Romsdal har eit omfangsrikt fylkesvegnett med både veg i dagen, tunnelar, bruer og ferjekaier. Dette er ein viktig del av transportinfrastrukturen i landet, både industri og næringsliv langs kysten er avhengige av eit godt fylkesvegnett, men vedlikehaldsetterslepet er stort på fylkesvegnettet.

Vegvesenet fekk i mars 2022 ei bestilling frå regjeringa om å koordinere ei oppdatering av den nasjonale kartlegginga av vedlikehaldsetterslep på fylkesvegane frå 2013. Statens vegvesen gjorde i 2018 ei kartlegging av etterslepet på fylkesvegane i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal fylkeskommune har oppdatert denne kartlegginga no i 2023. Oppdatert kartlegging viser at det vil koste om lag 16,8 mrd. 2023-kroner (inkl. mva) å fjerne etterslepet og gjere tilhøyrande nødvendige oppgraderingar på fylkesvegnettet. Kartlegginga omfattar ikkje kostnader for å rette opp manglande generell vegstandard (kurvatur, stigning, vegbreidde etc.).

Kategori/ vegelement	Etterslep i 2023-kroner (inkl. mva)
Tunnelar	5 286 000 000
Drens- og avløpsanlegg	833 000 000
Vegfundament og vegdekke	1 915 000 000
Vegutstyr og miljøtiltak	3 597 000 000
Bru	3 387 000 000
Kai	1 833 000 000
Totalt etterslep	16 851 000 000

Det store etterslepet skuldast mellom anna at fylkeskommunane etter forvaltningsreforma i 2010 fekk overført 17 200 km riksvegnett, men løyvingane som følgde har konsekvent vore lågare samanlikna med løyvingane til riksvegnettet. I tillegg er det innført krav frå staten som krev auka midlar til drift, vedlikehald og oppgraderingar av fylkesveg, særleg krav knytt til tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg, samt rassikring. Dei siste åra har også våtare og villare vår gitt fleire ustabile periodar og hyppigare temperatursvingingar kring frysepunktet i vinterhalvåret. Dette har bidratt til auka behov for midlar til vedlikehald, samstundes gir kostnadsutviklinga mindre vedlikehald for pengane. Konsekvensane av forfallet er mange og samansette. Noko er kritisk for samfunnet, anten ved at menneske i auka grad blir utsett for fare for liv og helse – det er allereie 90 prosent større risiko for å miste livet eller bli hardt skadd på ein fylkesveg enn på ein riksveg, eller ved at veglenkjer blir stengt med påfølgande konsekvensar for næringsliv, arbeidsreiser eller skolegang.

I Noreg er det ca. 38 000 km kommunale vegar, ca. 44 000 km fylkesveg og ca. 10 000 km riksveg. Dette faktum må NTP ta omsyn til, og styrke den statlege finansieringa for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Ifølge

høyringsvar frå KS (Kommunesektorens organisasjon) brukar fylkeskommunane meir pengar på fylkesveg enn overføringane frå staten, og differansen mellom midlane til fylkesveg og til riksveg er betydeleg.

I kommande NTP-periode foreslår Statens vegvesen å auke løyvinga til drift og vedlikehald av riksveg frå 9,3 mrd. til 11,2 mrd. kroner årleg (ramme 3). Fylkeskommunedirektøren meiner at regjering og Storting må ta stilling til kor vidt det er rett å prioritere opp vedlikehald av riksvegnettet, når statens vegnett det siste tiåret har fått betydeleg meir midlar enn fylkesvegnettet og har eit mindre etterslep.

Statens vegvesen foreslår i prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036 å avvikle den øyremarka tilskotsordninga til drift og vedlikehald av fylkesveg, mellom anna på grunn av manglande kriterium for å måle effekt av ordninga. Ved førre rullering av NTP var planen å trappe opp denne ordninga.

Fylkeskommunedirektøren anbefalar å styrke tilskotsordninga med fem mrd. kroner årleg i tolv år for strekningsvis utbetring av fylkesvegane i Noreg. Eit slikt beløp er basert på kva utbetring av veglenker i dagen kostar. Fem mrd. kroner årleg i tolv år er ikkje tilstrekkeleg for å ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane, men vil vere ein god start. Forslaget legg til grunn at midlar til tunnelsikkerheitsforskrifta og skredsikringstiltak held fram som før. Fylkeskommunedirektøren meiner at fem mrd. kroner er eit realistisk beløp. Statens vegvesen ber om to mrd. kroner årleg til riksveg/Europaveg, som utgjer ein mindre del av det offentlege vegnettet. Det er på fylkesveg det skjer flest alvorlege trafikkulykker, statistikken er 23 drepne og hardt skadde på fylkesveg i Møre og Romsdal i 2021 av totalt 33 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i fylket.

Om Stortinget vel å avvikle ordninga slik SVV foreslår, så må midlane i sin heilskap overførast til tabell C og fordelast etter andel av vedlikehaldsetterslep. Midlane må ikkje innlemmast i «fylkesvegnøkkelen» i inntektssystemet som målar vedlikehaldsbehov. Det må ikkje settast likskapsteikn mellom graden av vedlikehaldsetterslep og det årlege vedlikehaldsbehovet til fylkeskommunane. Hensikta med ordninga er hjelpe fylkeskommunane med å ta igjen vedlikehaldsetterslepet, og dermed må midlane fordelast etter andel av vedlikehaldsetterslep. Midlar til utbetring av tunnelar, skredsikring og andre naudsynte investeringar må halde fram via tabell C i grønt hefte.

Fylkeskommunedirektøren vurderer òg at det i andre seksårsperiode er viktig å jobbe for forsterka satsing på programområdemidlar for riksveg, og at fylkeskommunane bør få mogelegheit til å påverke prioriteringane som gjerast der.

Omklassifisering av fylkesvegar

Statens vegvesen har i plangrunnlaget foreslått omklassifisering av enkelte fylkesvegstrekingar til riksveg ut frå beredskapsomsyn knytt til olje- og gassinstallasjonar og hamner. Å styrke beredskapen er viktig uavhengig av vegeigarskap, men det er vanskeleg å vurdere konsekvensane av forslaget frå Vegvesenet utan fleire detaljer knytt til omfang og økonomi. Fylkeskommunen forventar ei systematisk vurdering av kva hamner og anlegg som er aktuelle for ei omklassifisering. Hamnene og anlegga som nemnast, synest å vere noko tilfeldig.

Samfunnssikkerheitsinstruksen §3 omtalar dei grunnleggande prinsippa for arbeidet med samfunnssikkerheit. Ansvarsprinsippet, likskapsprinsippet, nærleiksprinsippet og samvirkeprinsippet er berebjelkane for organisering og arbeid med samfunnssikkerheit og beredskap. Fylkeskommunane er, som kommunane og staten, i full stand til å ivareta sitt ansvar for kritisk infrastruktur. Forslaget frå Statens vegvesen om å ta over ansvaret for fylkesvegar som går til terminalar og hamner med nasjonale samfunnskritiske funksjoner, harmonerer etter fylkeskommunedirektøren si meining lite med prinsippa som er vist til over.

Trusselbildet i dag med mellom anna «hybride aksjoner» kan gi diskusjonar om kva objekt som er kritiske og som staten skulle ta over.

Det er bra at Statens vegvesen synleggjer betydninga av at samferdselsinfrastruktur får tilstrekkeleg kapasitet til denne type installasjonar/anlegg. Fylkeskommunedirektøren er einig i at det er behov for midlar til slike strekningar. At både kommunane, fylkeskommunane og staten held fram med å forvalte sine ansvar, vil etter fylkeskommunedirektøren si meining bidra til å styrke totalforsvaret. Staten kan sikre dette på ulikt vis:

- Auke overføringane til fylkeskommunane
- Øyremerke statlege midlar for å ivareta vegar til samfunnskritisk infrastruktur
- Statleg overtaking (omklassifisering)

Fylkeskommunedirektøren er ikkje einig med Statens vegvesen sitt forslag om å gå rett på alternativ 3. Med bakgrunn i prinsippa for arbeidet med samfunnsikkerheit og beredskap, og tanken om å styrke det norske totalforsvaret, meiner fylkeskommunedirektøren at alternativ 1 eller 2 bør veljast. Fylkeskommunedirektøren meiner at det ikkje er naudsynt å pålegge fylkeskommunane arbeid med dei oppgåvene som her er omtala, men at dette handlar om å sette fylkeskommunane i stand til å utføre oppgåvene. Dette kan skje gjennom passande tilskotsordningar, etter prinsipp som tidlegare er prøvd ut. Kostnadene vil vere like, uavhengig av vegeigar.

Kollektivtransport

Kollektivtransporten må få ein meir sentral plass i NTP, den kan mellom anna bidra til å redusere behovet for ny veginfrastruktur. Dette er viktig for å nå mål knytt til eit meir berekraftig samfunn, særleg knytt til klima- og miljømål Noreg er forplikta til å innfri. Kollektivtransporten må i NTP-samanheng vere ein del av vurderingane på alle område, ikkje berre knytt til omstilling til lågutsleppsamfunnet i og rundt dei store byane, men også inngå som eit konsept i alle KVU-ar der det er relevant. Fylkeskommunedirektøren oppmodar om at verdsetting av kollektivtransport i samfunnsøkonomiske analyser og i transportmodellane vert vurdert, slik at metodar og modellar i større grad får fram kva moglegheiter som finst ved endringar i kollektivtilbodet.

Fylkeskommunedirektøren meiner vidare at NTP må sjå på moglegheita for å få på plass ordningar som bidreg til:

- Auka rammer til fylkeskommunane for overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt.
- Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta.
- Generelle auka løyvingar til ferjedrifta.

Dette vil vere viktig for å legge til rette for eit tilgjengeleg og grønt kollektivtilbod også i distrikta og hjelpe fleire byar til å endre transportmiddelfordelinga.

Vidareføring og styrking av tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar

Tilskotsordninga for mindre byområde er i dag øyremerka regionbyane Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). I 2023 vart det tildelt eit eingongsbeløp på 30 mill. kroner, delt likt mellom Ålesund og Bodø. I høyringsmaterialet til ny NTP foreslår transportverksemdene å vidareføre både byvekstavtalar, belønningsavtale og tilskotsordninga til mindre byområde. For regionbyane som omfattast av sistnemnte ordning, skriv verksemdene at løyvingane som er gitt ser ut til å ha gitt auka fokus på nullvekstmålet i desse byområda. Verksemdene meiner at det er betre med et

lågare beløp per år i heile tolvårsperioden enn ei fireårig ordning slik det er lagt til grunn i inneverande NTP.

Fylkeskommunedirektøren støttar denne vurderinga og meiner støtte over ein 12-årig periode vil gje Ålesund og andre regionbyar mogelegheit til langsiktig planlegging. Det er viktig at ordninga vidareførast utan opphald og ikkje frå 2031 slik forslaget er innanfor ramme 1. Det er òg viktig at ordninga er romsleg nok til å innlemme andre regionbyar som vedtek gjennomføring av bypakker i løpet av NTP-perioden. Ramma på tilskotet bør difor styrkast med 150 mill. kroner årleg for å sikre at det er rom for å ta inn fleire nye byar i ordninga. Som eit absolutt minimum må ordninga vidareførast med 150 mill. kroner per år og totalt 1,8 mrd. kroner for 2025–2036.

Hamner

Kysten med hamnene er ein viktig del av infrastrukturen for transport. Hamnene kan spele ei viktig rolle i ein krise. Fylkeskommunedirektøren merkar seg forslaget til Statens vegvesen om å omklassifisere enkelte vegsamband til samfunnskritiske olje- og gassterminalar og hamner. Konsekvensane av å omklassifisere desse fylkesvegane er i liten grad behandla. Dersom dette blir aktuelt er det viktig å gjere ei systematisk kartlegging av alle hamner som kan vere relevante for omklassifisering på grunn av samfunnskritisk status. Møre og Romsdal har fleire hamner og terminalar som kan vere viktige i ein krisesituasjon. Med tanke på omstilling til lågutsleppssamfunnet vil det òg vere viktig at staten bidreg til utbygging av ladeinfrastruktur ved hamner. Dette vert omtala under eige punkt om omstilling til lågutsleppssamfunnet.

2. Eksport- og verdiskapingsvegane

Første seksårsperiode:

E136 Eksportvegen Ålesund–Dombås

E136 gjennom Romsdalen er hovudtransportåra inn og ut av fylket mot Austlandet og er den mest trafikkerte aust-vest strekninga i landet, både i tal bilar og tal tunge køyretøy. Dette er ein særskild viktig eksportveg for næringslivet i store delar av fylket, strekninga har ein høg del lange køyretøy. Strekninga er prega av bratt stigning, smal veg og fleire flaskehalsar (mellom anna jernbaneundergangar). Lange køyretøy har problem med å halde farta i dei bratte stigningane. Om vinteren gjer kombinasjonen av bratt stigning og krappe kurver at lange køyretøy kan få problem med å komme opp bakkane. Utbetring av E136 Romsdalen vil auke både framkome og trafikksikkerheit betydeleg. Nye Veier AS ser utbetring av E136 Ålesund–Dombås i eit 20-årsperspektiv. Fylkeskommunedirektøren meiner at dette er altfor passivt og lite konkret, og forventar at Nye Veier konkretiserer tiltaka for strekninga og presenterer ein tidsplan for gjennomføring.

Fylkeskommunedirektøren føreset at Nye veier prioriterer E136 Ålesund–Innlandet i første del av planperioden 2025–2036.

Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund

E39 Bjerkeset–Astad er viktig å prioritere som transportveg mellom Kristiansund og det nye sjukehuset på Hjelset, som blir ferdig i 2025. For tilgangen til det nye sjukehuset, omsyn til trafikksikkerheit og reisetid mellom Kristiansund og Molde bør difor dette prioriterast innanfor første seksårsperiode i NTP. Bygging av midtdelar på strekninga Lønset–Hjelset er under arbeid for å sikre framkome og auke trafikktryggleiken på strekninga. E39 Årø–Lønset bør òg planleggast og byggast så snart som mogleg. Det er viktig at bypakke Kristiansund vert igangsett så snart som mogleg etter lokale vedtak og at Statens vegvesen opprettheld økonomisk støtte til denne bypakka, då risiko- og sårbarheitsvurderingar peiker på viktigeita av å prioritere riksveg 70 frå Rensvik til Kristiansund sentrum.

E 39 Molde – Ålesund, inkludert bypakke Ålesund og vidare arbeid med bypakke Molde

Fylkeskommunedirektøren forventar at ambisjonen om utbetra og ferjefri E39 held fram. Strekninga må inn i første seksårsperiode i NTP, og det er vesentleg at både E39 Vik–Molde og E39 Ørskogfjellet–Vik vert prioritert innanfor første seksårsperiode. Å dele opp E39 Molde–Ålesund som føreslått, vil ha negativ konsekvens for reisetid mellom byane og for trafikkssikkerheit på strekninga. Ei slik oppstyking skaper også usikkerheit kring når heile strekninga blir ferdig. For ønska innkorting av reisetid må som eit minimum strekninga Vik–Ørskogfjellet inkluderast i første del av prosjektet. Fylkeskommunen føreset vidare at arbeidet med bypakke Ålesund held fram som planlagd, og at Statens vegvesen opprettheld økonomisk støtte til denne bypakka. Bypakke Molde er ikkje under arbeid no, men vidare arbeid med bypakke Molde bør takast opp att i den komande NTP-perioden.

E39 Volda–Furene

I sentrum av Volda medfører trafikken store miljølemper både for dei som bur langs vegen og for dei som går og sykklar. Det er også dårleg framkome for kollektivtrafikken på grunn av smale vegar og tett trafikk. Volda–Furene er viktig i utbetringa av E39 for å binde byane tettare saman og redusere reisetida, og ikkje minst for å redusere talet på ulykker mellom Volda og Furene, redusere støy og miljøplager og minske miljøbelastninga frå tungtrafikken. Fylkeskommunedirektøren meiner at det vil vere viktig å prioritere E39 Volda–Furene i første seksårsperiode.

E39 Breivika–Vegsund

Denne strekninga er ein massiv flaskehals i rushtida, der både bilistar, kollektiv- og næringstrafikk står i same kø. Trafikkmengda har auka betydeleg dei siste ti åra, og auken vil truleg halde fram grunna fortetting i indre Ålesund. Det hastar difor å få på plass ein robust Europaveg gjennom området, samt styrke insentiva for å få fleire reisande til å velje kollektivtransport og samkøyring.

Korridor RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger

Fylkeskommunedirektøren meiner det er viktig at staten framskundar arbeidet med riksvegen over Strynefjellet. Denne vegen har i dag store negative konsekvensar for landet, då dette er ein av dei tre fjellovergangane med størst tap for næringslivet. Strekninga er stengd relativt ofte. Det er difor heilt sentralt å få fortgang i arbeidet med denne strekninga. Som eit stort eksportfylke er det kritisk for Møre og Romsdal at RV 15 over Strynefjellet vert prioritert i første seksårsperiode i NTP.

RV 70 Meisingset-Ålvundfossen og Sunndalsøra – Oppdal

Riksveg 70 er stamvegen mellom Kristiansund hamn og tilgang til jernbane og E6 på Oppdal. Meisingset–Ålvundfossen ligg inneklemt mellom to utbetra strekningar utan gul midtstripe og med skarpe svingar.

Også strekninga vidare gjennom Sunndal og til Oppdal Rv70 er viktig for næringsliv og folk, med tilgang til E6 og jernbane. Ein utbetra riksveg frå Kristiansund hamn til Oppdal kan bidra til å få meir godstransport over på sjø og jernbane.

Andre seksårsperiode:

Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E 136, RV 70 og RV 15

Fylkeskommunedirektøren meiner at alle desse korridorane bør vere prioritert for ferdigstilling i løpet av siste seksårsperiode. Likeins vil finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar vere viktig å prioriterer. Dette gjeld til dømes FV 65, 64, 61 og 60.

3. Omstilling til lågutsleppsamfunnet

Første seksårsperiode:

Statlege støtteordningar til utslippsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast

Fylkeskommunedirektøren støttar målsettingane om meir miljøvennlege løysingar i kollektivtransporten og transportsektoren, men stiller spørsmål om korleis dette skal finansierast innanfor tronge rammer. Møre og Romsdal har elektrifisert ein viss del av ferje- og bussdrifta, men ein god del står att. Med allereie store underskot meiner fylkeskommunedirektøren at det vil bli særst vanskeleg å ta kostnaden knytt til ny teknologi innanfor dei nasjonale måla som er sett i høve innfasing av nullutslipsteknologi. Det er difor naudsynt med statlege støtteordningar til utslippsreducerande tiltak som vidareutviklast og styrkast.

Nullutslepp på Raumabana, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet

Transportkostnadene for Raumabana er høge fordi den brukar fossilt diesel som energiberar. Når Bane NOR no føreslår å avvikle rabatten på sporavgift på ikkje-elektrifiserte strekningar, er det naudsynt å få fortgang i arbeidet med ein meir klimavenleg energiberar på denne bana. Dette er viktig for å behalde godstransporten som i dag køyrer på Raumabana. Raumabana er tidlegare spelt inn som forsøksstrekning for elektrifisering eller del-elektrifisering.

Norwegian Hydrogen har saman med Onrail fått tilskot til å greie ut mogelegheitene for hydrogen som energiberar på Raumabanen. Ei utprøving av dette vil truleg krevje lovendringsar. Dette bør greiast ut. Det er òg behov for infrastrukturtiltak og investeringar som utbygging av Dombås og Oppdal stasjonar og enkelte sporkryssingar for å kunne køyre lengre godstog på Dovre- og Raumabana.

Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast

Avinor løftar i leveransen sin fram utfordringane med tilgang på energi, då elektrifisering skjer innan mange område no. Avinor tilrår at det blir gjort nærare vurderingar av samanfallande energibehov. Fylkeskommunedirektøren meiner at dette er eit viktig forslag. I vidare arbeid med vurdering av samanfallande energibehov vil det vere sentralt at fylkeskommunane tek del i ei slik kartlegging og vurdering koordinert av staten. For Møre og Romsdal er utbygging av straum til område med spreidd busetnad og som også har transportknutepunkt viktig, til dømes lufthamn, ferje og hamner. Dette vil vere særst viktig for overgangen til klimavenleg transport.

Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden

Fylkeskommunedirektøren legg merke til at Avinor skriv at det ikkje vil vere eigna fly til å operere på dagens FOT-rutenett dersom den nye generasjonen fly vert forsinka når Dash 8-maskinane vert fasa ut. Ved å legge forholda til rette for null- og lågutsleppsfly vil risikoen bli redusert.

Støttetiltak til elektrifisering av FOT-rutene hastar difor. Flyruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden er godt eigna som pilotstrekningar og bør få støtte til å prøve ut dette.

Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald

Naturen er under press, og fleire naturtypar står i fare for å forsvinne. I Møre og Romsdal er 76 naturtypar oppført på raudlista som truga eller nær truga. 25 prosent av alle viltlevande, pollinerande insekt i Noreg er også oppført på lista. Nedbygging og fragmentering av areal er det som har størst negativ påverknad på naturtypar og artar. Møre og Romsdal fylkeskommune har nyleg vedteke ein ny fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader. Denne strategien seier mellom anna at ein for å oppnå arealnøytralitet, skal restaurere anna areal til tilsvarende verdi dersom nedbygging av verdifullt landskap er uunngåeleg. Slike vurderingar bør

også ligge til grunn for staten og transportverksemdene sine vurderingar i NTP og elles.

4. Gods frå veg til sjø og bane

Det har sidan 1990-talet vore eit uttrykt politisk mål å flytte godstransport frå veg til sjø og bane som følgje av negative konsekvensar av godstransport på veg. Målet vert ikkje spegla i NTP-systemet, kor gods på sjø knapt utgjer 2 prosent av ramma. Jernbane har totalt sett ein større del av ramma i NTP, men her er prioriteringane knytt opp til dei store byane. Fylkeskommunedirektøren vil prioritere:

Stad skipstunnel

Fylkeskommunedirektøren legg til grunn at tiltaket vert gjennomført innan første seksårsperiode, trass signal frå regjeringa om utsetjing av arbeidet. Realisering av skipstunnelen vil bidra til betre sikkerheit og framkome på ein av dei mest vêrharde strekningane i den norske skipsleia. Skipstunnelen vil kunne tilby eit fleksibelt og moderne sjøtransporttilbod som kan konkurrere med vegtransport, også på kortare distansar.

Styrke støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane

For å gjere sjø- og godstransport meir attraktivt, er effektivisering av omlastinga frå veg til bane og sjø viktig. Det er òg viktig å betre tilkomstvegane til jernbaneterminalar og hamner. Ålesund hamn som er ei av dei største containerhamnane i Noreg, har store utfordringar knytt til tilkomstveg. Det er òg viktig å utvikle infrastruktur for energi knytt til hamnene. Staten bør bidra med finansiering av ein slik infrastruktur, då ei slik utbygging er for kostbart for kommunane og hamnene aleine. Dette vil på sikt bidra til at sjø- og godstransport blir meir attraktivt. Hamnene er også samfunnskritisk infrastruktur.

Utviklinga av Dovrebana og Raumabana er viktig for å sikre effektiv godstransport i Midt-Noreg og på Nordvestlandet. Framføringstida for godstog frå Åndalsnes til Alnabru terminal er i dag for lang. Infrastrukturen på banene legg ikkje til rette for tilstrekkeleg lange godstog, og dei tildelte ruteleiene er ikkje tilpassa behovet til næringslivet. Vesentlege tiltak for å betre kapasiteten vil vere investeringar på Dovrebana mellom Oslo og Trondheim, utbygging av Dombås og Oppdal stasjonar og enkelte sporkryssingar for mogelegheit for lengre godstog. Dette bør prioriterast innanfor NTP-perioden. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå Nordre kai på Øran Vest til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode av NTP 2025–2036. Molde og Romsdal Havn IKS skal bygge ny Nordre kai på Øran Vest på Åndalsnes i Rauma kommune. Kaia kan bli eit tyngdepunkt for tømmerressursar i Rauma, Vistdal og deler av Vestnes kommune. Det er regulert jernbanespor inn på hamneområdet, og det er dermed lagt til rette for å etablere eit godt samband mellom sjø og bane. Også i beredskapssamanheng er dette eit arbeid som bør vurderast, Åndalsnes hamn har tidlegare vore viktig i krisesituasjonar.

Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen til det grønne skiftet

For å gje sjøtransport ein reell plass og rolle i eit meir berekraftig transportsystem, bør hamnene i større grad synleggjerast i NTP. NTP bør mellom anna ta for seg hamnene si samfunnsnytte og måle hamnene sine investeringar på linje med veg, bane og lufttransport, og utarbeide ein langsiktig strategi for utvikling av strategisk hamneinfrastruktur som del av det heilskaplege godstransportsystemet for å nå måla som er sett. Sjølv om transportverksemdene meiner ein må justere ambisjonen om 30 prosent overføring av gods frå veg til sjø, bør eit slikt ambisiøst mål ikkje vike.

Fylkeskommunedirektøren si innstilling til prioritert rekkefølge:

1) Eit heilskapleg transportsystem – vedlikehald, fornying og drift

Første seksårsperiode:

1. Styrke statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, inkludert midlar til tunnelsikkerheit og rassikring, i løpet av NTP-perioden. Fylkestinget foreslår å styrke tilskotsordninga med fem mrd. kroner årleg i tolv år for strekningsvis utbetring av fylkesvegane i Noreg.
2. Auka satsing på trafikktryggingstiltak.
3. Fylkestinget ber Staten auke overføringane til fylkeskommunane slik at fylkeskommunane har tilstrekkelege rammer til å ivareta sitt ansvar for kritisk infrastruktur.
4. Auka rammer til fylkeskommunane for:
 - Overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten, inkludert ferje og hurtigbåt.
 - Kollektivsatsing for å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta.
 - Generelle auka løyvingar til drift av ferje og hurtigbåt.
5. Styrke arbeidet med omstilling i regionbyane, gjennom vidareføring utan opphald og styrking for tilskotsordninga for mindre byområde utan byvekstavtalar. Ramma på tilskotet må minst vere på same nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr per år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Andre seksårsperiode:

1. Forsterka satsing på mindre investeringstiltak/programområdemidlar for riksveg.

2) Eksport- og verdiskapingsvegane

Første seksårsperiode:

1. Fylkestinget føreset at Nye veier prioriterer E136 Eksportvegen Ålesund–Dombås.
2. Sjukehusvegen mellom Kristiansund og Molde, inkludert E39 Bjerkeset–Astad og E39 Årø–Lønset og bypakke Kristiansund.
3. E39 Ålesund–Molde, inkludert bypakke Ålesund og vidare arbeid med bypakke Molde.
4. E39 Volda–Furene.
5. E39 Breivika–Vegsund.
6. Korridorane RV 15 Strynefjellet med tilknyting til Geiranger og RV 70 Meisingset–Ålvundfossen og Sunndalsøra–Oppdal.

Andre seksårsperiode:

1. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E136, RV 70 og RV 15.
2. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar.

3) Omstilling til lågutsleppssamfunnet

Første seksårsperiode:

1. Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast.
2. Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak for å mogeleggjere større godskapasitet.
3. Kartlegging av samanfallande energibehov i transportsektoren må gjennomførast, og statleg støtte til utbygging bør styrkast.
4. Støtte til elektrifisering av FOT-ruter frå Ørsta/Volda lufthamn Hovden
5. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging må gjerast i arbeidet med NTP for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald.

4) Gods frå veg til sjø og bane

Første seksårsperiode:

1. Stad skipstunnel. Fylkestinget ber om at dette vert gjennomført i første seksårsperiode.

2. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane vidareførast, utviklast og styrkast
3. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen knytt til det grønne skiftet.
4. Nytt jernbanespor på 500 meter, frå ny tømmerkai på Nordre kai på Øran Vest, Åndalsnes til Raumabana bør greiast ut i løpet av første seksårsperiode.

Omklassifisering av fylkesveg

Staten bør auke overføringane til fylkeskommunane slik at fylkeskommunane har tilstrekkelege rammer til å ivareta sitt ansvar for kritisk infrastruktur.

Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår følgjande tiltak for kostnadsreduksjon og kortare planleggingstid:

- Effektivisere drifta i transportverksemdene
- Kollektivkonsept må vere eit konsept i alle KVU-ar det er relevant, slik at kollektivtransport kan bli vurdert som løysing på lik linje med bygging av infrastruktur
- Samordna planprosessar for areal, klima og transport, særleg rundt byområda
- Fortsette arbeidet med fornying og målstyring av NTP-prosessen
- Porteføljestyling av tiltaksområde, der fylkeskommunane deltek i prioriteringa
- Utfordre leverandørar gjennom innovative offentlege anskaffingar og tidleg involvering
- Færre traséval i dei store prosjekta som utgreiast
- Vidareutvikle verkemiddel for ferjeavløysing

Økonomiske konsekvensar

Høyringsmaterialet i samband med arbeid med NTP 2025–2036 har i hovudsak økonomiske konsekvensar for staten, men føreslått avvikling av tilskotet til vedlikehald på fylkesvegnettet vil ha direkte økonomiske konsekvensar for Møre og Romsdal fylkeskommune. Fylkeskommunen vil få gjennomført mindre vedlikehald på fylkesveg dersom opptrappinga som vart skissert i inneverande NTP ikkje vidareførast. Dette vil bety at Møre og Romsdal ikkje vil lukkast i å redusere eller å stogge vedlikehaldsetterslepet på eige vegnett utan ei betydeleg årleg auke i løyvingane til vedlikehald gjennom andre ordningar.

Toril Hovdenak
fylkeskommunedirektør

Arild Fuglseth
samferdselsdirektør

Vedlegg

- 1 Høyringsbrev Samferdselsdepartementet
- 2 Høyringsmøte om NTP 2025 - 2036 21. april 2023
- 3 Kort oppsummering og vurdering av høyringsinnspel
- 4 Høyringsssvar innsendt til fylkeskommunen
- 5 Høyringsssvar frå Molde kommune, vedtak i formannskapsmøte
- 6 Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen mai 2023
- 7 Uttalelse fra Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen om NTP mai 2023
- 8 Høyringsssvar frå Ålesund kommune, vedtak i formannskap 24.05.23

9 Høyringsvar frå Ørsta kommune, vedtak i formannskapsmøte

Køyreplan for høyringsmøtet

12:00-12:10	Praktisk informasjon om møtet
12:10-12:45	Kommunar presenterer
12:45-13:00	Oppfølgingsspørsmål frå Samferdselsutvalet
13:00-13:05	Kort pause
13:05-13:35	Kommunar presenterer
13:35-13:50	Oppfølgingsspørsmål frå Samferdselsutvalet
13:50-13:55	Kort pause
13:55-14:25	Regionråda, hamneråda, NHO og LO presenterer
14:25-14:40	Oppfølgingsspørsmål frå Samferdselsutvalet og avslutning

Aukra kommune



Prioriteringar Aukra kommune

Eit prosjekt: – Møreaksen!

- Føresetnad for realisering av Kjerringsundet
- Vedteke finansieringsavtale med MRFK – Sjølvfinansierende prosjekt
 - Årleg 100 mill. kroner fram til kommunen sin del av faktisk prosjektkostnad er fullt ut finansiert
 - Tilskotet skal indeksregulerast årleg etter SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg
 - Oppsparte renteinntekter/avkastning på avsette midlar skal tilfalle prosjektet
 - I økonomiplanperioden (2026): 1.369 mill kr
- Ferdig reguleringsplan
- Gjennomført KS2
- Vidare arbeid med kostnads- og risikonedtaking i 2023
- Nyhamna som (inter)nasjonal samfunnskritisk installasjon/Beredskap

Kristiansund kommune

Aktuelle innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2025 – 2036



Kristiansund
kommune



Økonomiske rammer

- Tidligere innspill fra Kristiansund og Nordmøre fra forrige rullering (NTP 2022 – 2033) anses som høyaktuelle å videreføre i oppdatert form. Nye prioriteringer sammenfattet med oppdatering av tidligere prioriteringer kan oppsummeres slik:
- Statens vegvesen markerer ny retning for prioriteringene i NTP med vekt på at det skal være mer forutsigbar fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet løst på en mer bærekraftig måte.
- NTP sier nå: **«Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, bygge nytt der vi må»**. Kristiansund kommune mener de 2 første leddene i målsettingen bør gjenspeiles sterkere i prioriteringer og økonomisk ramme, og at det må satses enda mer på eksisterende veier og utbedringer.
- Som ramme for finansiering av drift, vedlikehold og investeringstiltak i NTP mener Kristiansund kommune at vi skal gå inn for at NTP 2025-2036 baseres på ramme 3, slik at beløpet til posten «mindre investeringer» (tiltak under 1 mrd. Kr.) må økes og bør utgjøre minst 6000 mill. kr.

Prioriteringer

Kristiansund lufthavn, Kvernberget

- Felles passasjerterminal for brukere av fly og helikopter har lenge ventet på realisering.

Kristiansund og Nordmøre havn

- Havneutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport og bedre tilførselsveier til kaiene.

Riksveier

- a) Oppgraderinger på Rv 70 fra Kristiansund sentrum til Oppdal, blant annet ombygging av Seivikakrysset, oppgradere Meisingset – Ålvundfossen og ny bru ved Fale og Romfo.
- b) E 39 – fullføre omlegginger/standardheving i sammenheng gjennom Heim kommune
- c) E 39 – Halsafjordkryssingen – fremskyndes som prosjekt når teknisk løsning er valgt
- d) E 39 – Ny trasé Astad – Bjerkeset – Fursetfjellet

Prioriteringer

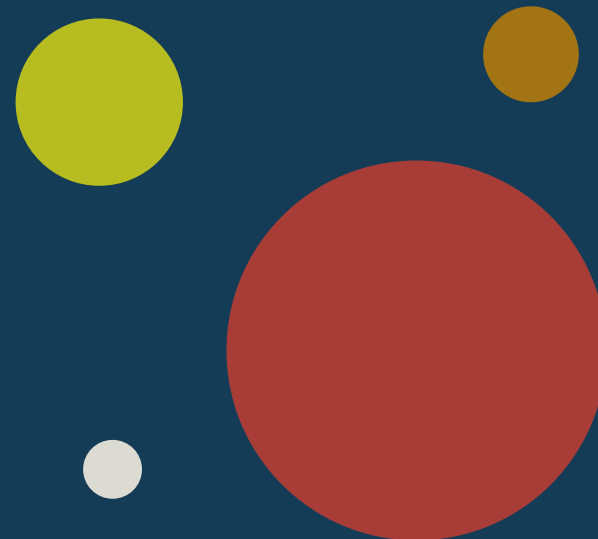
Fylkesveier

- a) Økte bevilgninger til fylkeskommunene med øremerking til ferge drift og veivedlikehold
 - b) Varig satsing på lave fergebilletter og flere samband med gratis ferge
 - c) Todalsfjordprosjektet
 - d) Realisering av fergesamband Aure – Hitra
 - e) Fv 680 - oppgradering/tunnel for strekning Brekka i Aure
 - f) Fv 64 - videreutvikling av nasjonal turistvei mv. på strekningen over Averøy
 - g) Fv 65 - oppgraderinger
 - h) Fv 680 - fullføre planlegging fergefri ytre kystvei - kryssing Talgsjøen og Edøyfjorden
-
- Rapport viser potensial for økt verdiskaping på 30-70 mrd. kroner av fergeavløsningsprosjektene.
 - Øvrige omtalte prosjekt og tiltak vil gi ytterligere økt verdiskaping og stor samfunns-nytte. Fungerende lokalsamfunn i Kristiansund og på Nordmøre er i stor grad avhengig av NTP-satsing.

**Molde kommune og
Romsdal
interkommunalt
politisk råd**

Innspill NTP 2025-2036

Molde kommune
Romsdal interkommunalt politisk råd



E139 Vestnes-Dombås

Viktig for strekningen:

- Stor andel næringstransport/varetransport
- Helhetlig utbygging av hele strekningen, men prioritering av flaskehalser



Vi strekker oss langt!

E39 Ålesund-Molde

Strekningen må inn i første seks års periode i NTP.

Det er viktig at følgende strekninger ferdigstilles samtidig:

- E39 Vik-Molde
- E39 Ørskogfjellet-Vik

Omklassifisering:

- Støtter Statens vegvesen sitt innspill – fylkesvegen til Gossen/ Nyhamna omklassifiseres til riksveg som følge av samfunnskritisk infrastruktur:



E39 Bjerkeset-Astad og E39 Årø-Lønset

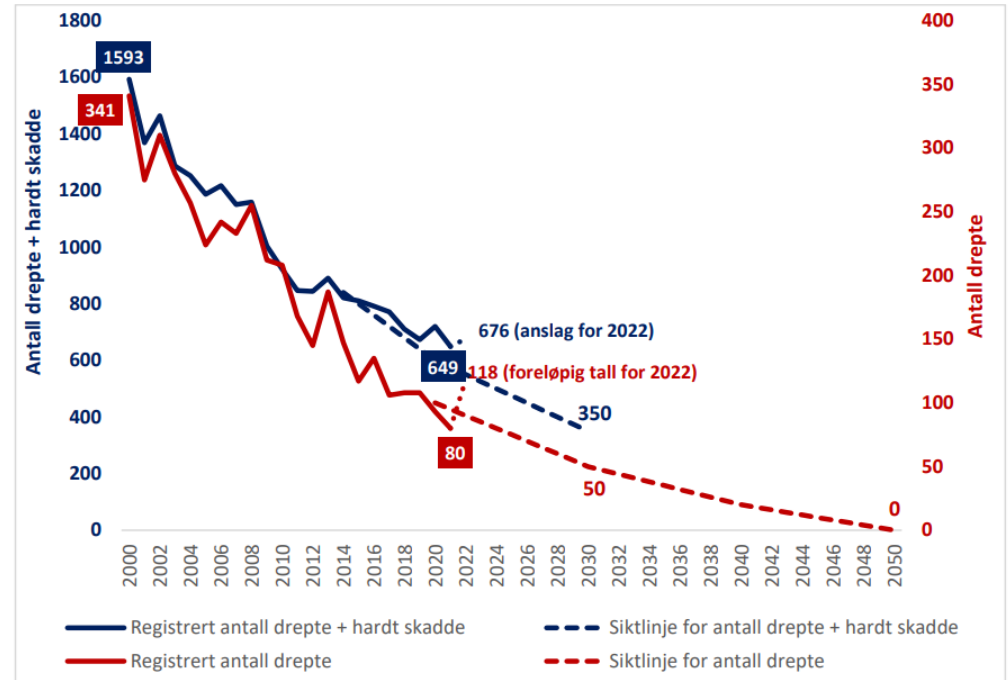
- E39 Bjerkeset-Astad
 - Viktig for transport mot sykehus på Hjelset
- E39 Årø-Lønset
 - Viktig for bomiljø langs dagens strekning
 - Viktig for transport mot sykehus på Hjelset
- Begge strekningene er viktig for samhandlingen mellom byene Molde-Kristiansund



Trafikksikkerhetsmidler

Økte midler til større og mindre tiltak for å øke trafikksikkerheten på Ev. og Rv.:

- Gang- og sykkelveg
- Belysning
- Strekningsutbedringer
- Utbedring av sideterreng
- Tunnelsikkerhet
- m.m.



Fylkesveg Møre og Romsdal

Må prioriteres med økte rammer for å løse:

- Etterslepsbehovet
- Vedlikehold
- Trafikksikkerhetstiltak



Prioritering oppsummert

- **Nye Veger** – må prioriteres med økte årlige rammer
 - E136 – Helhetlig utbygging Vestnes-Dombås, men med prioritering av flaskehals
- **Statens vegvesen** – må prioriteres med økte rammer utover 2023 rammen + 10 %
 - E39 Ålesund-Molde – med Molde-Ørskogfjellet i første seks års periode.
 - E39 Bjerkeset-Astad (Sykehusvegen 2)
 - E39 Årø-Lønset
 - Trafikksikkerhetsmidler – GSV, trafikksikkerhetstiltak, belysning m.m.
- **Fylkesveg** – må prioriteres med økte rammer
 - Vedlikehold og etterslep

Rauma kommune

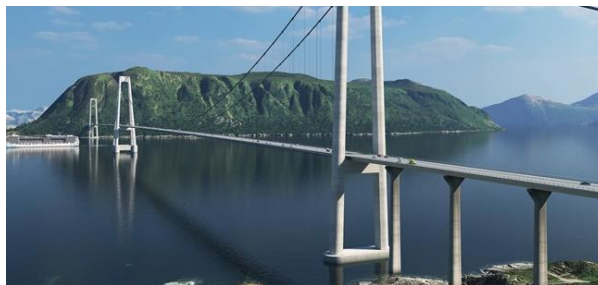
Stranda kommune

Sunndal kommune

Ulstein kommune



HAFAST



Kva er HAFAST?



HAFAST er eit samfunns- og utviklingsprosjekt



Målet med HAFAST er å knyte saman den mest folketette regionen i Møre og Romsdal

Sunnmørsregionen

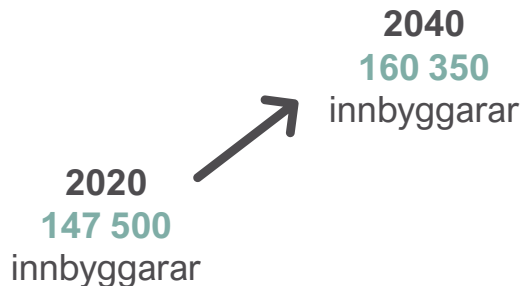


Ein sterk bu- og arbeidsregion

- Over halvparten av alle innbyggjarane i Møre og Romsdal
- 15 av dei 20 største private arbeidsgivarane i Møre og Romsdal er lokalisert i regionen
- Stort antall næringslivsaktørar som er verdsleiarane innan sine felt
- Viktig eksportregion for Norge



Ein region i vekst



Eit breitt næringsliv

- Ei verdsleiarande klynge av maritime bedrifter bestående av rederi, verft, utstyrsleverandørar og tjenesteleverandørar.
- Store verdier innan fangst, produksjon og eksport av sjømat skapast i regionen kvart år
- Turisme veks fram som ei stadig større og viktigare næring

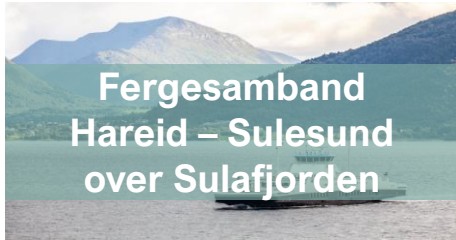
Bo- og arbeidsområder



86 000 innbyggjarar



43 400 sysselsette



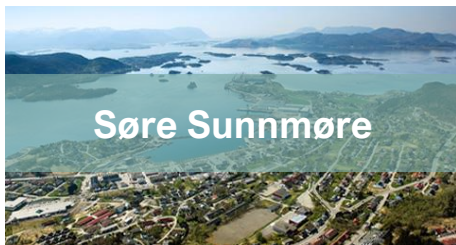
Strekninga Fosnavåg - Ålesund er ca. 72 km



Reisetid på ca. 1,5 time inkludert ferge



2100 biler kryssar Sulafjorden med ferge dagleg (~775 000 biler årleg)



50 000 innbyggjarar



22 900 sysselsette

Sunnmøre tettere sammen



HAFAST vil gjere regionen **døgnåpen** og transporten av personar og gods **enklare**



HAFAST vil gi **økt interaksjon og vekst** i arbeids, produkt- og boligmarkedet på Sunnmøre



HAFAST vil **redusere reisetida** mellom Ålesund og Fosnavåg med ca. 40 minutter (halvering)

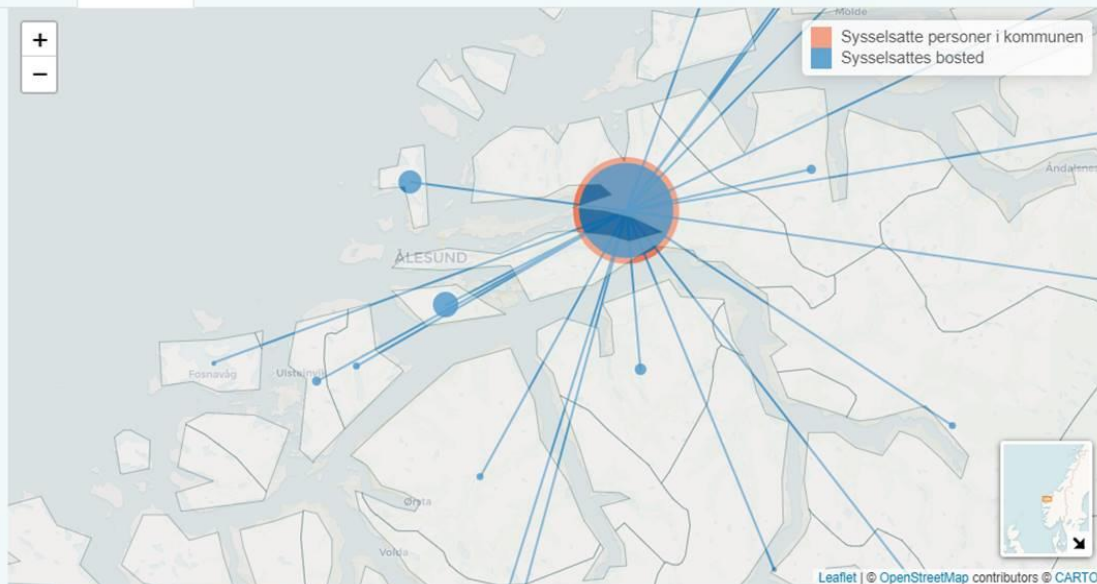


HAFAST vil gi **økt mobilitet og fleksibilitet** i forhold til anna offentlig infrastruktur som sjukehus, utdanning, kultur og lufthavner.

Arbeidspendling til Ålesund

Bosted

Arbeidssted



Hvor bor sysselsatte personer i...

Ålesund kommune, 2021

Antall sysselsatte personer med arbeidsstedsadresse: 37636

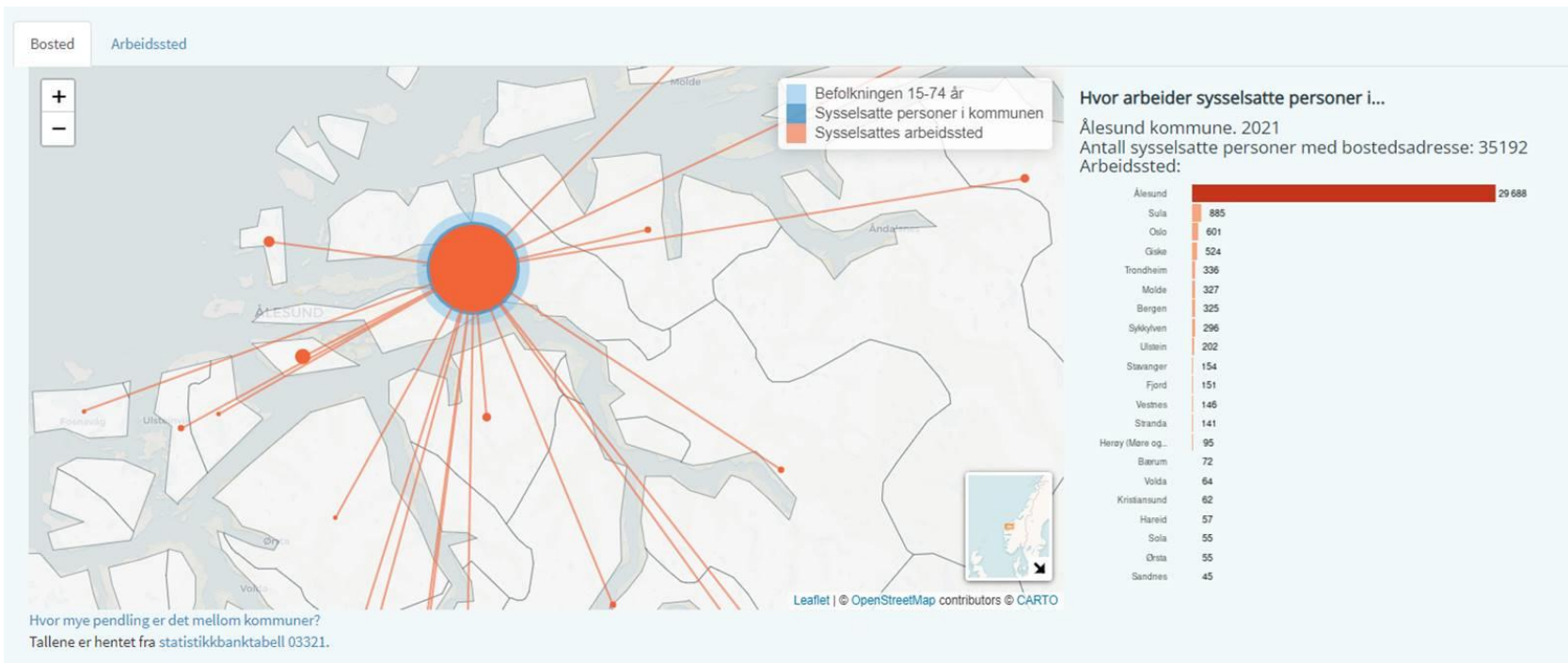
Bosted:

Ålesund	29 688
Sula	2 323
Giske	1 877
Sykkylven	395
Vestnes	286
Ulstein	259
Molde	244
Hareid	210
Fjord	204
Ørsta	198
Oslo	179
Volda	128
Herøy (Møre og...)	102
Trondheim	99
Bergen	92
Hustadvika	86
Stranda	80
Kristiansund	71
Aukra	43
Rauma	40
Tromsø	37

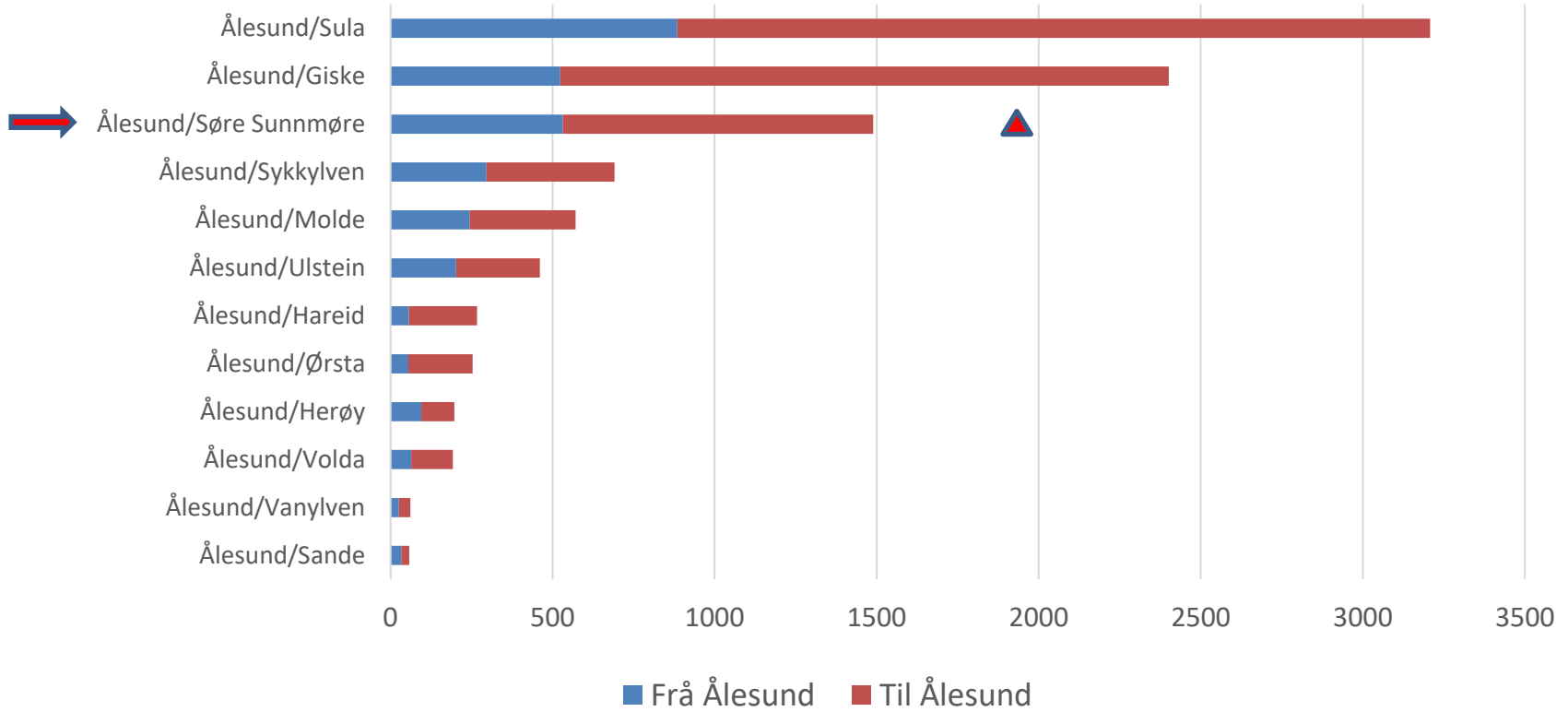
Hvor mye pendling er det mellom kommuner?

Tallene er hentet fra statistikkbanktabell 03321.

Arbeidspendling fra Ålesund



Pendlingstal 2021



HAFAST vil styrke framtidens Sunnmøre



Sikre næringslivet konkurranseevne

- Redusere transport- og driftskostnader
- Raskere tilgang til, og leveranser av varer og tenester
- Enklare tilgang til kompetent arbeidskraft, bidreg til auka innovasjon og utvikling



Skape økt effektivitet

- Døgnåpen region
- Offentlig og privat effektivisering
- Knyt saman E39 og eksportveien E136

E39 Sulafjorden – på kartet

- Bredde: 3200 – 5000 meter
- Dybde: inntil 420 meter
- Vegklasse H8



Utbyggingsdivisjonen i Statens Vegvesen

E39 Sulafjorden

Utvikling av bruer med ny teknologi
Status 7. okt. 2022

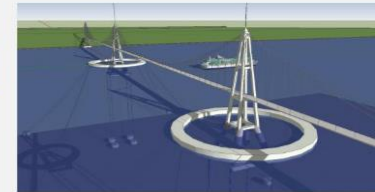
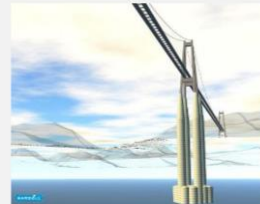
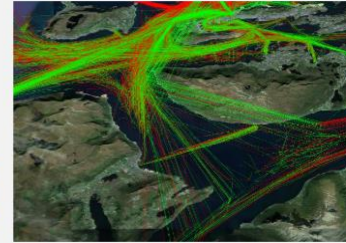
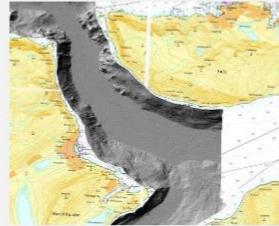
A.
Mulighetsstudier



B.
Konseptstudier



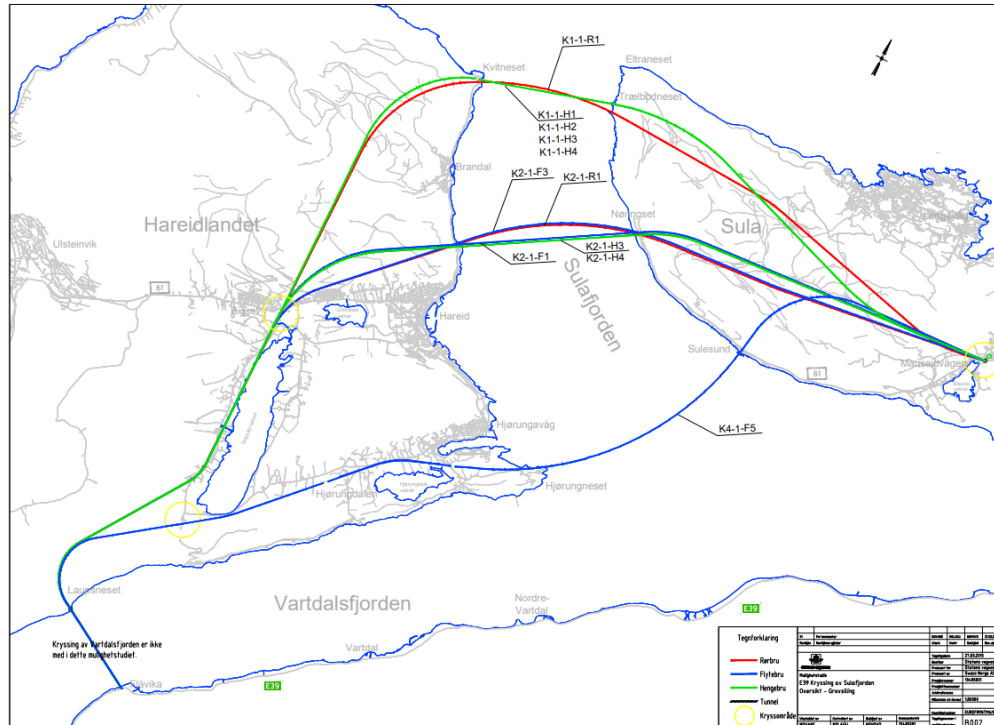
C.
Forprosjekt



Jørn Arve Hasselø
Prosjektleder
Utbyggingsdivisjonen
Statens vegvesen



Alternative korridorar



Forprosjekter

Sulafjorden-Brokonsept	Konseptstudie/ Prosjekteringsregler - Ferdig	Forprosjekt med kostander +/-25% Frist for leveranse	Leverandør
A. Hengebru i ett spenn (Korridor 1)	2021	01.05.2022	AMC: Multiconsult Norge AS, Cowi, Aas Jakobsen
B. Hengebru i to spenn (Korridor 1)	2021	01.05.2022	AMC: Multiconsult Norge AS, Cowi, Aas Jakobsen
C. Hengebru i to spenn (Korridor 2)	2021	01.05.2022	AMC: Multiconsult Norge AS, Cowi, Aas Jakobsen
D. Rørbru	2021	01.05.2022	Norconsult, Dr. Techn. Olav Olsen
E. Hengebru i tre spenn (Korridor 2)	2021	01.05.2022	AMC: Multiconsult Norge AS, Cowi, Aas Jakobsen

A: Hengebru i ett spenn (Korridor 1)



B. Hengebru i to spenn (Korridor 1)



C. Hengebru i to spenn (Korridor 2)



**D. Rørbru
(Korridor 2)**



HAFAS

Nor

E. Hengebru i tre spenn (Korridor 2)



H A F A S T



Hareid fastlandssamband AS

Nøkkelinformasjon

Hareid Fastlandssamband AS ble etablert i 1986

Selskapets formål: Å jobbe for at fastlandsforbindelsen mellom Hareid og Sula kommune realiseres, gjennom kommunikasjon av sambandet og politisk påvirkning

Næringsforeningen Ålesundregionen har i dag avtale om daglig ledelse av selskapet

Dette jobber Hareid fastlandssamband AS



Sikre at sambandet blir inkludert i Norsk Transportplan med planleggingsmidler i 2025-2036



Sørge for at sambandet får tilført nødvendige planleggingsmidler gjennom årlige statsbudsjett

Selskapets aktiviteter er finansiert av lokale banker, næringslivsaktører, næringsforeninger, kommuner og fylkeskommunen

Vanylven kommune

Premiss

Vanylven spelar med dette inn dei sakene som er viktigast frå vårt lokale perspektiv.

Samtidig er vi inneforstått med at det skal laga ei samla prioritering frå fylket, bygd på alle innspela som kjem. Det er ein viktig føresetnad for å få gjennomslag at vi i fylket einast om ei sams prioritering, etter at alle kommunar har spelt inn sine viktigaste prosjekt.

Topp tre - Vanylven

1. Fullfinansiering Stad skipstunnel
2. RV 15 – Strynefjellstunellane, med arm til Geiranger
3. Ferjeavløysingsmidlar i praksis – erstatte fleire av ferjene med bruer

Stad skipstunnel

Stad skipstunnel nærmar seg no byggestart, etter lang tids førebuing i kommunane og i Kystverket. Det pågår synergjarbeid i fleire kommunar langs kysten, med tanke på reiseliv og transportnæringar. Når det gjeld masseinntak og pågåande reguleringsplanarbeid ser vi pr no at Kystverket og Stad kommune er komne opp i 38 mill i reguleringsarbeid, Kinn kommune 19 millionar, og Vanylven kommune med reguleringar til om lag 10 millionar. Altså total lokal satsing på nærare 70 millionar, før første salva er sprengt. Dei som må flytte frå gard og grunn har byrja bygging av nye hus, og lokalsamfunna bur seg på ei lengre periode med anleggsarbeid og med tilrettelegging for at byggeperioden skal fungere til det beste for lokalsamfunna rundt tunellen.

Det er difor viktig at regjeringa vår held fram med å synleggjere arbeidet som skjer, og tryggjer lokalsamfunna på at arbeidet er i gong, og at det ikkje er eit alternativ å gå tilbake på dei politiske lovnadane om bygging av skipstunnelen, for tryggleik for dei sjøfarande, for betre logistikk, for utvikling av reiseliv og anna lokalt næringsliv.

RV15 – Strynefjellstunellar m/arm til Geiranger

Strynefjellstunellane skal eg ikkje seie så mykje om her, fordi eg veit transportkomiteen på Stortinget var i Stranda på onsdag. De har difor fått naudsynt innføring om kor viktig dette prosjektet er for heile søre og indre Sunnmøre.

Eg vil likevel framheve kort viktigheita av RV 15, for næringsetablering, logistikk og busetting på søre Sunnmøre.

Ferjeavløysingsmidlar i praksis

For Vanylven kommune er det viktig at staten er pådrivar i fleire samferdselsprosjekt, som vil korte ned reisetid mellom destinasjonar, som t.d. Kystvegen Ålesund-Bergen. Ein må sjå på kva samband har å seie for busetting i distrikta, og for utvikling av næringane langs kysten, der vi allereie i dag har størst verdiskaping. Ved å tenkje langsiktig, både på korleis vi skal bygge, med tanke på å spare natur og miljø, men også med fokus på kvar vi treng framtidig arbeidskraft, så byggjer vi landet på fleire måtar. Sjølv om ein er samferdselspolitikar, så har ein ansvar for heile landet si framtid. Med omsyn til demografiutfordringane, og auka behov for fleire hender i lokal forvaltning, i helsevesen og skular, så må ein sjå på kva vi må gjere for å bidra til å gjere kvardagen enklare. Ved å bygge fleire bruer, kan vi legge ned fleire ferjeruter, og såleis få overført meir arbeidskapasitet til andre næringar. Viktigheita av brubygging får vi ekstra understreka no når streik rammar samfunnet, så eg ber samferdselspolitikarane no om å sjå på korleis vi bygger sterke arbeidsmarknadsregionar, med betre flyt i. Skal vi bygge fleire bruer, må ferjeavløysingsordningane vere betre, med tydelegare retningslinjer, og ein bør legge til rette for sentrale konsulentar med naudsynt kompetanse som hjelper til med å få prosjekt raskare realisert.

Vestnes kommune

Volda kommune



NTP – høyringsinnspel

19.04.2023

Volda kommune



Prioritering

- **E39 Volda-Furene (Voldatunellen) –oppstartsmidler i 1.periode.**
- Under 200 mill: Flyplasskrysset og Furene på E39 Volda-Ørsta
- Flyrute Ørsta Volda Lufthavn Hovden -Trondheim
- Ferjeavløysing på riksveg - avklaring
- Strynefjellsvegen –søre sunnmøre sin eksportveg –planleggingsmidlar
- Stad skipstunell
- Ferjefinansiering

Førsteprioritet: E39 Volda-Furene, Voldatunellen

- Riksvegutgreiinga 2015: «Etter at Kvivsvegen opna og valgt som ny E39, går det meir tungtrafikk gjennom gatene i Volda. Tungtrafikk gjennom lite eigna bygater skaper trafikktryggings- og miljøproblem.»
- Voldatunellen knyter saman E39 med Eiksundsamabandet og styrker etablert BAS-region
- Dagens E39 –kritisk strekning ved ulukke/utrykning
- Prioritert av næringslivet på Søre Sunnmøre og Nordfjord
- MÅL: Redusert reisetid, redusere ulukkesrisikoen for alle trafikantgrupper, ivareta miljø, redusere støyplager.



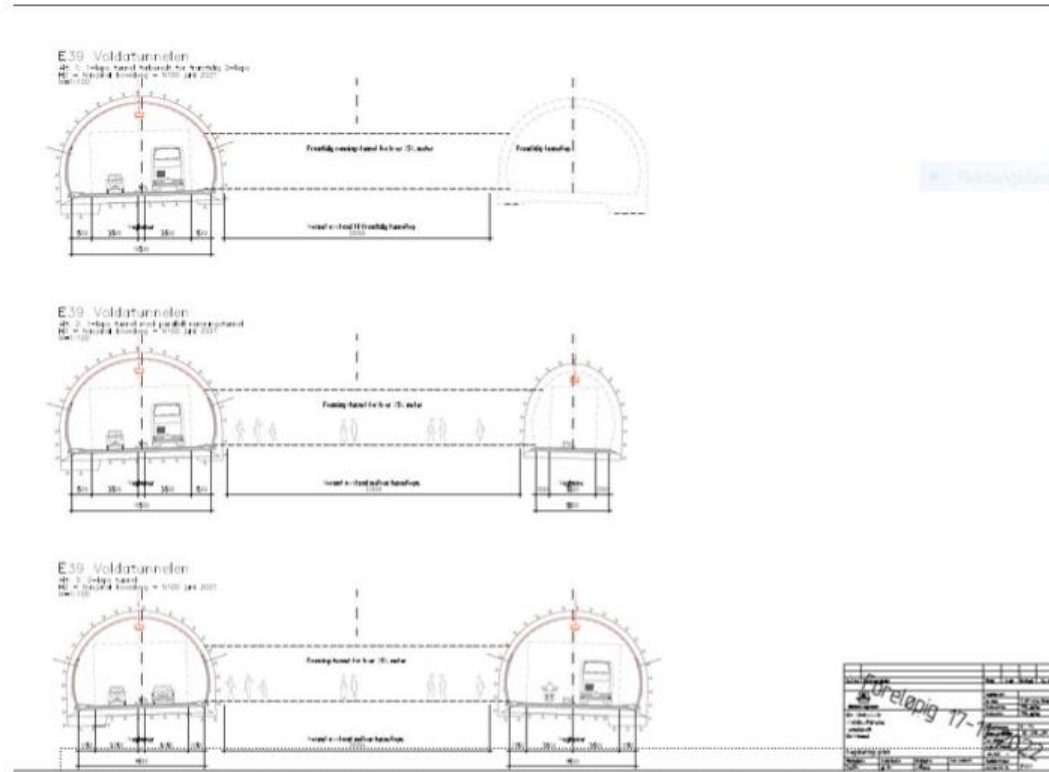
Status for Voldatunellen

- Det ligg føre ein godkjend reguleringsplan
- STV har arbeidd med å optimalisere/revidere plan og utarbeidd nye prognoser/kalkyler
- Styringsmål (kostnad) for prosjektet er justert
- Utlegging av revidert reguleringsplan mai 2023 og med vedtak før årsskiftet
- Bompengesøknad - Volda kommune har gjort prinsippvedtak om bompengar jfr- KST 35/19 den 28.3.2019.
- Prosjektet er klart til oppstart i første periode



E39 Volda-Furene

Kostnadsoverslag:



NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023



Voldatunellen er prioritert i NTP

Korridor	Prosjekt	Modenhet	Lønnsomhet				Kostnad			
			NNB	NNV (beregning mars 2023) [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]	Prognose [Mill 2023-kr]	Stat [Mill 2023-kr]	Restbehov Annen [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	●	-1,1	-3 358	-6 617	3 259	6 529	2 164	3 870	485
5	E134 Røldal - Seljestad	●	-0,4	-1 287	-743	-544	3 777	3 079	637	8
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	●	-0,7	-6 334	-6 746	412	11 473	11 403		-162
5	E16 Hylland-Slæen	●	-0,8	-1 678	-1 668	-10	2 352	2 339		521
3	Rv. 291 Holmenbrua	●	-1,1	-995	3 360	-4 355	1 179	1 164		67
5	E134 Saggrenda - Elgsjø	●	-0,3	-262	-324	62	2 706	1 512	1 121	0
4	E39 Vik-Molde	●	-0,6	-10 042			21 724	16 388	5 000	
5	E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen	●	-0,9	-26 923	-21 353	-5 570	17 025	12 783	3 442	66
8	E45 Kløfta	●	-0,9	-1 366	-1 407	41	1 614	1 609		248
5	Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik	●	-2,7	-1 338			1 821	555	1 250	
8	E6 Ulvsvågskaret	●	-0,6	-1 033			1 806	1 794		-80
4	E39 Ådland-Svegatjønn (Hordfast)	●	0,1	1 935	2 154	-219	45 934	31 830	13 383	-480
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	●	-0,4	-1 089	5 728	-6 817	5 541	2 318	3 223	815
4	E39 Storehaugen-Førde	●	-0,6	-1 978	-1 697	-281	3 675	2 816	850	2
4	E39 Bjerkeset-Astad	●	-0,6	-541			1 133	1 123		0
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	●	-0,8	-1 271			1 821	1 819		-747
4	E39 Ringveit øst, Vågsbotn - Klauvaneset	●	-0,4	-1 944			6 417	4 978	1 439	0
3	E39 Smliene - Harestad	●	0,2	565			4 292	1 845	2 386	-209
1	Rv. 22 Glommakryssing	●	-0,3	-569	1 181	-1 750	3 680	1 550	2 063	0
8	E10 Nappstrøman-Å	●	0,7	811	891	73	1 111	1 121		0
4	E39 Voldå - Furene	●	-0,9	-1 293	72	-1 365	2 048	1 383	650	807
2	E18 Netvet - Vinterbro	●	1,2	8 668	3 073	-1 701	3 916	3 436	3 943	238
2	E16 Nymoen-Eggemoen	●	-0,4	-563			1 967	1 188	780	-27
8	E8 Flyplass tunnelen Tromsø inkl F2-lenka	●	-1,0	-2 007	-1 502	-505	2 606	1 000	1 573	393
3	E18 Ramstadsletta - Nesbru	●	-2,9	-11 938			13 972	4 200	9 772	
6	Rv. 4 Grua - Roa	●	-1,1	-1 081			1 616	1 276	340	

E39 Flyfjell tunnelen nord finansieres innenfor byrammen.

PROSJEKT I PORTEFØLJEN SOM SKAL STARTAST OPP I FØRSTE SEKSÅRSPERIODE

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023



Tabell 4.5 Prosjekter i porteføljen som foreslås prioritert for oppstart innenfor foreslått ramme 2 og 3 i første seksårsperiode. Alternativ sortert etter kriterier fra porteføljestyringen. Mill. 2023-kr

Korridor	Prosjekt	Total investeringskostnad Mill. 2023-kr	Stat 2025 - 2030	Stat 2031 - 2036	Annen 2025- 2036
Ramme 2					
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	6 529	2 164		3 870
5	E134 Røldal – Seljestad	3 777	3 079		637
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	11 473	4 432	6 971	0
	Sum ramme 2	21 779	9 675	6 971	4 507
I tillegg i ramme 3					
5	E16 Hylland – Slæen - skred	2 352	2 339		0
3	Rv. 291 Holmenbrua	1 179	500	664	0
	Sum ramme 3	25 310	12 512	7 635	4 507

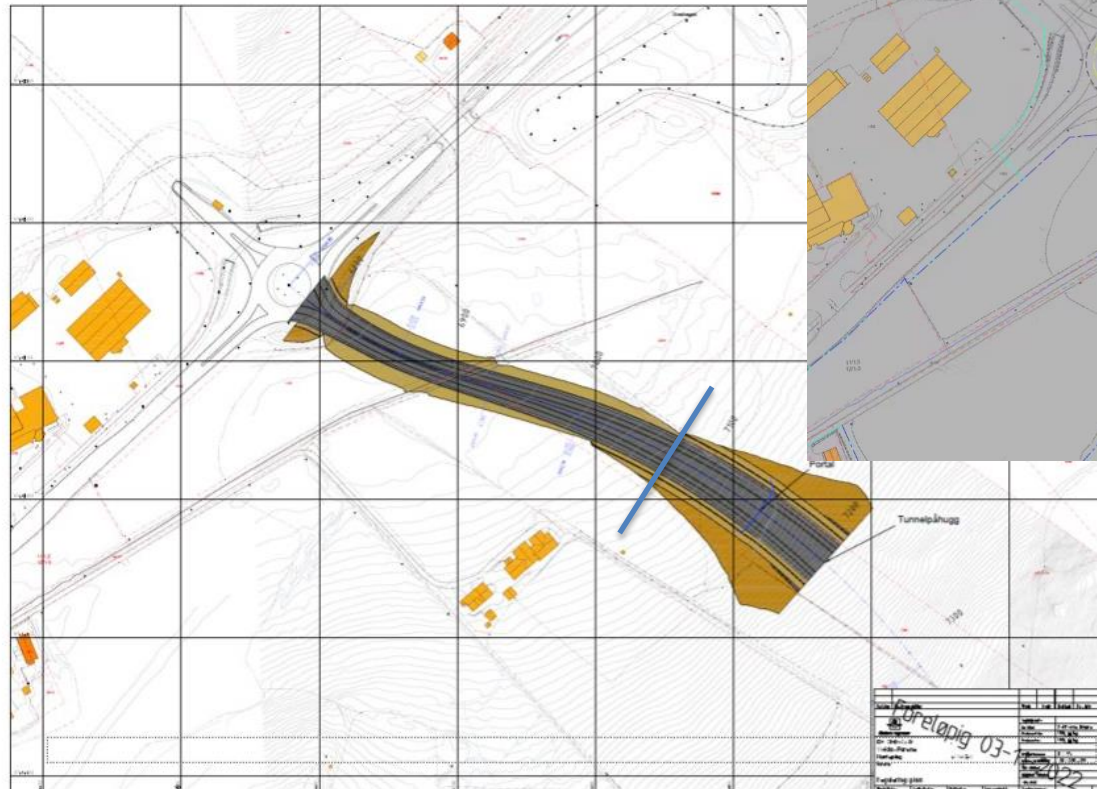
Voldatunellen må få oppstartsmidler i første periode





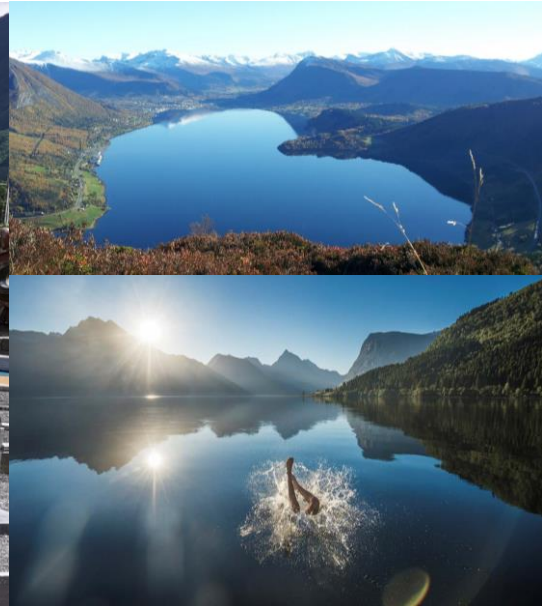
E39 Volda-Furene

Teknisk plan Furene





Ørsta kommune



Høringsinnspel til NTP 2025 - 2036

1. Riksvegkorridorane for vår region

Prosjekt over 200 mill

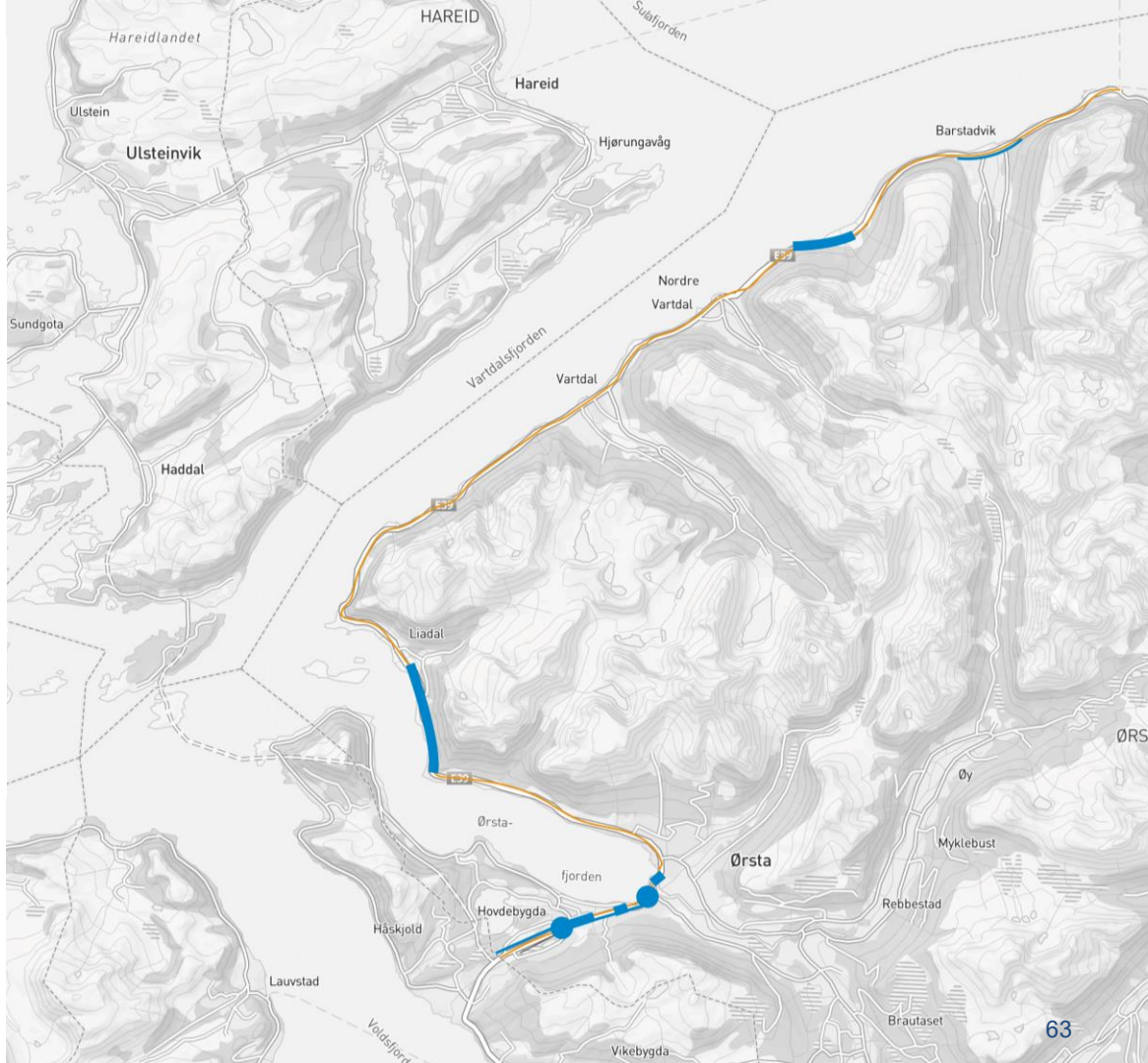
- E39 Volda – Ålesund
 1. E39 Voldatunellen
 2. E39 Ørstafjordkryssing
 3. E39 Hafast
- Strynefjellstunellen konsept B1 med arm til Geiranger (Rv 15 Måløy – Otta)
- E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås



1. Riksvegkorridorane for vår region

Prosjekt under 200 mill

1. Rundkøyring i flyplasskrysset, E39
 - a. Gang/sykkelveg E 39
flyplasskrysset - Åsen
2. E39 Ørsta sentrum – Festøya
(Vartdalsstranda)
 - a. Lianeset – Liadal
 - b. Moldvikneset – Masdal
 - c. G/S-veg Barstadvik, Storelva -
Hjellen
3. E39 Ørsta sentrum
 - a. Ny Ose bru
 - b. Div. tiltak gjennom Ørsta sentrum
 - c. Rundkøyring E39 x fv 5902
Melsvegen
4. E39 Hovden – Ose
 - a. E39 x Industrivegen, nytt kryss og
bygging av busslommer,
undergangar og kryssingspunkt
for mjuke trafikantar



2. Eit godt vegnett i heile Norge.

Ørsta kommune viser til store utfordringar med fylkesvegane i Møre og Romsdal, og meiner NTP må omfatte også det fylkeskommunale vegnettet, jf. regionreforma. Ressursane må i større grad bli fordelte utover dei 11% som riksvegar utgjer. Det er i dag eit stort etterslep på fylkesvegane. Nasjonal Transportplan må prioritere opprusting og vedlikehald av veg nær brukarane. Dette vil på sikt gi god måloppnåing nasjonalt og gi stor samfunnsøkonomisk lønsemd.

3. Sjø/ferje.

Ørsta kommune finn det positivt at regjeringa har innført gratis ferje for dei minst trafikkerte fergestrekningane. Kommunen peikar likevel på at NTP må legge opp til ei vesentleg betre finansiering enn dagens modell, som påfører næringsliv og fastbuande langs kysten altfor høge kostnader. Fergetilboda er ein del av vegnettet og må sikrast god regularitet og føreseielege vilkår. Ørsta kommune ser fram til realiseringa av Stad skipstunnel som no ligg inne i NTP.

4. Luftfart.

Ørsta kommune viser til at regjeringa har sikra ei betre finansiering av kortbanenettet frå 2024, noko som er eit avgjerande grep for å sikre god kommunikasjon for distrikta. For Søre Sunnmøre er det viktig at rute frå Ørsta Volda lufthamn Hovden til Trondheim vert prioritert i ny NTP. Behovet for ei slik rute er naudsynt mellom anna fordi regionen er knytt til Helse-midt. Vårt næringsliv har behov for kommunikasjon til Trondheim og NTNU. Ørsta Volda lufthamn har stor og aukande aktivitet, difor er det viktig å sikre god og trafikktrygg tilkomst gjennom rask realisering av nytt flyplasskryss med rundkøyning.

Ålesund kommune

Høringsmøte NTP 2025 -2036

Innspel frå Ålesund kommune



Ålesund kommune vektlegg

- E-39 Ålesund – Molde må gjennomførast som eit prosjekt slik at det ferdigstillast samtidig.
- Det må sikrast planmidlar allereie frå 2024 til å gjennomføre planprosessen for strekninga Ørskogfjellet – Breivika.
- Vegsund – Breivika som fall ut av førige NTP må prioriterast.
- Tilskott til kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområde må vidareførast og styrkast i heile NTP perioden.



**Nordmøre
interkommunalt
politisk råd**

Høring NTP

Nordmøre må bygges videre

Prosjekter og planer 



Mål om helhetlige transportløsninger

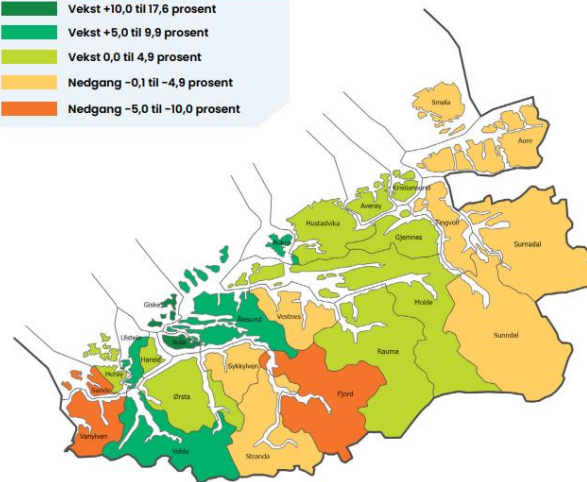
1. Bygge sterkere og mer funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner
2. Effektive transportkorridorer er sentralt for næringslivet
 - Stor verdiskapingsgevinst på 30-70 mrd. ved fergefritt Nordmøre
4. Økt satsing på verdiskapende infrastruktur langs kysten. Nye modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet som inkluderer verdiskaping
5. Nye finansieringskilder og –løsninger
 - 40 års nedbetalingstid for fergeavløsningsprosjekter

Befolkningsutvikling 2012-2022

Norge:	+ 8,8%
Fylket:	+ 4,6%
Nordmøre:	- 0,3%

Folketalsutvikling i Møre og Romsdal 2012-2022

	Vekst +10,0 til 17,6 prosent
	Vekst +5,0 til 9,9 prosent
	Vekst 0,0 til 4,9 prosent
	Nedgang -0,1 til -4,9 prosent
	Nedgang -5,0 til -10,0 prosent



Prioriteringer Veg

1. NTP må se alt i sammenheng og omfatte all nasjonal infrastruktur

2. Økte bevilgninger til fylkeskommunene

1. Ta igjen vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene
2. Sikre attraktivt fergetilbud for riks- og fylkesveifergene
 - Finansiering investeringer miljøferger og fergekaier
 - Driftsnivå etter behov fra næringsliv, innbyggere og samfunnslivet
3. Trafikksikkerhetstiltak for gang- og sykkelveier



3. Sykehusveien Kristiansund sentrum – Hjelset

1. Bypakken Kristiansund
2. E39 Astad – Bjerkeset – Fursetfjellet med delvis tunnelløsning for 90 km/t
3. Trafikksikker inn-/utfartsvei Kristiansund fra Rensvik til Krifast
4. Utbedre Fursetfjellet til 90 km/t



Prioriteringer Veg

4. Ferdigstille Rv 70

- Ferdigstille Bypakken Kristiansund, deretter innfartsvei Rensvik – Krifast
- Meisingset – Ålvundfossen; gjennomgående vei standard, trafiksikkerhet, effektivitet, tilkobling Todalsfjordprosjektet
- Sunnal;
 - Ny Fale og Romfo bru, for tilknytning jernbane og E6
 - Oppgradere rasoverbygg ved Grøa og Gjøra



5. Verdiaksen E39

- Halsafjordsambandet; - fergeavløsning, effektiv transportvei for næringslivet
- Til Trondheim; - rasutsatte områder og flaskehals, eks. Dyregrova i Heim

Prioriteringer Fylkesveier

1. Tilbud fylkesveifergene og Kystekspresen
2. Todalsfjordsambandet; midler fylket, nedbetalingstid
3. Ny ferge Aure – Hitra
 1. Som pilotprosjekt med flytende fergekaier
 2. Inngå i inntektssystemet fra 2024
 3. Oppgradering av fv 680 over Skarsøya
4. Fv65 Surnadal opp mot Berkåk; oppgradering og fjerning av flaskehals
5. Økt satsing på nasjonale turistveier ved fv64 Atlanterhavsveien
6. Fergefri ytre kystvei over Talgsjøen og Edøyfjorden



Prioriteringer øvrige etater

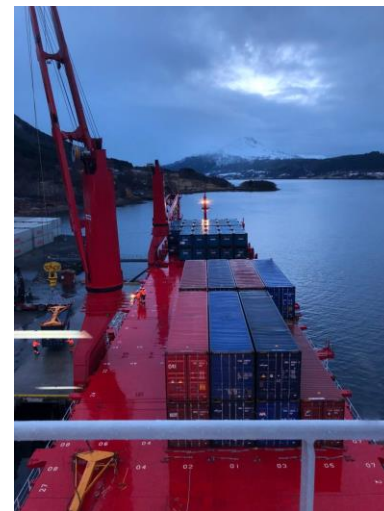
Avinor

- Ny felles heliport og passasjerterminal på Kristiansund lufthavn Kvernberget;
- gjennomført grunnlagsinvesteringer for energiforsyning, lavere Co2-avtrykk, mer effektiv logistikk



Kystverket

- Utvikling av havneinfrastruktur for å tilrettelegge for økt sjøtransport (Bilde: Høgsetterminalen)



Oppsummering regionbygging og infrastruktur

- Prioritering prosjekter fra Nordmøre IPR til NTP 2025 - 2036

Riks



1. Økte bevilgninger til fylkeskommunene for å dekke etterslep fv og godt fergetilbud
2. Sykehusveien Kristiansund sentrum – Hjelset
3. Ferdigstille v70;
 - Meisingset – Ålvundfossen
 - Sunndal – bruer og rasoverbygg
4. Realisere Halsafjordsambandet
 - Felles passasjerterminal Kvernberget
 - Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten

Fylket



1. Godt tilbud fylkesveifergene
2. Todalsfjordsambandet
3. Realisering av ferge Aure – Hitra og fv 680
4. Fv65 Surnadal mot Trondheim og E6
5. Nasjonale turistveier med fv64 Atlanterhavsveien
6. Planlegging av fergefri ytre kystvei på Nordmøre med kryssing av:
 - Talgsjøen
 - Edøyfjorden

Sunnmøre regionråd

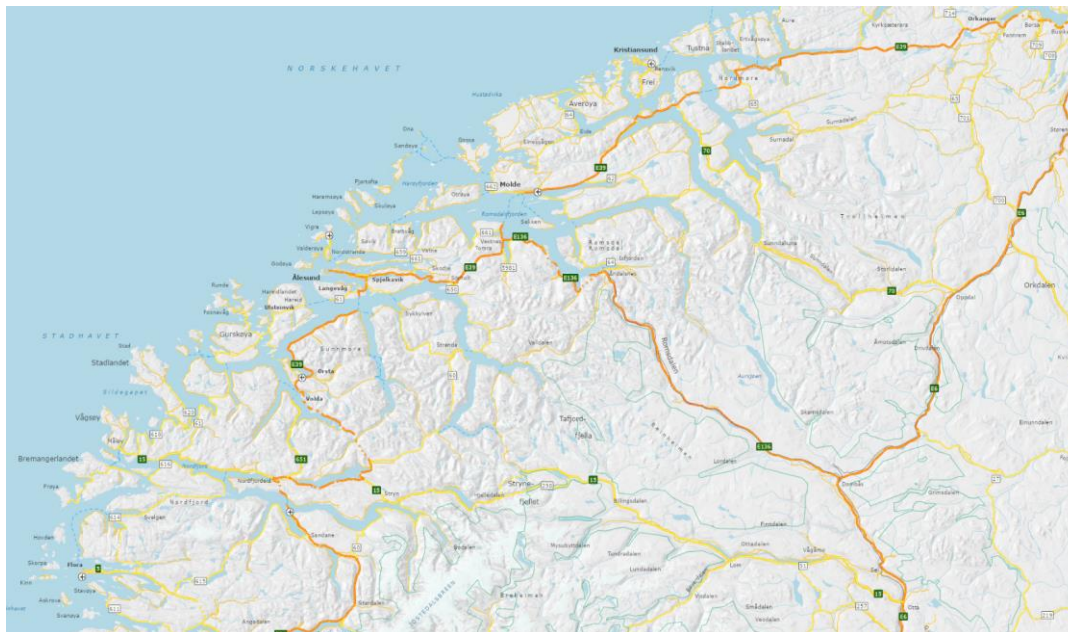
IKS



Prioriteringar på høyringsmøte om NTP 2025- 2036

Styreleiar Vebjørn Krogseter

1: E136 Ålesund-Dombås





2: Ny Rv. 15 Strynefjellstunnel med arm til Geiranger

Det hastar å få godkjend reguleringsplan og at det vert løyvd oppstartmidlar tidleg i perioden.

3: Stad skipstunnel

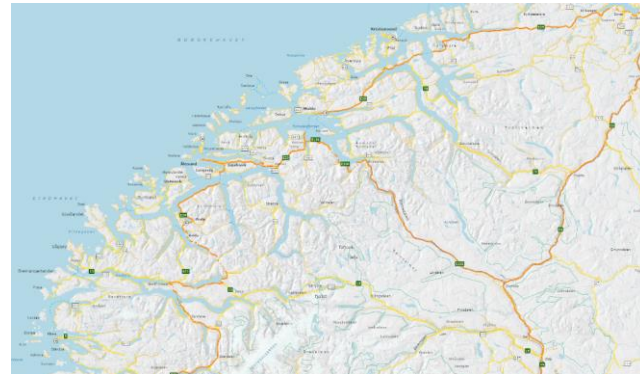
- Kystverket venter på klarsignal til å lyse ut konkurransegrunnlaget
- Viktig at det kjem midlar i statsbudsjettet til oppstart i 2024



Bilde: Kystverket

4: E39

- Volda-Furene, Voldatunnelen
- Vegsund-Breivika, Blindheimstunnelen
- Møreaksen, Vik-Ålesund
- Flyplasskrysset i Ørsta
- Veibustkrysset i Sula
- Hafast – ferjefri E39



5: Tilskotsordning til mindre byområde

- Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstvtaler, er eit godt verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda og må difor førast vidare i rulling av NTP. Vi stiller oss bak konklusjonen frå transportverksemdene om at midlane bør fordelast i heile tolvårsperioden, men meiner samstundes at ramma då bør aukast til minimum 1200 millionar fordelt på 12 år.

**Kristiansund og
Nordmøre hamn**

Krisebestilling til transportvirksomhetene:
Ingen endring, takk...

***Målstrukturen for
NTP 2022-2033
videreføres i NTP
2025-2036***

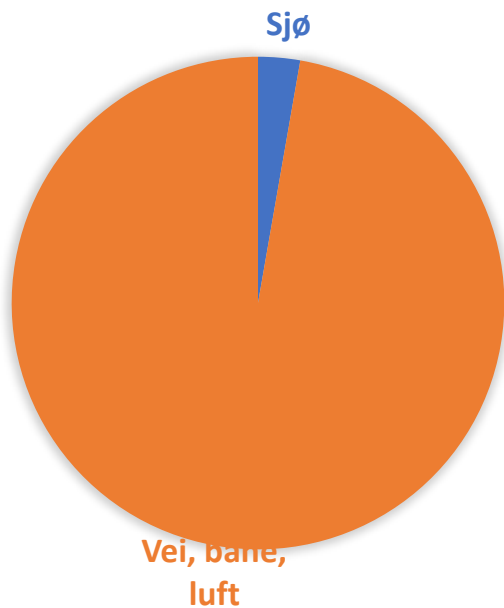


Samferdselsdepartementet

Nærings- og
fiskeridepartementet

Krisebestilling til transportvirksomhetene:
Ingen endring, takk...

NTP FORDELT PÅ TRANSPORTFORMER



Samferdselsdepartementet

Nærings- og
fiskeridepartementet

Dette er målene og tilhørende indikatorer

- Mer for pengene
 - netto nytte
 - **endring i investeringskostnad siden sist fremlagte NTP**
- Effektiv bruk av ny teknologi (*ikke fastsatt indikator*)
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
 - endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter
 - netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
- Nullvisjonen for drepte og hardt skadde
 - endring i antall drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og **økt konkurransevne for næringslivet**
 - endring i reisetid
 - oppetid på **riksveinettet** og driftsstabilitet for person- og **godstog**.

Nasjonale ambisjoner krever endringer

- Nullvisjon drepte/hardt skadde
- Klimamål 2030: -55%
- Naturavtalen: Bevare 30% av land og hav innen 2030 + restaurere/tilbakeføre 30% av ødelagt natur innen 2030
- 50% økt eksport fra fastlands-Norge

Godsvolumene er forventes å vokse med 270 millioner tonn/år – allerede før eksportmålet i Hurdalsplattformen

30 års politisk innsats for mer gods på sjøen...

Dokument 3:7 (2017–2018)

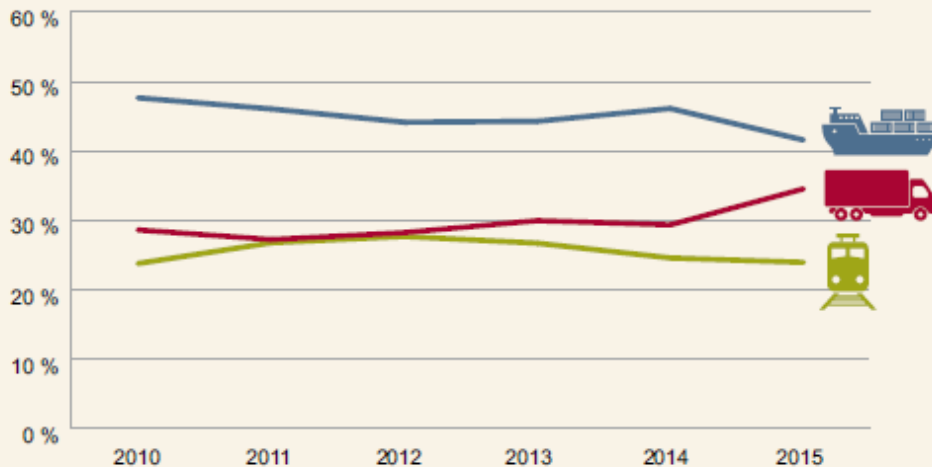
Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane

BAKGRUNN OG MÅL FOR UNDERSØKELSEN

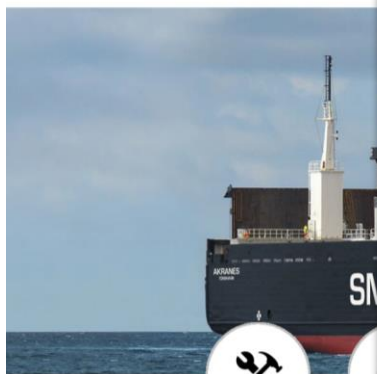
Det har siden 1990-årene vært et mål at godstransport over lange avstander i størst mulig grad skal overføres fra vei til sjø og bane. I Nasjonal transportplan 2014–2023 står det at regjeringen vil styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø og jernbane og legge til rette for å overføre godstransport fra vei til sjø og bane. Gjennom internasjonale avtaler har Norge i mange år forpliktet seg til klimagassreduksjoner – likevel fortsetter CO₂-utslipp fra godstransport på vei å øke. I forhold til folketallet hadde Norge omtrent 35 prosent flere drepte i ulykker med tunge kjøretøy enn gjennomsnittet i Europa i perioden 2011–2013.

Målet med undersøkelsen har vært å vurdere utviklingen for godstransport på vei, sjø og bane der det er konkurranse mellom transportformene, og årsakene til at det har vært en eventuell manglende overføring av gods fra vei til sjø og bane. Undersøkelsen omfatter hovedsakelig perioden fra 2010 til 2016.

Utvikling i andeler av godstransporten (i tonnkilometer) der det er konkurranse mellom transportformene, i perioden 2010–2015



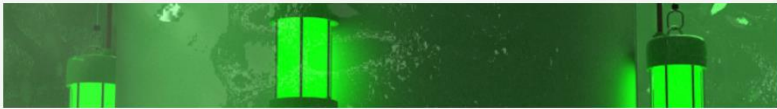
KHA har vist at sjøtransport er konkurransedyktig



1998

Frel


Kyst.no Annonsering Kalender SalmonJobs Kjøp abonnement 🔍 Logg inn ☰
Torskeoppdrett Lakselus Landbasert Navn Fartøy Teknologi Rensfisk Flere ▾



Forside > Fartøy > Flere rederier vurderer oppstart av ny sjømatrute

Flere rederier vurderer oppstart av ny sjømatrute

✉️ [in](#) [t](#) [f](#)



Daglig leder i Kysthavnalliansen, Ann Iren Holm Rise sier de vet at det er store vareeiere som ønsker å flytte betydelige godsvolumer fra vei til sjø, om tilbudet er riktig. Foto: Kysthavnalliansen

Flere rederier vurderer å gjenoppta sjøfrakt av fersk sjømat fra Midt-Norge, etter at Smyril Line Cargo i oktober satte sin linje i Norge på vent.



Havn må være en del av nasjonal transportplan

«Arealer til økt kapasitet ved havner, jernbaneterminaler og vegnett, samt lokalisering av transportintensiv aktivitet nær disse, konkurrerer med andre samfunnsbehov. Disse utfordringene som er store i dag, vil fortsette å øke i omfang mot 2030 og 2050. Dette viser at godsoverføring fra vei til sjø, også for korte transporter (under 300 km), kan være et fornuftig og aktuelt virkemiddel for å løse problemer i konkrete sammenhenger, men ikke er mål i seg selv.»

For å gi sjøtransporten reell plass og rolle i et mer bærekraftig og samfunnsøkonomisk transportsystem, bør havnene synliggjøres også i NTP 25-36 med et eget kapittel hvor:

- **havnenes samfunnsnytte og tilretteleggende investeringer for sjøtransporten synliggjøres**
- **havnenes investeringer måles på lik linje med vei, bane og lufttransport mtp. «mer for pengene» og klimafotavtrykk (CO₂e/tonn) for godstransport**
- **det etableres en overordnet langsiktig plan for utvikling av strategisk havneinfrastruktur inngår som del av det helhetlige godstransportsystemet**

Offentlig forskjellsbehandling av transport

Tabell 3-2: Oversikt over offentlige avgifter på sjøtransport.²¹

Avgifter	Intervall (kroner)	Enhet
Losberedskapsgebyr:		
- per passering eller	0,83 – 1	Kr per BT per passering
- årsavgift	63,55 – 77,3	Kr per BT per år
Losingsavgift	1 506 – 4 141	Per time med los (min. 3 timer)
Farledsbevis		
- praktisk og teoretisk prøve	4 564	Per bevis
- utstedelse av bevis	1 140	Per bevis
Sikkerhetsavgift	0,18 – 1,08	Per BT per anløp
CO ₂ -avgift	1,17 - 1,77	Kr per enhet drivstoff (liter, kg, Sm ³)
Smørøljeavgift	2,35	Kr per liter
Svovelavgift	0,1402	Kr per liter for hver påbegynt 0,1 pst vektandel svovel
NO _x -avgift		
- statlig avgift	23,48	Per kg NO _x
- NO _x -fondet	10,50	Per kg NO _x
Kaivederlag	0,62-1,24	Per anløp per døgn
Førstegangsgebyr NIS		
- førstegangsbeløp	5 000	Kr per registrering
- i tillegg	2 – 5	Kr år nettotonn per registrering
Førstegangsgebyr NOR	47 887 – 1 803 260	Kr avhengig av bruttotonnasje og opprinnelsesland
Årsgebyr NOR og NIS	2 000 – 10 000	Kr per år avhengig av størrelse

Tabell 3-1: Oversikt over offentlige avgifter på vegtransport.²⁰

Avgifter	Intervall (kroner)	Enhet
Bompenger	9 - 435	Kr per passering
Vektårsavgift	497 – 12 000	Kr per kjøretøy per år
Veibruksavgift	1,85 – 5	Kr per enhet drivstoff (liter, kg, Sm ³)
CO ₂ -avgift	1,17 - 1,77	Kr per enhet drivstoff (liter, kg, Sm ³)
Smørøljeavgift	2,35	Kr per liter smørølje
Ferjetakst	700 – 1500	Kr per passering

Avgiftsgapet må adresseres og konkurransenutjevningstiltak må iverksettes



Kilde: Menon Economics mars 2021

Ålesundregionens hammeråd

**NHO Møre og
Romsdal**

LO Møre og Romsdal



Særutskrift

Arkivsak-dok. 20/00457-83
Saksbehandlar Geir Janos Göncz

Særutskrift - Høyring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025-2036

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	02.05.2023	PS-21/23

Formannskapet har behandlet saken i møte 02.05.2023 sak PS-21/23

Møtebehandling

Kommunedirektøren si tilråding.

Votering

Kommunedirektøren si tilråding vart samrøystes vedtatt.

Formannskapets vedtak

Aukra kommune har følgjande innspel til Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP):

1. For å møte framtida, med stadig færre yrkesaktive, sentralisering mm, og der løysinga er større og meir effektive bu- og arbeidsmarknadsregionar, må E39 Møreaksen prioriterast i planperioden.
2. Statens vegvesen si innstilling om statleg ansvar, i form av omklassifisering til riksveg for vegsamband til samfunnskritiske funksjonar som Nyhamna må følgjast opp.
3. Ny nasjonal transportplan må prioritere auka rammer for fylkesvegane m.a for å løyse det store etterslepet på vedlikehald, fergeavløysing samt trafikkisikkerheit.

Høyring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025-2036

Kommunedirektøren si tilråding:

Aukra kommune har følgjande innspel til Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP):

1. For å møte framtida, med stadig færre yrkesaktive, sentralisering mm, og der løysinga er større og meir effektive bu- og arbeidsmarknadsregionar, må E39 Møreaksen prioriterast i planperioden.
2. Statens vegvesen si innstilling om statleg ansvar, i form av omklassifisering til riksveg for vegsamband til samfunnskritiske funksjonar som Nyhamna må følgjast opp.
3. Ny nasjonal transportplan må prioritere auka rammer for fylkesvegane m.a for å løyse det store etterslepet på vedlikehald, fergeavløysing samt trafiksikkerheit.

Bakgrunn

Regjeringa vil legge fram ny transportplan for Stortinget våren 2024, eit år før opprinneleg planlagt. Bakgrunnen er utfordringar nasjonalt og internasjonalt som endrar rammeføresegnene for transportplanlegginga.

Møre og Romsdal fylkeskommune inviterer alle kommunar i Møre og Romsdal og andre aktørar til å kome med innspel til fylkeskommunen sitt høyringssvar. Frist for innspel er fredag 5. mai, av omsyn til behandling i samferdselsutvalet 31. mai, fylkesutvalet 7. juni og fylkestinget 19. juni.

Vurdering

Aukra kommune er kjend med Statens Vegvesen sin uttale til NTP 2025-2036 der mellom anna Møreaksen ikkje er funne plass i planperioden. Kommunedirektøren finn det naturleg å legge dette til grunn for kommunen sin uttale. Om Møreaksen ikkje blir prioritert i NTP vil det vere svært negativt for Aukra kommune og mest av alt regionen. Ein vil då ikkje svare ut framtidas utfordring med å legge til rette for ei samfunnsutvikling som møter næringslivet sine behov samt optimal tilrettelegging for ein fleksibel og effektiv bu- og arbeidsmarknad i ei framtid med m.a stadig færre yrkesaktive. Få vegprosjekt har vore igjennom så omfattande planarbeid som Møreaksen og Kjerringsundsambandet. Kommunedelplanar, reguleringsplanar og KS2 ligg føre. Regionale prioriteringar i NTP må ta omsyn til og legge faktisk og gjennomført planarbeid til grunn i det vidare.

Aukra kommune har i lang tid kommunisert muligheten for og ønske om å sjå utbygging av vegløyningar/fastlandssamband i samband med beredskap, og då særskild for Nyhamna som nasjonal og internasjonal samfunnskritisk funksjon. Det er i nasjonen sin interesse og ansvar, og ikkje Aukra kommune, å sørge for at tilgjengeligheten til Nyhamna er optimal. Dette vert ikkje nådd med ei ferje. Det er svært gledeleg at Statens vegvesen no endeleg har tatt dette inn i NTP.

I Statens vegvesen sitt innspel til NTP står det:

«Behov for omklassifisering av veiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner

*I en sikkerhetspolitisk situasjon vil deler av veiinfrastrukturen være viktig for opprettholdelsen av samfunnskritiske nasjonale funksjoner. Statens vegvesen har gjennomført en kritikalitetsvurdering av veinettet. Denne viser for eksempel at veiforbindelsene til samfunnskritiske olje- og gassterminaler og havner utpekt til å ilandsette NATO-styrker og materiell har kritiske objekter (bruer, undersjøiske tunneler eller ferjestrekninger) som kan påvirke fremkommeligheten. Flere av de kartlagte objektene er i dårlig stand og/eller sårbare for ytre påkjenninger. **Flere av veiforbindelsene er fylkesvei, blant annet til terminalene på Nyhamna, Sture, Kollsnes og Mongstad, samt havnen i Trøndelag. Det kan***

for disse veiforbindelsene stilles spørsmål ved om fylkeskommunene kan pålegges kostnader til sikring og utbedring ut fra nasjonale behov.

Veiforbindelser som har stor betydning for landets forsvarsevne og for andre samfunnskritiske funksjoner må sikres høy grad av funksjonalitet i hele krisespekteret. Det må være en statlig oppgave å sikre slike veiforbindelser og transittveier sør-nord ved forebyggende tiltak, sikring av konstruksjoner og beredskap. Derfor bør enkelte fylkesveier vurderes omklassifisert til riksvei, og det bør avsettes særskilte midler til oppgradering og beredskap»

Med «Kjerringsundet» som riksveg vil den såkalla timesregelen gjelde, noko som inneberer at ein innan ein time kun betaler for bruk av «Kjerringsundet» og ikkje også for bruk av «Møreaksen». «Kjerringsundet» har heile tida vore sett på som ei naturleg og fornuftig forlenging av Møreaksen og i all planlegging vore integrert med Møreaksen. Det er rekna på at Møreaksen vil «tape» 3.3 mrd i nytte om ikkje Kjerringsundet blir bygd og dei enorme tunell/steinmassane må fraktast langveis med dertil hørande kostnader. Slik kommunedirektøren har forstått det vil ein då også bli kompensert for utviklinga i byggkostnadsindeksen.

Vedlikehald fylkesvegane

Ny nasjonal transportplan må prioritere auka rammer for fylkesvegane for å løyse det store etterslepet på vedlikehald av fylkesvegane, fergeavløysing samt trafikkisikkerheit.

Administrative konsekvensar

Folkehelsekonsekvensar

Klima- og miljøkonsekvensar

Økonomiske konsekvensar

Gerd Marit Langøy
Kommunedirektør

Særutskrift

Vedlegg

Høyring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Nasjonal transportplan 2025-2036 - høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag

RETT UTSKRIFT

DATO 2.mai.2023

ÅLESUND HAVN – ÅLESUNDREGIONENS HAVNEVESEN

Sjøveien er miljøveien

90% av all eksport og import, til og fra Norge går i dag sjøveien

Ålesund havn har opplevd en stor økning i sjøbasert godstransport. Spesielt gjelder det økningen containertransporten, fra 1980 og til i dag. Ålesund fremstår i dag som den største containerhavna mellom Oslofjorden og russegrensa i nord, og fremstår dag som nr. 2 eller 3 i Norge basert på antall containere (TEU). Spesielt er eksporten av sjømat svært viktig for havna.

Fra år 2000 og fram til i dag er det gjennomført en større havneutbygging på Flatholmen for å kunne betjene det økende volumet på sjøbasert transport.

Arbeidet med utvikling av Flatholmen forgår for fullt og vil fortsette så lenge det er behov for mer og fremtidsrettet infrastruktur. Fra år 2000 og frem til igangsatt arbeid er fullført er det investert bortimot 1 milliard kroner i offentlige og private penger.

Offentlige havner har i egenskap av særlov vært innrettet slik at kostnader til utvikling og utbygging i utgangspunktet skal være basert på brukerfinansiering, hvor kost nytte prinsippet er lagt til grunn. Dette er et gammelt og fornuftig prinsipp som på mange måter hindrer unødvendige- og eller feilaktige investeringer. Derfor bør statlige tilskudd holdes utenfor finansiering av selve havnen, da dette kan få uheldige effekter. Det finnes det mange eksempler på. I tillegg vil det oppstå en politisk kamp om fordeling av offentlige midler. Unntaket kan være tilskudd til miljøtiltak o.l.

Ved tidligere rullinger av NTP har havnene vanligvis vært tilgodesett med opphøyet status. Ålesund havn har vært regionhavn, nasjonalhavn og stamnetthavn, men oppnådde ikke å få status som utpekt havn. I ettertid ser en at dette med status blir som knapper og glansroser uten noen positiv effekt på sjøtransporten.

En moderne trafikkhavn fungerer som bindeledd mellom sjø og land. Skal logistikken fungere må havnen ha god tilknytning til havnens bakland/influensområde og omkringliggende veinett. Slik tilknytning skal ikke være havnens ansvar. Dette må være et statlig eller fylkeskommunalt ansvar

Anmoder derfor fylket om aktivt å arbeide for å få på plass en avlastningsvei, fra Flatholmen stamnetthavn til stamvegnettet, og at veinettet i havnens influensområde blir prioritert.

21.4.23

bf

Nasjonal transportplan 2025-2036

Innspel frå Fjord kommune

Fjord kommune gir følgjande innspel til NTP 2025-2036.

Oppsummert

I ein pressa økonomisk situasjon der løyvingar til vegtiltak er forventta å verte redusert i åra framover, så meiner Fjord kommune at etablerte vegstrekningar på land må prioriterast.

Vidare meiner Fjord kommune at vegbygginga må starte i sentrum (by) og arbeide seg utover.

Ny teknologi og elektrifisering av ferjedrift fører til at bruk av ferje vert meir akseptabelt enn det har vore tidlegare. Kostbare fjordkryssingsprosjekt bør derfor utsettast til vegnettet på land er klart til å kople på slike kryssingar.

E39 Veibustkrysset - Breivika

Ein snakkar her om den klart mest trafikkerte vegstrekninga i Møre og Romsdal, med eit trafikkvolum som ligg klart over terskelverdiane som tilseier fysisk delt køyreretning. Strekninga har hatt mange trafikkulykker dei seinare år, nokre også med fatal utgang.

Trafikken er sterkt aukande med kødanning i rushtidene. Det er behov for eit nytt tunnelløp (Blindheimstunnelen) gjennom området.

Strekninga har tidlegare vore inn i NTP, og arbeidet med planlegging må forserast og prioriterast tidleg i perioden for NTP 2025-36.

E39/E136 Breivika – Ørskogfjellet – Dombås

E39/E136 Ålesund – Dombås er den viktigaste transportåra ut og inn av fylket. Vegen er skjemma av mange strekningar som ikkje held den standard ein forventar i 2023.

Nye Veier er tildelt ansvaret for deler av denne strekninga. Nye Veier må sikrast tilstrekkeleg med midlar til å sette i gong og ferdigstille vegutbetringane dei planlegg. Utbygginga av strekninga må følgje ein heilskapleg plan, der utbetringar av flaskehalsar får førsteprioritet.

For strekninga E39/E136 Breivika – Vestnes må NTP sikre midlar til planlegging og gjennomføring av vegtiltak i NTP perioden. Vegbygginga bør starte i Breivika og jobbe seg austover mot Vestnes.

På strekninga Digerneset – Ørskogfjellet bør linjeføringa vere slik at ein gjenbrukar dagens vegnett mest mogleg. Samstundes bør ein rette opp strekninga ved å byggje bru over Solnørvika, og byggje tunnel bak Sjøholt sentrum som kjem ut langt nede i Landedalen.

E39 Vestnes - Molde

Molde ferjekai bør flyttast vestover (mellom Kringstadbukta – Storvika) for slik å rette opp og korte ned reisedistansen for ferja. Med det unngår ein også eit langt strekke i lav fart langs bystranda. På denne måten får ein auka effektivitet og reduserte transporttider ved kryssing av fjorden.

Fjordkryssingsprosjektet Møreaksen bør utsettast til vegnettet på land er klart for eit slikt prosjekt.

Rv. 15 Strynefjellstunnel med arm til Geiranger

Rv. 15 er «eksportveg» frå søre Sunnmøre. Det hastar å få godkjend reguleringsplan og at det vert løyvd oppstartsmidlar tidleg i perioden. Arm til Geiranger vil gi viktig heilårssamband til austlandet for deler av vår kommune.

Vedlikehald av fylkesveggar

Fjord kommune vil på det sterkaste understreke at det aller meste av varer som vert produsert her, og det aller meste av næringsaktivitet og pendling til og frå vår kommune (og andre kommunar i regionen) må fraktast på fylkesveg før ein når riksveg eller europaveg. Denne kjensgjerninga gjer at Fjord kommune vil hevde at NTP også må omfatte oppgraderingar av dei viktige fylkesvegane våre. Etterslepet av vedlikehald på fylkesvegnettet må følgjast opp og det må løyvast midlar til dette gjennom NTP.

Fjord kommune vil elles påpeike at rassikring av Trollstigen må vere eit statleg ansvar jfr statusen denne vegen har som nasjonal turistveg. Rassikringa må skje snarast råd.

Tilskotsordning til fem mindre byar som ikkje er omfatta av byvekstvtalar

Fjord kommune støttar Ålesund kommune i deira innspel om føreseielege tilskot på tilstrekkeleg høgt nivå til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstvtalar.



Møre og Romsdal Fylkeskommune v. Anna Kristin Villa

Dykkar ref

Vår ref.: 19/1804 - 6

Dato: 23.06.2023

Høyringsinnspel til Nasjonal transportplan NTP 2022-2033

Giske kommune gir følgende innspel til NTP, i prioritert rekkefølge:

- 1) Mudring av Gjøvsund hamn: Mudringa er fullført og refusjon må prioriterast i første del av NTP, dvs. 2024.
- 2) Kryssløysingar langs Rv 658 frå Ålesund til flyplassen må prioriterast i perioden. Dette gjeld kryssa Rv658/Fv5957 ved Ytterland, Rv658/Fv5958 ved Sætra, Rv658/Gjøvsundneset og Rv658/Sørestranda. Gjenståande del av gang-/sykkelveg ved Rv 658 over Gjøvsundbrua må ferdigstillast for å sikre mjuke trafikkantar.
- 3) Fastlandssambandet Valderøya –Ellingsøya –Ålesund Sentrum: Ein ny fastlandsforbindelse og ny vegtrasé fram til flyplassen, i tillegg til eksisterande undersjøiske tunnelar vil ved langvarig tunnelstenging senke sårbarheita for øysamfunnet og dei reisande over Ålesund Lufthamn Vigra, og med trafikkmengder som alt i dag er over maksimal kapasitet, vil det betre framkomsten, jf. Statens vegvesen sin eigen KVVU som er under utarbeiding.
- 4) Ålesundregionen har ein felles PAKT (plan for areal, klima og transport). Prioriteringa her må leggast til grunn i NTP.
- 5) Giske kommune støttar i tillegg Ålesund kommune sin uttale og prioritering

Med helsing

Hilde Kristin Røsvik
leiar - Kultur service og næring

Ingvild Nautvik
Politisk sekretær/saksbehandlar
Ingvild.Nautvik@giske.kommune.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.



GISKE KOMMUNE
Kultur service og næring

Møre og Romsdal fylkeskommune

Bergen, 5. mai 2023

Innspill til Møre og Romsdal fylkeskommune sitt arbeid med NTP 2025-2036

Vi vil få takke for anledningen til å komme med et skriftlig innspill til Møre og Romsdal fylkeskommune sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP).

Innledningsvis vil vi hevde at Nasjonal transportplan 2022-2033 var en historisk sjanse til å bygge Vestlandet sammen fra sør til nord. Vi mener derfor det er svært uheldig at en nå velger å gå bort fra en rekke av de visjoner og prosjekter som lå i denne, og vi mener derfor at Møre og Romsdal fylkeskommune i sitt innspill tydelig bør adressere dette.

Vi mener:

- Det må jobbes for at rammene økes for å sikre rom til å prioritere sårt etterlenget og nødvendig infrastruktur på Vestlandet.
- NTP må brukes som et verktøy til å styrke Møre og Romsdal og Vestlandet, og dermed også Norge sine muligheter til å lykkes i det grønne skiftet og som eksportnasjon.
- En tettere integrert region vil bidra til at vi beholder våre talenter og styrker konkurransekraften. Vi må prioritere de prosjektene som bidrar til dette.
- Som region må vi evne å stå sammen om de viktige prosjektene, og ikke akseptere premisset om at ulike prosjekter (i ulike kategorier) skal settes opp mot hverandre.

Kva er Initiativ Vest?

«Initiativ Vest er ei uavhengig tankesmie som skal bidra til samfunnsutviklinga på Vestlandet. Vestlandet si framtid må byggjast med utgangspunkt i tilliten, regionen sine naturressursar og talent.

Vi meiner det er ein viktig føresetnad for utviklinga av Noreg at ein i større grad desentraliserer makt, slik at avgjersler vert fatta nærmare folk, naturressursar og verdiskapinga. Eit styrkja samarbeid på Vestlandet er naudsynt for å utløyse det store potensialet som fins her. Les meir på www.initiativvest.no»

Innspill:

Skal Vestlandet beholde sine talenter og lykkes med å løse ut det store potensialet som ligger i våre enorme naturressurser og det grønne skiftet er det kritisk viktig å sikre at infrastrukturen som muliggjør dette prioriteres. Det vil kreve betydelige nasjonale investeringer og satsinger som bidrar til å utløse dette. Nå er det Vestlandet sin tur.

Som en del av arbeidet med ny NTP er transportvirksomhetene og -etatene blitt bedt om å gjøre sine prioriteringer basert på føringer fra regjeringen. Prioriteringene, slik de ligger nå, vil etter vårt syn ikke bidra til det nødvendige løftet og den fremtidsrettede satsingen vi som region og nasjon trenger.

Med dette som bakteppe mener vi derfor det er avgjørende viktig at det fra MRFK sin side jobbes tverrpolitisk og i brede allianser for å øke rammene som er tilgjengeliggjort.

På Vestlandet finnes ledende kompetansemiljøer innen olje & gass, vannkraft, vindkraft, havbruk, maritim industri, prosessindustri og teknologiselskaper kombinert med sterke forsknings-, utdannings-, forvaltnings- og rådgivningsmiljøer. I dag er disse miljøene og klyngene, blant annet pga mangelfull infrastruktur, lokalisert på ulike steder i regionen.

Gjennom vesentlig redusert reisetid vil den tverrfaglige samhandling som er nødvendig for å realisere det grønne skiftet generelt samt nå målene med å redusere klimagassutslipp spesielt, vesentlig forbedres. Denne fordelene kommer i tillegg til den verdiskapning som større arbeids- og bofellesskap vil skape. Når raskere og sikrere infrastrukturen også vil redusere energiforbruket innen person- og godstransport samt vesentlig redusere flyaktiviteten mellom viktige byer og tettsteder er det en betydelig vinn-vinn både for klimagassutslipp, energiforbruk, lokalsamfunn, regionen og nasjonen for øvrig.

Den felles næringsstrategien for de tre vestlandsfylkene¹ og en rekke andre prosjekter og rapporter har dokumentert hvilke potensiale Vestlandet har i det grønne skiftet. I tillegg vet vi at Vestlandet er den ledende eksportregionen².

For Norge som nasjon er det avgjørende å legge til rette for at næringslivet kan skape nye verdikjeder, sikre og utvikle nye arbeidsplasser og holde frem med å eksportere.

Derfor mener vi NTP må brukes som et verktøy til å styrke Møre og Romsdal og Vestlandet, og dermed også Norge sine muligheter til å lykkes i det grønne skiftet og som eksportnasjon.

Vi har ved tidligere anledninger tatt til orde for at NTP 2022-2033, som ble vedtatt i Stortinget sommeren 2021, var en historisk anledning til å bygge Vestlandet sammen.³

I arbeidet med en ny transportplan er det etter vårt syn kritisk viktig at en holder fast ved å prioritere de prosjektene som bidrar til å bygge Vestlandet sammen. Vestlandet med sine omtrent 1,4 millioner innbyggere er den eneste regionen i Norge som har potensiale til å

¹ <https://www.vestlandsraadet.no/uploads/documents/Næringsstrategi-for-Vestlandet-210628-FINAL-16.pdf>

² <https://www.innovasjon norge.no/no/om/nyheter/2022/rekordar-for-norsk-vareeksport/>

³ <https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/QtywMgW/no-har-vi-sjansen-til-aa-byggja-vestlandet-saman>



være en reell motkraft til Oslo-regionen. Det vil også være avgjørende for en bedre maktfordeling i kongeriket. Vi ser fra andre land hvor viktig det er for en nasjons utvikling å ha flere vekstkraftige regioner og befolkningssentra.

En tettere integrert region vil bidra til at vi beholder våre talenter og styrker konkurransekraften. Vi må prioritere de prosjektene som bidrar til dette.

Vi har forståelse for at det alltid må gjøres visse prioriteringer av løsninger og prosjekter, men hvorfor skal vi akseptere premisset om at vi må prioritere mellom rassikring, samfunns-/næringsutvikling og byutvikling? I hvilken grad har slike prioriteringer blitt gjort på Østlandet de siste tiårene når vi ser investeringer i jernbane og vei samlet?

Vi mener det ville være et konstruktivt bidrag til debatten om samferdsel, på Vestlandet og andre steder, om en i større grad måtte gjøre prioriteringen av prosjekter basert på noen utvalgte og likestilte områder. Slike områder kan f.eks. være:

- Rassikring
- Samfunns- og næringsutvikling gjennom større felles bo- og arbeidsområder
- Byutvikling/kollektivtrafikk

Vi tror en slik tilnærming til prosessen ville bidratt til at vi på en bedre måte enn hva vi ser i dag ville unngått at viktige prosjekter (som hører til i ulike kategorier) hele tiden blir satt opp mot hverandre. I den forbindelse er det viktig å være klar over at prosjekter på Vestlandet som ofte settes opp mot hverandre finansieres på svært ulike måter, f.eks med betydelig andel bompenger og bortfall av offentlige ferjesubsidier. Nedprioritering av det ene vil derfor ofte ikke tilgjengeliggjøre store statlige midler som kan nyttes på andre prosjekter i regionen. Alternativet er heller at andre prosjekter av liknende karakter/samme kategori i en annen region går foran i køen.

Skal vi nå frem i denne prosessen og bygge en sterkere region som er bedre rustet til å møte fremtiden må vi som region *evne å stå sammen om de viktige prosjektene, og ikke akseptere premisset om at ulike prosjekter (i ulike kategorier) skal settes opp mot hverandre. Nå er det Vestlandet sin tur.*

Med vennlig hilsen

Geir Inge Lunde

Styreleder, [Initiativ Vest](#)

Trøndelag fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune

2. mai 2023

Felles innspill om NTP 2025 – 2036 fra IPR Trøndelag sørvest og Nordmøre IPR

Trøndelag sørvest og Nordmøre har en felles samferdselsgruppe med fokus på samferdselsløsninger og -tilbud med betydning for verdiskaping og utvikling av felles region på tvers av fylkesgrensene. Til sammen representerer vi 16 kommuner og rundt 100.000 innbyggere.

Nordmøre og sørvestre del av Trøndelag er i mange sammenhenger et felles bo og arbeidsmarked. Havbruk og kystnæringer utgjør en stor del av verdiskapingen i vår felles region og for Norge totalt sett. Stor del av verdiskapingen skjer langs kysten, og transportløsninger til sjøs er viktig for bosetting og næringsutvikling på kort og lang sikt. Dette knyttes enklest sammen med gode rutetilbud til sjøs ved hjelp av ferje og hurtigbåt. Her er avganger, kapasitet og priser på tilbudet avgjørende.

Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036 legges frem for vedtak i Stortinget våren 2024. De statlige transportvirksomhetene leverte i januar svar på det første hovedoppdraget om utfordringene og utviklingstrekkene. De tror på noe lavere vekst både i gods- og persontransporten frem mot 2060 sammenlignet med anslagene til inneværende NTP. Samtidig peker de på utfordringer for det grønne skiftet og tilgang på elektrisk kraft. Etatene svarte 31. mars på det andre hovedoppdraget som handler om hvordan ressursene i sektoren skal prioriteres. Svarene på begge oppdragene blir sendt på høring før sommeren. Fylkesutvalgene skal vedta sine innspill til transportetatenes svar på hovedoppdragene i juni 2023. Stortingsmeldingen utarbeides gjennom høst/vinter 2023/24. Både Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har ansvar for NTP.

Regjeringens mål:

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Mer for pengene
- Effektiv bruk av teknologi
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Felles prioriteringer fra Nordmøre og Trøndelag sørvest

- Økte bevilgninger til fylkeskommunene for å
 - Utbedre etterslep i investeringer og vedlikehold av fylkesveiene
 - Ha et konkurransedyktig fergetilbud i kvalitet og pris

- Styrke transportløsningene langs verdiaksen E39 ved bedre tilgjengelighet og økt trafiksikkerhet
 - Ny vei E39 Astad – Bjerkeset – Fursetfjellet gjennom Batnfjordsøra i Gjemnes til nytt akuttsykehus på Hjelset for pasienter og ansatte fra Nordmøre
 - Realisere fergeavløsningsprosjektet over Halsafjorden mellom Møre og Romsdal og Trøndelag. Ferdigstilling av Betna – Stormyra vil gi økt trafikk over Halsafjorden, og strekningen er viktig for varetransporten mellom Nordmøre og Trøndelag.
 - Dyregrova i Heim kommune må utbedres nordover når utbygging av E39 Betna - Stormyra er ferdig. Strekningen er en flaskehals, ulykkesstrekning og et rasområde.
 - Strekningen Harangen – Thamshavn må oppgraderes til god standard og breddeutvidelse. Veien har påkobling av Lakseveien med sterk økning av ÅDT.
- Ny fergeforbindelse Aure-Hitra må få statlige bevilgninger for pilotprosjekt for flytende kailøsninger. Begge fylkeskommunene er medspillere i prosjektet, og fylkeskommunene må få økte midler for å bidra med nødvendige investeringer i tilliggende fylkesveier.
- Styrke sjøveien med tilrettelegging av havn infrastruktur og økt sjøtransport. Insitamentordningene for overføring av gods fra vei til sjø må styrkes vesentlig i NTP. Gode fylkesveger understøtter havnene og er viktige forbindelse mellom havn og bane.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inkludere verdiskapingseffekter i tillegg til transportøkonomisk lønnsomhet basert på antall trafikanter. IPR'ene støtter opp om uttalelse fra Nettverk fjord- og kystkommuner (NFKK) om at tiden er inne for prioriteringer som støtter opp der verdiene skapes – langs kysten, i tråd med Hurdalsplattformens ambisjoner om bosetting og verdiskaping i hele Norge.

Med vennlig hilsen

Kristin F. Strømskag

Leder

IPR Trøndelag sørvest, lakseregionen

(sign.)

Kjell Neergaard

Leder

Nordmøre IPR

(sign.)



MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE SAMFERDSELSOMRÅDET
Postboks 2500
6404 MOLDE

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	23/01693-4	Kjell Neergaard	05.05.2023

Høringsuttalelse fra Kristiansund kommune til fylkeskommunens behandling av NTP

Fylkeskommunen har invitert kommunene til å komme med innspill om prioriteringer til NTP 2025 – 2036 med frist 5. mai 2023. NTP 2025 – 2036 skal behandles i Stortinget våren 2024.

Målene for transportsektoren er:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

GENERELLE VURDERINGER

For Kristiansund som regionsenter er det viktig å se på både Nordmøre og fylket ellers, i tillegg til ferdsselsårer møt øvrig omland som blant annet Trøndelag. For å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og å øke næringslivets konkurransevne må man jobbe på lag og prioritere de prosjekt og tiltak som gagnar oss og naboene.

Statens vegvesen markerer ny retning for prioriteringene i NTP med vekt på at det skal være mer forutsigbar fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet løst på en mer bærekraftig måte.

NTP sier nå: **«Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, bygge nytt der vi må»**. Kristiansund kommune mener de 2 første leddene i målsettingen bør gjenspeiles sterkere i prioriteringer og økonomisk ramme, og at det må satses enda mer på eksisterende veier og utbedringer.

Som ramme for finansiering av drift, vedlikehold og investeringstiltak i NTP legges det opp til et midlere alternativ kalt ramme 2 samt lavt alternativ ramme 1 (10 % under ramme 2) og høyt alternativ ramme 3 (10 % høyere enn ramme 2). Det er høyeste ramme 3, som best dekker behov til drift og investeringer, og som vil være mer robust til å håndtere en påregnelig varig høyere prisvekst enn tidligere og bedre mestre kostnadsøkninger til NTP-perioden 2025 – 2036.



Kristiansund kommune går inn for at NTP 2025-2036 baseres på ramme 3 og slik at beløpet til «mindre investeringer» (tiltak under 1 mrd. Kr.) må økes og bør utgjøre minst 6000 mill. kr.

Flere av de foreslåtte innspillene er tiltak som er spilt inn ved tidligere revisjoner av Nasjonal transportplan, og som fortsatt anses som viktige for regionen. Når det gjelder bypakke Kristiansund er det gledelig å se at Statens vegvesen har funnet midler som bidrar vesentlig til tross for at bypakken ikke er inne på gjeldende Nasjonal transportplan. Imidlertid er det fortsatt viktig at bypakken kommer inn i Nasjonal transportplan, og prioriteres.

Hele nordfylket og ikke bare Kristiansund som regionsenter trenger en vesentlig satsing i NTP enten det gjelder vegtransport, ferger eller havneanlegg. Flytransporten er også viktig for å sikre utvikling, opprettholdelse og nye arbeidsplasser på Nordmøre. Gjennomføring av planlagte og andre oppgraderinger av Kristiansund lufthavn må derfor også ha en høy prioritet i NTP.

OVERORDNEDE VURDERINGER

- Sikre effektiv og trygg tilgjengelighet til nytt akuttsykehus for pasienter og ansatte fra Nordmøre
- Bygge sterkere og mer funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Bygge Nordmøre sammen som region
- Ha effektive og sømløse transportkorridorer og -løsninger for næringslivet som ser helhetlig på tilgjengelighet og standard for riks- og fylkeskommunale veier og ferger, havner og flyplass.
- NTP må se alt i sammenheng og omfatte all nasjonal infrastruktur.
- Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunene for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene og for å fullfinansiere attraktive tilbud på både riks- og fylkesveifergene.
- Store kostnadsøkninger innen anleggssektoren må føre til at definisjonen av store prosjekter som i dag er kroner 1 milliard økes tilsvarende.
- Større samferdselsprosjekter må prioriteres basert på når prosjektene er klare.
- Bompengerperioder må økes til inntil 40 år for å realisere flere fergeavløsningsprosjekt.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inkludere verdiskapingseffekter i tillegg til transportøkonomisk lønnsomhet basert på antall trafikanter.
- Mobil- og bredbåndsnettet må bygges ut i hele landet.

PRIORITERTE PROSJEKTET OG SATSINGER

STATLIG ANSVAR OG RIKSVEIPROSJEKTER: (i prioritert rekkefølge)

1. Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunen for å kunne øke vedlikeholdet på fylkesveiene, og for å kunne forbedre fergetilbudene
2. Sykehusveien Kristiansund sentrum-Hjelset (RV 70 og E 39)
3. RV 70 fra Krifast til Oppdal
4. Ny felles terminal på Kristiansund lufthavn Kvernberget
5. E39 til Trondheim, halsafjordsambandet
6. Støtte satning på havneutvikling

FYLKESVEIPROSJEKTER (I PRIORITERT REKKEFØLGE):

1. Utbedre eksisterende fylkesveier, styrke fergetilbudet og Kystekspresen
2. Todalsfjordsambandet
3. Ferger Aure-Hitra
4. Talgsjøambandet og Edøyfjordsambandet
5. De nasjonale turistveiene, spesielt FV 65, Atlanterhavsveien
6. Fylkesvei 65

Utfyllende kommentarer:

Økte bevilgninger til fylkeskommunen

Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunen for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Fergetilbudet må fullfinansieres, og det samme må trafikksikkerhetstiltak som gang- og sykkelveier. Staten må finansiere investeringene til miljøfergene og tilhørende infrastruktur. Fergene er veien for kommunene langs kysten må likestilles for å gi like konkurransevilkår for næringslivet. Nasjonal fergestandard må inkludere betydningen fergesambandene har som infrastruktur for verdiskaping, i tillegg til trafikkmengde og sambandslengde.

Sykehusveien Kristiansund sentrum- Hjelset (RV70 og E39).

Det må være en forutsetning at også innbyggerne og ansatte på Nordmøre har en god, effektiv og trygg tilgjengelighet til nytt akuttsykehus. Utbedring av strekningen burde vært en følgekonsekvens av lokaliseringsvedtaket for SNR. Det må være et nasjonalt ansvar å prioritere arbeidet med å få på plass hele strekningen i løpet av første periode. Strekningene det gjelder er:

- RV 70 Bypakke Atlanten-Rensvik
- RV 70 Innfartsveien Rensvik
- Freifjordtunnellen
- E39 Astad-Bjerkaset
- E39 Fursetfjellet

Kristiansund som regionsenter trenger å utvikles som trafikknutepunkt og kollektivsenter for nabokommunene. Miljø- og transporteffektiv Rv. 70 gjennom Kristiansund er avhengig av at tiltakene i Bypakke Kristiansund blir realisert tidligst mulig i planperioden og andre tiltak på sykehusveien til Krifast, blant annet nytt Seivikakryss og oppgraderinger på Frei.

Ny trase E39 Astad – Bjerkaset samt oppgradering av E39 over Fursetfjellet må prioriteres. Strekningen er en sentral del av Sykehusveien og må realiseres så raskt som mulig. Statens vegvesen må ha tilstrekkelige planmidler for å ferdigstille planarbeidet for dette viktige prosjektet. E39 Astad – Bjerkaset har god netto samfunnsnytte og må prioriteres for oppstart i starten av NTP 2025 – 2036.

E39 Fursetfjellet – Hjelset må oppgraderes for at Sykehusveien skal ha sammenhengende standard med 90 km/t fra Freifjordtunnelen.

RV 70 fra Krifast til Oppdal

Rv70 er en viktig eksportvei for næringslivet gjennom Sunndal og opp til Oppdal for tilknytning til E6 og til jernbane.

En ferdig Rv70 vil øke samhandlingen og styrke Nordmøre som region, bygge indre og ytre Nordmøre i et felles bo- og arbeidsmarked, gi synergier med Todalsfjordprosjektet, styrke regionsenteret, styrke flyplassen, nye Campus, gjensidig bruk av fritids- og kulturtilbud og uendelig mye mer.

Rv70 gjennom Tingvoll – Sunndal må ferdigstilles. Strekningen Meisingset – Ålvundfossen må ferdigstilles i sin helhet, med start utbedring av Fuglvågen – Ålvundfossen. I Sunndal må nye bruer bygges ved Romfo og Fale og rasoverbyggene ved Grøa og Gjøra må oppgraderes.

Ny felles heliport og passasjerterminal på Kristiansund lufthavn Kvernberget

Planene for felles terminal på Kvernberget var omtalt allerede i NTP 2014-2023, da med plan for realisering i 2015/16.

Avinor har over tid investert i 2.000 meter rullebane, nytt driftsbygg, utvidet parkeringsareal og grunninvesteringer for energitilførsel for ny passasjerterminal. Terminalen er siste brikke i å ferdigstille «Nye Kvernberget». Å gå fra 2 til 1 terminal vil redusere co2-avtrykket, gi en bedre og mer effektiv logistikk for offshore-reisende og mer effektiv drift for Avinor.

NTP må inneholde tidligere prioritering om å ferdigstille Kristiansund lufthavn Kvernberget med felles passasjerterminal i første del av perioden.

Verdiaksen E39 til Trondheim, Halsafjordsambandet

Fergefri E39 vil gi en mer konkurransedyktig transportkorridor for næringslivet. SVV sitt arbeid med Halsafjordsambandet så langt viser at prosjektet kan være godt realiserbart og valg av konsept er nært forestående. Det må forventes økt trafikk langs E39 Trøndelag – Møre og Romsdal etter som utbyggingen av E39 Betna – Stormyra ferdigstilles. I tilknytning til Halsafjordsambandet må tilførselsveien på E39 Øydegard – Kanestraum oppgraderes tilsvarende.

Halsafjordsambandet må planlegges videre og komme inn i NTP så snart det er gryteklart.

Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten

Møre og Romsdal er Norges nest største eksportfylke, og 2/3 av godsmengdene transporteres på vei. Det er en samlet målsetting å få mer gods fra vei til sjø, og økt satsing på sjøtransport må gjenspeiles i NTP. De regionale havneselskapene må ha gode rammevilkår for økt havneutvikling med tilrettelegging for grønn skipsfart.

Gode tilførselsveier til/fra havnene er avgjørende for at havneinvesteringene får best mulig utnyttelse.

Kollektivtransport til sjøs av typen byfergene i Fredrikstad og sundbåten i Kristiansund bør motta støtte på linje med øvrig kollektivtransport.

NTP må inkludere større satsing på havneutvikling og helhetlige transportkorridorer for overflytting av gods fra vei til sjø og jernbane.

FYLKESVEIPROSJEKTER

Økte bevilgninger til fylkeskommunene

Det viktigste er at fylkeskommunene får økte bevilgninger for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene raskest mulig, at erkjennelsen om at fergene er en del av veiene opprettholdes og at det må gi et attraktivt tilbud til næringsliv og innbyggere med hensyn på rutetilbud og prisnivå.

Fergetilbudene må dekke behovene både på hverdag og for helg. Kystekspresen fra Kristiansund til Smøla, Aure, Hitra/Frøya og Trondheim er viktig, både for å bygge havregionen, men også for å koble seg bedre på kompetansemiljøene i Trondheim, studenter til Campus Kristiansund og NTNU, og pasienter til St. Olav.

Både fergetilbudet og Kystekspresen er viktige for at innbyggerne skal kunne bruke hverandres fritids- og kulturtilbud gjennom hele uken.

Todalsfjordsambandet

Planleggingen av Todalsfjordsambandet må ferdigstilles. Fast kryssing av Todalsfjorden vil gi et langt større felles bo-, arbeids- og servicemarked som forventes å tilføre de indre strøk ny vitalitet og vekst. Sambandet vil også styrke indre og ytre Nordmøre.

Oppdaterte kostnadsprognoser og trafikk tall viser at prosjektet kan være selvfinansierende ved utvidet bompengeperiode opp mot 40 år.

Ferge Aure – Hitra

For å styrke havbruksregionen på ytre Nordmøre og sørlige Trøndelag så må fergeforbindelsen mellom Aure – Hitra realiseres.

Fergestrekningen Aure – Hitra vil redusere reisetiden mellom Kristiansund og Hitra med bil på opp mot 1,5 timer. Dette vil øke pendlerområdet, redusere kostnadene for næringslivet, øke passasjertrafikken på Kvernberget og styrke samarbeidet innen høyere utdanning og FOUI knyttet til HAV som planlegges i Campus Kristiansund.

Med en tilpasset og effektiv landbasert infrastruktur og havn, med en betydelig leverandør- og serviceindustri, ligger det godt til rette for positiv utvikling og økt verdiskaping for regionen innen nye muligheter knyttet til havrommet som offshore oppdrett, oppdrett av nye arter, havvind, mineralutvinning på havbunnen med mer.

Fergestrekningen Aure – Hitra må få status som pilotprosjekt for flytende fergekaier, og forbindelsen må inngå i inntektssystemet fra 2024. Tilslutningsveiene fv680 over Skarsøya i Aure må oppgraderes for fremtidig trafikk.

Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre

Det planlegges for en fergefri ytre kystvei over Talgsjøen og Edøyfjorden som vil forsterke det verdiskapende havrommet langs kysten fra Hustadvika til Hitra/Frøya. Dette vil legge grunnlaget for videreutvikling og styrke samarbeid mellom næringslivet og kommunene i regionen med stor nasjonal verdiskaping innen olje- og gassvirksomhet, fiskeri/havbruk, turisme og mange nye muligheter knyttet til havet.

Trafikkanalyse for Nordmøre viser at Talgsjøforbindelsen er inne blant mulig selvfinansierende fylkesveiprojekter, gitt mulighet for inntil 40 års bompengeperiode. Dette vil ventelig bidra til lavere priser for brukerne samt at vekstpotensialet kan tas ut raskere enn med dagens ordning. Reisetiden mellom Aure/Smøla og Kristiansund vil bli betydelig redusert til henholdsvis rundt 45 og 35 minutter, noe som vil ha stor positiv nærings- og samfunnsmessig betydning for regionsenteret og for Nordmøre som helhet.

NTP må åpne for å vurdere nye finansieringskilder og finansieringsløsninger for store infrastrukturprosjekter. Investeringene må kunne skrives ned over lengre tid i tråd med prosjektenes reelle levetid, inkludert bompengeperioder for inntil 40 år for fergeavløsningsprosjekt.

De nasjonale turistveiene.

Det må være en sterkere nasjonal satsing på de nasjonale turistveiene, ikke minst for fv64 Atlanterhavvegen.

Fylkesvei 65 fra Surnadal

Fv65 fra Surnadal er eksportvei for næringslivet og Surnadal sin sykehusvei til St. Olavs. Den inngår i etterslepet på fylkesveiene. Det er gledelig at det gjennomføres trafikkisikringstiltak på deler av veien, men det er behov for oppgradering av selve veistrekningen for å fjerne flaskehals for transportnæringen både mot Orkanger og mot Berkåk for E6/jernbane.

Med hilsen

Kjell Neergaard
Ordfører

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Kopi til:

Kte - Plan og prosjekt, Vidar Dyrnes

Råd - Rådmannens kontor, Arne Ingebrigtsen

Kysthavnalliansen

Fjordgata 8
7900 Rørvik

Møre og Romsdal fylkeskommune

v/ Kristin Marie Sørheim (Kristin.Marie.Sorheim@mrfylke.no)
Julsundvegen 9
6412 Molde

Trøndelag fylkeskommune

v/Torhild Aarbergstøtten (toraa@trondelagfylke.no)
Seilmakergata 2
7725 Steinkjer

Nordland Fylkeskommune

post@nfk.no
PB 1485
8048 BODØ

Innspill til arbeidet med NTP 2025-2036

Kysthavnalliansen takker for muligheten til å gi innspill til fylkeskommunens pågående arbeid med Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036.

Bakgrunn

Regjeringen har framskyndet rulleringen av NTP, blant annet fordi gjeldende NTP ikke lenger er realistisk i forhold til utfordringene Norge står overfor. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygårds ambisjon er at ny NTP skal være *tilpasset Norges framtidige transportbehov* med økonomiske rammer som «er mulig å følge opp».

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har i sitt felles oppdrag til transportvirksomhetene slått fast at «*målstrukturen for NTP 2022-2033 videreføres i NTP 2025-2036*»: 1) *Mer for pengene*, 2) *Effektiv bruk av ny teknologi*, 3) *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*, 4) *Nullvisjon for drepte og hardt skadde*, 5) *Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*. I prioriteringsoppdraget har SD og NFD bedt virksomhetene synliggjøre grad av måloppnåelse for ressursbruken som tilrås. Samtidig varsles det at virksomhetene kan få tilleggsoppdrag om «*å utvikle en systematisk tilnærming til hvordan den samlede ressursbruken overordnet bør innrettes hvis man ønsker å vektlegge ulike mål høyere*».

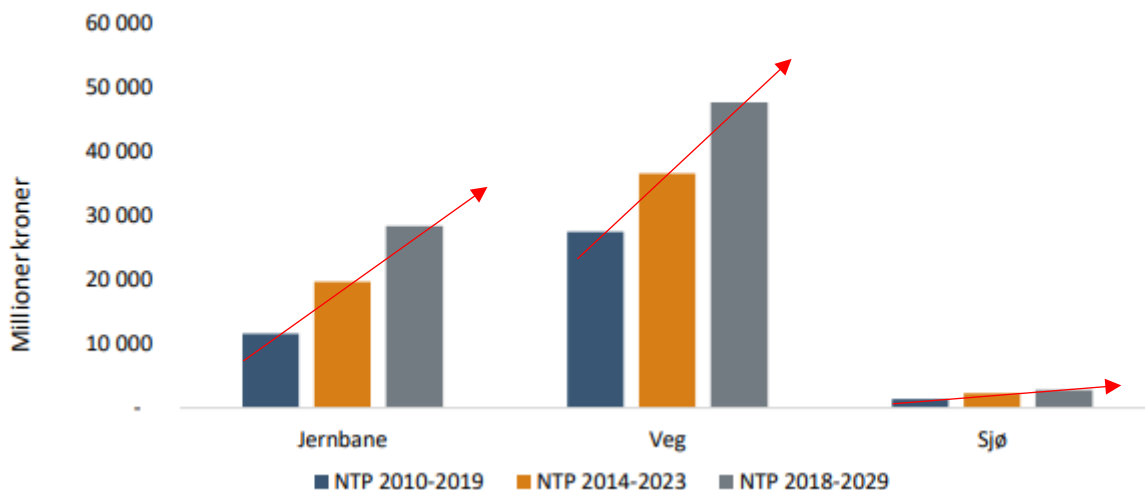
Strategiske NTP-endringer må komme nå

Departementenes oppdrag innebærer i utgangspunktet at samferdselsministerens ambisjon om ny NTP «*tilpasset Norges framtidige transportbehov*» er umulig å nå, særlig for sjøtransporten.

Av stipulerte kostnader på 1.200 milliarder kroner i Nasjonal transportplan 2022-2033, ble 98,2% satt av til infrastruktur for vei, bane og luftfart. Under 3% gikk til sjøtransport, i hovedsak utbedring av farleder. Departementenes krav om å synliggjøre og legge til grunn grad av måloppnåelse for

tilråding av ressursbruk, slår negativt ut for havneinfrastruktur og sjøtransport. Verken NTP, stats- eller fylkesbudsjetter/-regnskap har i dag reelle investeringskostnader som kan legges til grunn.

Figur 1: Rammefordeling statlige midler til jernbane, veg og sjøtransport. Årlige gjennomsnitt oppgitt i millioner 2020-kroner.



Dermed er det vanskelig å rettferdiggjøre «mer for pengene» for sjøtransport av gods og nødvendig havneinfrastruktur. Dette tydeliggjøres i NTPs målstruktur hvor det under målet for «økt konkurransevne for næringslivet» gis målindikatorer for «oppetid og driftsstabilitet» for riksveinett, person- og godstog. Tilsvarende gis ikke for sjø, til tross for områdets betydning for næringslivets konkurransevne, ikke minst det sterkt voksende kystnæringslivet.

Kilde: Menon 2021 – Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring til sjø/Norske Havner

NTP legger grunnlaget for statens prioriteringer i 10 år framover. **Kysthavnalliansen mener det er avgjørende at kystfylker og -regioner i pågående offentlig høring om NTP gir klar beskjed om at infrastruktur for sjøbasert godstransport må få reell plass i NTP på linje med vei, bane og luft.** Uten større strategiske endringer i NTP 2025-2036 vil være svært vanskelig å realisere kystens enorme potensial for sysselsetting og verdiskaping uten svært store samfunnskostnader. Videreført allokering av statens ressurser fra siste NTP vil gjøre det umulig å nå nasjonale mål om å begrense natur- og klimakrise, nullvisjon, økt konkurransekraft for næringslivet innenfor gjennomførbare økonomiske rammer.

Havner bør vies eget kapittel i NTP

Verken stat eller fylkeskommuner budsjetter har investeringsmidler til havner og annen infrastruktur for næringsrettet sjøtransport/godstransport. I dag er dette overlatt til den enkelte havn, kystkommuner og private aktører. **Det overordnede politiske ansvaret for å utvikle sjøtransporten som del av et helhetlig transportsystem for gods mangler i dag, og er i stor grad overlatt til den enkelte havnevirksomhet/kystkommune.** Kysthavnalliansen vil herunder understreke et sterkt behov for strategisk planlegging og koordinering av offentlige investeringer i havner og fylkesveger.

Havnene blir framover enda viktigere for videre utvikling av et helhetlig, grønt godstransportsystem i Norge, med sin langstrakte kystlinje og et kystnæringsliv i vekst (og med stort potensial til videre økt verdiskaping og sysselsetting). **For å gi sjøtransporten reell plass og rolle i et mer bærekraftig og samfunnsøkonomisk transportsystem, bør havnene synliggjøres med et eget kapittel i NTP 2025-2036** hvor:

- havnenes samfunnsnytte og tilretteleggende investeringer for sjøtransporten synliggjøres
- havnenes investeringer måles på lik linje med vei, bane og lufttransport mtp. «mer for pengene» og klimafotavtrykk (CO₂e/tonn) for godstransport
- det etableres en overordnet langsiktig plan for utvikling av havneinfrastruktur som del av det helhetlige godstransportsystemet

Sjøtransportens fremste fortrinn er frakt av mye gods til lave enhetskostnader, lavere energibruk og utslippsfaktorer per transportert enhet, gitt høy kapasitetsutnyttelse. Aktørene som etterspør transporttjenester vil i ulik grad vektlegge fraktpris, frekvens, regularitet, transporttid, men også tilgjengelighet. Arealer til økt kapasitet ved havner, jernbaneterminaler og vegnett, samt lokalisering av transportintensiv aktivitet nær disse, konkurrerer med andre samfunnsbehov. Utfordringene er store i dag, og vil fortsette å øke i omfang mot 2030 og 2050. Dette viser at godsoverføring fra vei til sjø, også for korte transporter (under 300 km), kan være et fornuftig og aktuelt virkemiddel for å løse problemer i konkrete sammenhenger, selv om det ikke er et uttalt mål i seg selv.

Investeringsmidler som stimulerer strategiske havneutbygginger

Gjennom NTP 2025-2036 bør det også etableres statlige/fylkeskommunale investeringsmidler som kan stimulere ønskede investeringer i havneinfrastruktur i et helhetlig transportsystem for gods. Dette vil bidra til å øke tilgjengeligheten og styrke sjøtransportens konkurranseevne, samtidig som behovet for investeringer og naturinngrep som følge av for eksempel veibygging kan reduseres.

Like skatte- og avgiftsregimer for transportformene

Staten kan ikke fortsette forskjellsbehandlingen av transportformene. I dag har sjøtransport flere statlige avgifter og skatter enn andre transportformer. Rettferdig konkurranse er det aller viktigste tiltaket for en bærekraftig transportsektor.

På tide med et «Kystløft»

Kysthavnalliansen stiller seg også bak Norske Havners forventninger til NTP 2025-2036:

- Utnytt potensialet som ligger i sjøtransport for å redusere klimagassutslipp og utvikle næringsaktivitet
- Styrk konkurransekraften til sjøtransport og følg opp godsoverføringsmålet
- Sats på kystinfrastruktur og styrk samspillet mellom transportformene
- Utvikle havnenes rolle i totalberedskapen

Rørvik 2. mai 2023

Asle G. Andersen
Styreleder KHA

Knut Mostad
Styremedlem KHA

Knut Thomas Kusslid
Styremedlem KHA



MOLDE KOMMUNE

MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE
Postboks 2500
6404 MOLDE

<i>Deres ref.</i>	<i>Vår ref.</i> 22/11244-14	<i>Saksbehandler</i> Hogne Frydenlund	<i>Dato</i> 22.05.2023
-------------------	--------------------------------	--	---------------------------

Uttalelse fra Molde kommune, Innspill til arbeidet med revidering av Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Molde formannskap har i møte 16.05.2022, sak 54/23, vedtatt følgende innspill til arbeidet med revidering av Nasjonal transportplan for perioden 2025 – 2036.

Molde formannskap kommer med en uttalelse til Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune i forbindelse med revideringen av Nasjonal transportplan 2025-2036, og vil prioritere fram følgende prosjekter:

- *Statens vegvesen må prioriteres med økte rammer utover 2023 rammen + 10 %*
 - o *E39 Ålesund – Molde med prioritert Molde-Ørskogfjellet i første seks års periode*
 - o *E39 Årø - Lønset*
 - o *E39 Bjerkeset. – Astad (Sykehusvegen 2)*
 - o *Trafikksikkerhetsmidler som GSV-tiltak, TS-tiltak, vegbelysning m.m.*

- *Utvidelse av økonomiske rammer slik at fylkeskommunen kan prioritere godt vedlikehold på fylkesveinettet, kollektivtilbud, gang- og sykkelvei i byer/tettsteder samt ulike trafikksikkerhetstiltak*

Formannskapet vil spesielt trekke frem behovet for GSV-tiltak langs Fv62 Hjelset-Sunndal med stor trafikkbelastning og mange trafikkfarlige strekninger

- *Molde kommune støtter Statens vegvesen sitt innspill om at fylkesvegen til Nyhamna på Aukra må omklassifiseres til riksveg*

- *Økt økonomisk ramme til Nye veier.*
 - o *Helhetlig utbygging av E136 Vestnes-Dombås, men med prioritering av flaskehalsen.*

Begrunnelsene framgår av saksutredningen.

Med hilsen

Hogne Frydenlund
rådgiver planlegging
Samfunn og plan

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Vennligst oppgi «vår ref.» eller saksbehandler ved all henvendelse i denne saken.

Vedlegg:

Saksutredning - Innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025 - 2036
Vedtak, F-sak 54/23

Mottakere:

MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE
STATENS VEGVESEN

Molde og Romsdal Havn IKS Romsdalsregionens havneselskap

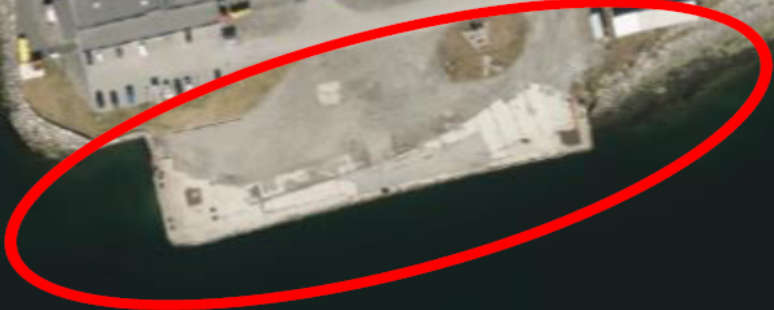
16 års interkommunalt samarbeid



Fra vei til sjø og bane

Nordre kai med
jernbanespor til
Raumabanen

Olav Aksenvoll
05.05.2023



Nordre kai



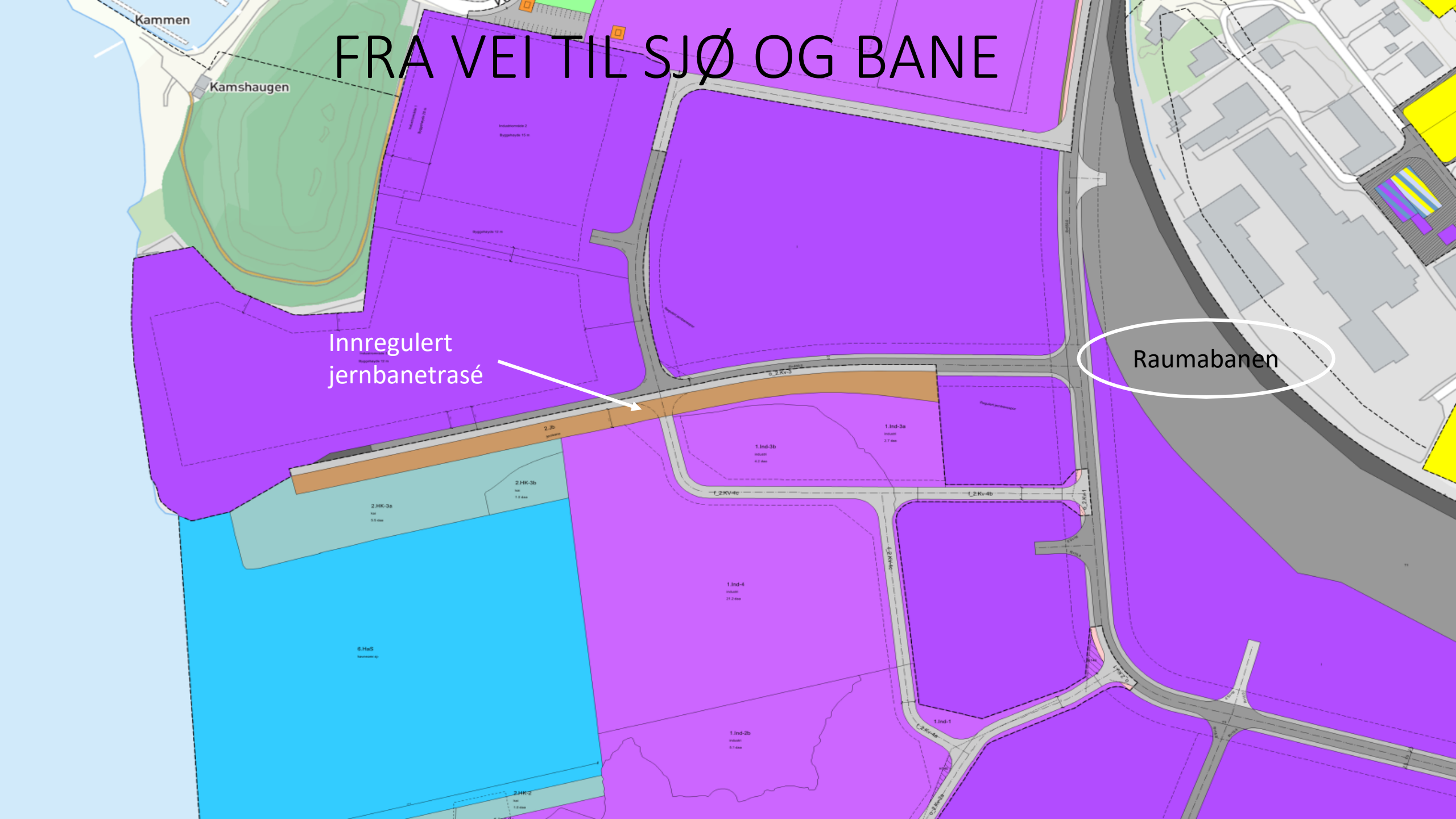
Raumabanen

FRA VEI TIL SJØ OG BANE

Kammen
Kamshaugen

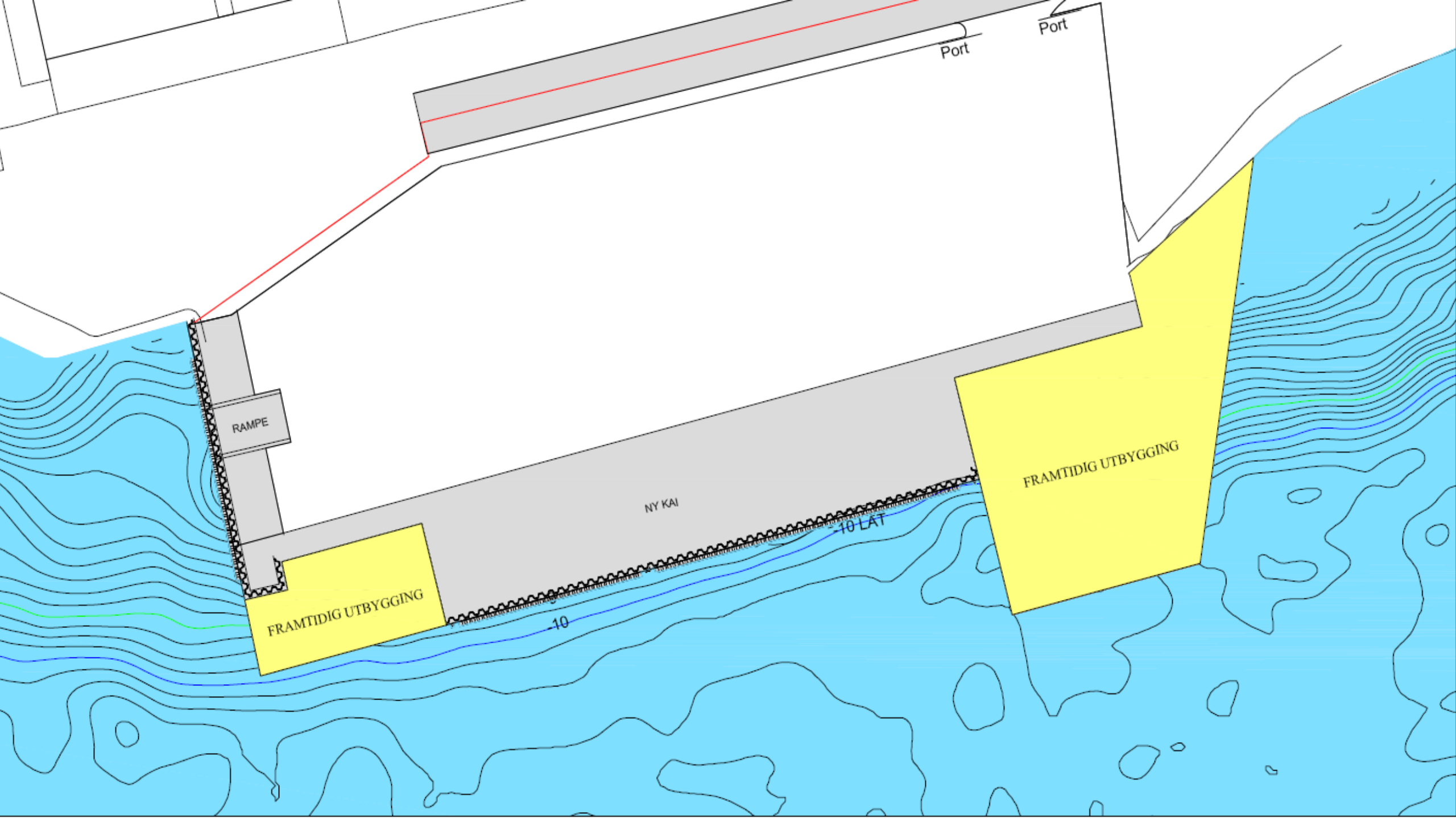
Innregulert
jernbanetrasé

Raumabanen



FRA VEI TIL SJØ OG BANE







Møre og Romsdal fylkeskommune
Postboks 2500
6404 Molde

Dato: 05.05.2023
Vår ref.: 23/00039
Deres ref.

Prioriteringer i ny Nasjonal transportplan 2025 – 2036 – Nytt jernbanespor på 500 meter, fra Nordre kai på Øran Vest til nasjonalt jernbanenett (Raumabanen)

Viser til brev fra Møre og Romsdal fylkeskommune datert 02.03.2023, ref. 22174/2023/113, med invitasjon til høringsmøte med Møre og Romsdal fylkeskommune om prioriteringer i ny Nasjonal transportplan 2025 – 2036.

Molde og Romsdal Havn IKS skal bygge ny Nordre kai på Øran Vest på Åndalsnes – Rauma kommune. Nordre kai er avstengt for bruk på grunn av skader. Molde og Romsdal Havn IKS har fått tilsagn om økonomisk støtte (delfinansiering) fra Landbruksdirektoratet til bygging av ny kai. Prosjektet er ute på prisforespørsel, med tilbudsfrist 26. mai 2023.

Kaien blir et tyngdepunkt for tømmerressursene i Rauma, Vistdal (søndre del av tidligere Nesset kommune) og østre del av Vestnes kommune, samt et interessant alternativ for tømmer fra Nord-Gudbrandsdal. Det er regulert jernbanespor inn på havneområdet. Det er dermed tilrettelagt for å etablere en god forbindelse mellom sjø og bane, noe som er en god miljømessig løsning. Kaien vil også kunne brukes til annen type gods.

Åndalsnes ligger sentralt til i industrifylket Møre og Romsdal og i forhold til Nord-Gudbrandsdal, og havneselskapet arbeider med å få avklart muligheten for samarbeid med andre aktører og vareeiere. Bruk av sjøveien og jernbanen gir klimavennlig transport, som bør være en attraktiv transportløsning for næringslivet.

Tindekaia, som i hovedsak benyttes av cruiseskip, ligger sentralt i Åndalsnes by. Tindekaia, eller «Natokaia» som var det tidligere navnet, benyttes også i forbindelse med Natoøvelser. Kaien anløpes av store transportskip som lossere og laster militært utstyr. Kaien, med sin sentrale beliggenhet, er ikke like godt egnet til godstransport som den en gang var. Nordre kai ligger i et industriområde og er bedre egnet som godskai og beredskapskai for Forsvaret. Jernbanespor fra kaiområdet tilknyttet nasjonalt jernbanenett (Raumabanen) antas å være av nasjonal interesse.

Også andre lokale, regionale og nasjonale organisasjoner med beredskapsoppgaver vil kunne benytte en «sømløs» overgang fra båt til bane. Det kan nevnes at Statnett har meldt inn behov for å kunne benytte nye Nordre kaiområde i forbindelse med transport av store transformatorer på 100-200 tonn, og at det er planlagt en egen rampe for dette formålet.

For å synliggjøre tiltakene som er beskrevet ovenfor vedlegges en PowerPoint.

Bilde 2 viser eksisterende situasjon.

Bilde 3 viser utsnitt av reguleringsplan, med innregulert jernbanetrasé.

Bilde 4 viser illustrasjon ny Nordre kai/tømmerkai.

Bilde 5 viser muligheter for fremtidig utbygginger angitt med gul farge, inkl. en ro-ro rampe for last på hjul og kjøretøyer. En rampe for Statnett er også inntegnet.



Molde og Romsdal Havn IKS foreslår at nytt jernbanespor på 500 meter, fra Nordre kai på Øran Vest til nasjonalt jernbanenett (Raumabanen) blir prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036.

Med vennlig hilsen

MOLDE OG ROMSDAL HAVN IKS

Olav Aksenvoll
Havnedirektør

Arve Solholm
Havnekaptein

Vedlegg

- PowerPoint

Møre og Romsdal fylkeskommune
v/Samferdselsdirektør Arild Fuglseth

epost: post@mrfylke.no

Nordmøre, 5. mai 2023

Prioriteringer til transportområdet NTP 2025 - 2036

Fylkeskommunen har invitert kommunene til å komme med innspill om prioriteringer til NTP 2025 – 2036 med frist 5. mai 2023. NTP 2025 – 2036 skal behandles i Stortinget våren 2024.

Målene for transportsektoren er:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Statens vegvesen planlegger for investeringer i lengre strekninger i sammenheng og ser ulike typer tiltak samlet for å hente ut effekt for trafikantene. «Vi utbedrer der vi kan og bygger nytt der vi må». Investeringer spenner fra målrettede tiltak og fornying, som bedrer veistandarden og trafiksikkerheten, til store veiprojekter i porteføljen som kutter reisetider og bedrer samfunnsikkerheten (SVV høringsnotat side 45).

Kort om status og utfordringer for Nordmøre

Nordmøre er en utfordrende region fra naturens side, noe som gir fragmentert og kostbar transport i form av reisetid, ferger og bompenger. For å sikre og videreutvikle verdiskapingen i hele landet, må det legges til rette for mest mulig like konkurransevilkår for næringslivet, uavhengig av lokalisering.

Nordmøre hadde en liten befolkningsnedgang fra 2012 til 2022, samtidig som veksten for Møre og Romsdal var 4,4% og for landet som helhet 8,8%. Telemarksforskning trekker spesielt frem arbeidsplasser som den største utfordringen for Nordmøre. Det er derfor ekstra viktig å bygge opp om de vekstimpulsene som er og kommer i regionen. Det er utfordrende både for kommunene på Nordmøre og Møre og Romsdal som fylke om denne utviklingen forsterkes. Nordmøre er i et krysspunkt mellom å både ha for få arbeidsplasser, samtidig som det er mangel på arbeidskraft til de jobbene som tilbys.

Derfor må de regioninterne bo- og arbeidsmarkedene OG Nordmøre styrkes som en felles region. Arbeidsmarkedene må bli større og mer mangfoldig. Region må bygges sammen fysisk, det må være utviklingsmuligheter for etablert næringsliv samt at det må skapes nye bærekraftige arbeidsplasser. Det er sterkt behov for bedre tilgjengelighet mellom regionsenteret og kommunene i regionen i forhold til bo- og arbeidsmarked, bruk av Kristiansund lufthavn Kvernberget, nye Campus Kristiansund for høyere utdanning og innovasjonsmiljø, nye Normoria – kulturhuset i Kristiansund og

å oppleve hverandres rike kultur- og fritidstilbud, samt tilgang til mer urbane tilbudene i regionsenteret.

Et fergefritt og døgnåpent Nordmøre er derfor målet. Ny analyse viser at verdiskapingsgevinsten for næringslivet på Nordmøre ved å bygge sammen kommunene kan bli mellom 30 og 70 milliarder kroner over tid. Da er gevinsten for kommunene og statlige etater ikke inkludert.

Regionsenteret må styrkes. Kristiansund har 98% arbeidsplassdekning og få statlige/offentlige kompetansearbeidsplasser. Flere statlige/offentlige arbeidsplasser må inn i arbeidsmarkedet for å redusere sårbarheten for svingende konjunkturer og styrke rekrutteringsevnen for næringslivet.

Situasjon blir ytterligere utfordret når Kristiansund akuttssykehus legges ned ved åpning av Sykehuset Nordmøre og Romsdal (SNR) på Hjelset i 2025. Det blir lengre reisevei for både pasienter og ansatte fra Nordmøre. Tilgjengeligheten til akuttssykehuset må utbedres på hele strekningen, sett bort fra Krifast – Astad. Konkrete planer for Bypakken og E39 Astad – Fursetfjellet må realiseres uten opphold, og i tråd med SVV sine målsettinger om å bedre samfunnsikkerheten må planleggingsmidler prioriteres for de resterende strekningene på Sykehusveien.

Målet er helhetlige transportløsninger for å

- Sikre effektiv og trygg tilgjengelighet til nytt akuttssykehus for pasienter og ansatte fra Nordmøre
- Bygge sterkere og mer funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Bygge Nordmøre sammen som region
- Ha effektive og sømløse transportkorridorer og -løsninger for næringslivet som ser helhetlig på tilgjengelighet og standard for riks- og fylkeskommunale veier og ferger, havner og flyplass.

Sammendrag prioriteringer fra Nordmøre IPR

Utdypende kommentarer følger.

Overordnede innspill

- NTP må se alt i sammenheng og omfatte all nasjonal infrastruktur.
- Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunene for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene og for å fullfinansiere attraktive tilbud på både riks- og fylkesveifergene.
- Store kostnadsøkninger innen anleggssektoren må føre til at definisjonen av store prosjekter som i dag er kroner 1 milliard økes tilsvarende.
- Større samferdselsprosjekter må prioriteres basert på når prosjektene er klare.
- Bompengerperioder økes til inntil 40 år for å realisere flere fergeavløsningsprosjekt.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inkludere verdiskapningseffekter i tillegg til transportøkonomisk lønnsomhet basert på antall trafikanter.
- Mobil- og bredbåndsnettet må bygges ut i hele landet.

Prioriterte prosjekter og satsinger

Prioriteringer NTP 2025-2036		
	Staten	Fylkeskommunen
1	Økte bevilgninger til fylkeskommunen for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, fullfinansiere fergetilbudet og trafikksikkerhets-tiltak som gang- og sykkelveier. Staten må finansiere investeringer miljøfergene og tilhørende infrastruktur.	Opprettholde rutetilbudet på fylkesveifergene og Kystekspresen.
2	Sykehusveien Kristiansund sentrum – Hjelset (Rv70 og E39) <ul style="list-style-type: none"> • Bypakken Kristiansund (Rensvik – Atlanten) • Innfartsvei Kristiansund (Rensvik - Freifjordtunnelen) • E39 Astad – Bjerkeset - Fursetfjellet • E39 Fursetfjellet 	Todalsfjordsambandet
3	Ferdigstille Rv70 gjennom Tingvoll – Sunndal <ul style="list-style-type: none"> • Meisingset – Ålvundfossen • Romfo og Fale bruer i Sunndal • Rasoverbygg ved Grøa og Gjøra 	Realisering av ferge Aure – Hitra og oppgradering av fv680
4	Verdiaksen E39 mot Trondheim <ul style="list-style-type: none"> • Halsafjordsambandet; fergeavløsning for mer effektiv transportvei for næringslivet • Dyregrova i Heim; utbedre rasutsatte områder og flaskehals Eksportveien E136 gjennom Rauma	Fv65 Surnadal opp mot jernbane/E6 Fv532 Storlandet (Gassveien) Økt satsing på nasjonale turistveier ved fv64 Atlanterhavsveien.
5	Ferdigstille nye Kristiansund lufthavn Kvernberget ved ny felles heliport og passasjerterminal	Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre over Talgsjøen og Edøyfjorden
6	Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten	

Utdypende kommentarer til de overordnede innspillene

- **NTP må omfatte all nasjonal infrastruktur** da innbyggere og næringsliv er avhengig av sømløs transport, uavhengig om det er kommune, fylke eller staten som er «veieier».
- **Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunene for at vedlikeholdsetterslepet kan tas igjen og at fergedriften på fylkesveifergene finansieres fullt ut.** Fergene er veien for kommunene langs kysten må likestilles for å gi like konkurransevilkår for næringslivet. Nasjonal fergestandard må inkludere betydningen fergesambandene har som infrastruktur for verdiskaping, i tillegg til trafikkmengde og sambandslengde. Møre og Romsdal er nasjonalt ledende på eksportverdi per innbygger. Fortsatt underfinansiering er sterkt konkurransevridende og vil styrke sentraliseringen

mot de befolkningstunge områdene. Det er uakseptabelt at kostnadene for satsing på miljøferger, i tråd med regjeringens ambisjoner, svekker verdiskapingen og næringsutviklingen ute i regionene. Det må være **likeverdighet mellom statlige og fylkeskommunale fergesamband** og det må være en **likeverdig holdning til kostnadsulempen mellom ferger og bompenger på veiene**. For produksjon og transport av varer er det viktig å sikre god regularitet, kapasitet, bærekraftig prisnivå og døgnåpne transportårer i hele landet.

- Store kostnadsøkninger innen anleggssektoren må føre til at **definisjonen av store prosjekter** som i dag er kroner 1 milliard økes tilsvarende. Dette for å unngå lengre behandlingstid for mindre prosjekter ved at de må følge statens prosjektmodell med krav om kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) som grunnlag for NTP.
- **Større samferdselsprosjekter må prioriteres etter når prosjektene er klare.** Vi gleder oss over at E39 Betna – Stormyra ferdigstilles i 2026. Prioriteringsrekkefølgen for realisering av nye større samferdselsprosjekter må være i forhold til når prosjektene er «gryteklare».
- **Bompengerperioder må økes til 40 år for fergeavløsningsprosjekt.** Trafikkanalyser for Nordmøre viser at bompenger kan gi betydelige finansieringsbidrag på faste samband. For slik nasjonal infrastruktur med lang levetid bør det kunne benyttes lengre finansieringsperioder enn 15- 20 år som i dag. Med nedbetalingstider på 40 år vil en betydelig del av prosjekter kunne finansiering av bompenger. Forhåndsinnkreving av bompenger bør også kunne være aktuelt når sambandet blir bestemt utbygd.
- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet** må inkludere verdiskapingseffekter i tillegg til transportøkonomisk lønnsomhet basert på antall trafikanter. Nordmøre IPR støtter opp om uttalelse fra Nettverk fjord- og kystkommuner (NFKK) om at tiden er inne for prioriteringer som støtter opp der verdiene skapes – langs kysten, i tråd med Hurdalsplattformens ambisjoner om bosetting og verdiskaping i hele Norge. I dagens system teller trafikk tall mer enn verdiskaping og er sterkt sentraliserende til områder med høyest trafikk. I tillegg må mer langsiktige virkninger i forhold til endringer i transportmønster, arealbruk, økt produktivitet, attraktivitet for bosetting og tilflytting med mer beskrives.
- **Utbygging av mobil- og bredbåndsnett.** Vårt teknologiske samfunn stiller krav til at innbyggere, næringsliv og det offentlige tjenestetilbudet baseres på en digital grunnmur. Bruk av velferdsteknologi forutsetter en godt fungerende digital infrastruktur i alle kommuner, ikke minst innen helse og omsorg. Dette er en grunnleggende forutsetning for beredskap, bosetting og næringsvirksomhet i hele landet. Staten må fortsette å bidra med tilskudd for den ikke-kommersielle utbyggingen i kommunene.

Utdypende kommentarer til prioriterte prosjekter og satsinger

Staten

1. NTP må **øke bevilgningene til fylkeskommunene** for å ta igjen vedlikeholdsetterslep og for å oppgradere fylkesveiene til en standard mer på linje med riksveiene. Næringslivet er etablert ute i kommunene og godstransporten starter i det

kommunale og fylkeskommunale veinettet. Tall fra Statens vegvesen viser at det er dramatisk skjevfordeling av investeringer og vedlikehold på fylkesveinettet og på riksveiene. For å bidra til å oppfylle myndighetenes klimamål har fylket foretatt store investeringer i **miljøferger med tilhørende fergekaier**. Både miljøferger og et tilpasset fergetilbud må fullfinansieres av staten. Som en region med mange sentrale fergestrekninger er det urimelig at næringsliv og innbyggere, som er avhengig av ferger, skal finansiere det grønne skiftet gjennom økte fergepriser. Regjeringen har gitt uttrykk for å anerkjenne at fergene er «våre veier» ved å vedta lavere fergepriser samt også utvalgte gratis fergesamband. Da blir dette meningsløst hvis det samtidig betyr betydelige kutt i rutetilbudet. Det er også sterkt behov for økt satsing på **miljø- og trafikksikkerhetstiltak**, blant annet gang- og sykkelveier, både i byene og ute i kommunene for å gi et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.

2. Sykehusveien Kristiansund sentrum – Hjelset

- Rv 70 Bypakken Rensvik – Atlanten
- Rv 70 Innfartsveien Rensvik - Freifjordtunnelen
- E39 Astad – Bjerkeset - Fursetfjellet
- E39 Fursetfjellet til Hjelset

Riksvei 70 som sentral del av Sykehusveien og hovedveien inn og ut av regionsenteret Kristiansund

- Det må være en forutsetning at også innbyggerne og ansatte på Nordmøre har en god, effektiv og trygg tilgjengelighet til nytt akutt sykehus. Utbedring av strekningen burde vært en følgekonsklusjon av lokaliseringsvedtaket for SNR. Det er sterkt bekymringsfullt og ubegripelig at 9 år etter vedtaket så vil veien for rundt 40.000 innbyggere på Nordmøre ikke være forbedret når sykehuset åpner om 2 år. Det er stor bekymring blant innbyggere og ansatte rundt eksisterende trafikkmessige flaskehalsar på hele strekningen. Trafikken vil øke i begge retninger ved at DMS Kristiansund skal betjene 80% av innbyggerne i Nordmøre og Romsdal innen utvalgte tjenester.
- Det må være et nasjonalt ansvar å prioritere arbeidet med å få på plass hele strekningen i løpet av første periode.
- Utbedret Rv70 vil bedre tilgjengeligheten mellom regionsenteret og kommunene betydelig. Dette vil styrke bo- og arbeidsmarkedet for økt arbeidspendling og fritidsreiser mellom Kristiansund og kommunene rundt, og bedre tilgangen til flyplassen, studiested og øvrige funksjoner og tilbud i regionsenteret.
- Strekningen Rensvik – Atlanten inngår i Bypakken i Kristiansund med kostnadsanslag kr 1.640 millioner, hovedsakelig finansiert med bompenger. Arbeidet med Bypakken må følge tidsplanen for behandling av bompengeproposisjon i Stortinget før sommeren 2024. Strekningen må sikres snarest mulig byggestart for å ferdigstilles så tidlig som mulig etter åpning av nytt sykehus på Hjelset. Det er allerede langt på overtid.
- Øvrig innfartsvei fra Freifjordtunnelen til Rensvik er smal, uoversiktlig, har mange svinger, bakketopper og påkjøringsveier. I forhold til nytt trafikk mønster når akutt sykehuset står ferdig så må strekningen på ca 10 km utbedres til 2-felts vei med midtdele.
- **NTP må omtale at veieier (staten) i starten av første periode må starte arbeidet med å regulere løsninger for resterende del av strekningen på Rv70 og E39. Bypakken er ikke del**

av NTP, og resterende deler av Sykehusveien må planlegges for statlig finansiering.

Ny trase E39 Astad – Bjerkeset samt oppgradering av E39 over Fursetfjellet

- Strekningen er en sentral del av Sykehusveien og må realiseres så raskt som mulig.
- Statens vegvesen må ha tilstrekkelige planmidler for å ferdigstille planarbeidet for dette viktige prosjektet.
- For å ivareta jordvernet må styringsrammen for prosjektet Astad – Bjerkeset – Fursetfjellet økes for å dekke nødvendig tunnelløsning gjennom sentrum.
- For å ivareta helseberedskapen og helsekompetansen inn i nytt akutt sykehus har vi som samfunn ingen tid å miste på ytterligere forsinkelser.
- E39 over Fursetfjellet er en ulykkesbelastet strekning og må utbedres slik at det, i tråd med uttalte målsettinger, blir gjennomgående 90 km/t på strekningen Freifjordtunnelen - Hjelset.
- Utbedring av strekningen vil bygge sammen Kristiansunds- og Molderegionen. Dette vil gi næringslivet og det offentlige tilgang til et større samlet arbeidsmarked å rekruttere fra. Inkludert rekruttering både til nytt akutt sykehus og til DMS.
- Strekningen inngår i en viktig transportkorridor for næringslivet langs kysten, som del av fergefri E39 mellom Ålesund – Bergsøya – Trondheim.
- **E39 Astad – Bjerkeset har god netto samfunnsnytte og må prioriteres for oppstart i starten av NTP 2025 – 2036.**
- **E39 Fursetfjellet – Hjelset må oppgraderes for at Sykehusveien skal ha sammenhengende standard med 90 km/t fra Freifjordtunnelen.**

3. Ferdigstille Rv70 fra Meisingset til Ålvundfossen

- Ved tidligere NTP stod kommunene langs Rv70 sammen for å få inn hele strekningen Tingvoll – Ålvundfossen, også kalt Nordmørsveien. Rv70 er stamveien mellom Kristiansund havn og tilgang til jernbane og E6 på Oppdal. Vi gleder oss over at Tingvoll – Meisingset nå er ferdigstilt. Neste etappe er Meisingset – Ålvundfossen som nå ligger inneklemt mellom de utbedrede strekningene Oppdølstranda og Meisingset-Tingvoll. Dette utgjør et klart standardbrudd der 400 m av vegen i dag er uten gul midtstripe og skarpe svinger. Strekningen vil knyttes direkte på **Todalsfjordprosjektet** som er prioritert som neste fylkesveiprojekt.
- En ferdig Rv70 vil øke samhandlingen og styrke Nordmøre som region, bygge indre og ytre Nordmøre i et felles bo- og arbeidsmarked, gi synergier med Todalsfjordprosjektet, styrke regionsenteret, styrke flyplassen, nye Campus, gjensidig bruk av fritids- og kulturtilbud og uendelig mye mer.
- Rv70 er en viktig eksportvei for næringslivet gjennom Sunndal og opp til Oppdal for tilknytning til E6 og til jernbane. Bruene i Sunndal og rasoverbygg er omtalt i gjeldende NTP. Ny Elverhøy bru er under bygging, og bruene Fale og Romfo må følge på uten opphold, samt at rasoverbyggene i Grøa og Gjøra må oppgraderes. Et utbedret Rv70 fra Kristiansund sentrum/havn til Oppdal gir nye muligheter for å realisere ambisjonene om å få mer godstransport over på sjø og jernbane. Da må de sentrale eksportveiene som Fv65 og Rv70 oppgraderes for å kunne ta vogntog på 25,25 meter.
- **Rv70 gjennom Tingvoll – Sunndal må ferdigstilles**
 - **Strekningen Meisingset – Ålvundfossen må ferdigstilles i sin helhet, med start utbedring av Fuglvågen – Ålvundfossen.**

- **I Sunndal må nye bruer bygges ved Romfo og Fale og rasoverbyggene ved Grøa og Gjøra må oppgraderes.**

4. Verdiaksen E39 til Trondheim, Halsafjordsambandet

- Fergefri E39 vil gi en mer konkurransedyktig transportkorridor for næringslivet.
- SVV sitt arbeid med Halsafjordsambandet så langt viser at prosjektet kan være godt realiserbart og valg av konsept er nært forestående.
- Det må forventes økt trafikk langs E39 Trøndelag – Møre og Romsdal etter som utbyggingen av E39 Betna – Stormyra ferdigstilles. I tilknytning til Halsafjordsambandet må tilførselsveien på E39 Øydegard – Kanestraum oppgraderes tilsvarende.
- E39 Betna – Stormyra er godt i gang, og det er behov for å få planmidler til å utrede rasutsatte områder og flaskehalsar på resterende strekning, spesielt Dyregrova i Heim kommune.
- **Halsafjordsambandet må planlegges videre og komme inn i NTP så snart det er gryteklart.**

5. Ny felles heliport og passasjerterminal på Kristiansund lufthavn

Kvernberget

- Planene for felles terminal på Kvernberget var omtalt allerede i NTP 2014-2023, da med plan for realisering i 2015/16.
- Avinor har over tid investert i 2.000 meter rullebane, nytt driftsbygg, utvidet parkeringsareal og grunninvesteringer for energitilførsel for ny passasjerterminal. Terminalen er siste brikke i å ferdigstille «Nye Kvernberget». Å gå fra 2 til 1 terminal vil redusere CO₂-avtrykket, gi en bedre og mer effektiv logistikk for offshore-reisende og mer effektiv drift for Avinor.
- **NTP må inneholde tidligere prioritering om å ferdigstille Kristiansund lufthavn Kvernberget med felles passasjerterminal i første del av perioden.**

6. Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten

- Møre og Romsdal er Norges nest største eksportfylke, og 2/3 av godsmengdene transporteres på vei. Det er en samlet målsetting å få mer gods fra vei til sjø, og økt satsing på sjøtransport må gjenspeiles i NTP.
- De regionale havneselskapene må ha gode rammevilkår for økt havneutvikling med tilrettelegging for grønn skipsfart.
- Gode tilførselsveier til/fra havnene er avgjørende for at havneinvesteringene får best mulig utnyttelse.
- **NTP må inkludere større satsing på havneutvikling og helhetlige transportkorridorer for overflytting av gods fra vei til sjø og jernbane.**

Fylkeskommunen

1. Økte bevilgninger til fylkeskommunene

Det viktigste er at fylkeskommunene får økte bevilgninger for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene raskest mulig, at erkjennelsen om at fergene er en del av veiene opprettholdes og at det må gi et attraktivt tilbud til næringsliv og innbyggere med hensyn på rutetilbud og prisnivå. Fergetilbudene må dekke behovene både på hverdag og for helg. Kystekspressen fra Kristiansund til Smøla, Aure, Hitra/Frøya og Trondheim er viktig, både for på bygge havregionen, men også for å koble seg bedre på kompetansemiljøene i Trondheim, studenter til Campus

Kristiansund og NTNU, og pasienter til St. Olav.

Både fergetilbudet og Kystekspresen er viktige for at innbyggerne skal kunne bruke hverandres fritids- og kulturtilbud gjennom hele uken.

2. Todalsfjordsambandet

- Planleggingen av Todalsfjordsambandet må ferdigstilles. Fast kryssing av Todalsfjorden vil gi et langt større felles bo-, arbeids- og servicemarked som forventes å tilføre de indre strøk ny vitalitet og vekst. Sambandet vil også styrke indre og ytre Nordmøre.
- Oppdaterte kostnadsprognoser og trafikk tall viser at prosjektet kan være selvfinansierende ved utvidet bompengerperiode opp mot 40 år.

3. Ferge Aure – Hitra

Styrke havbruksregionen på ytre Nordmøre og sørlige Trøndelag ved å bidra til realisering av **ny ferge mellom Aure – Hitra**. En sentral del Norges framtid er verdiskaping som knytter seg til bærekraftig bruk og utnyttelse av havets areal og ressurser. Her har kysten av Nordmøre og Trøndelag allerede en solid posisjon, med mange muligheter til å være verdensledende. For å lykkes må regionen bli mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Ny fergeforbindelse mellom Aure og Hitra vil være et rimelig, men avgjørende bidrag for å oppnå det som hele nasjonen og regionen vil ha nytte av (Minofas). Den vil avlaste Hitratunnelen og fungere som beredskapsløsning når tunnelen stenges som følge av ulykker og vedlikehold.

Fergestrekningen Aure – Hitra vil redusere reisetiden på opp mot 1,5 timer for trafikk sørover. Dette vil øke pendlerområdet, redusere kostnadene for næringslivet, øke passasjertrafikken på Kvernberget og styrke samarbeidet innen høyere utdanning og FOUI knyttet til HAV som planlegges i Campus Kristiansund.

Med en tilpasset og effektiv landbasert infrastruktur og havn, med en betydelig leverandør- og serviceindustri, ligger det godt til rette for positiv utvikling og økt verdiskaping for regionen innen nye muligheter knyttet til havrommet som offshore oppdrett, oppdrett av nye arter, havvind, mineralutvinning på havbunnen med mer.

Fergestrekningen Aure – Hitra

- **Må få status som pilotprosjekt for flytende fergekaier**
- **Inngå i inntektssystemet fra 2024**
- **Tilslutningsveiene fv680 over Skarsøya i Aure må oppgraderes for fremtidig trafikk.**

4. **Fv65 fra Surnadal** er eksportvei for næringslivet og Surnadal sin sykehusvei til St. Olavs. Den inngår i etterslepet på fylkesveiene. Det er gledelig at det gjennomføres trafikk sikringstiltak på deler av veien, men det er behov for oppgradering av selve veistrekningen for å fjerne flaskehals for transportnæringen både mot Orkanger og mot Berkåk for E6/jernbane.

5. Utbedring av **fv 532 Storlandsvegen (Gassvegen)**. Mye brukt som «anleggsvei» mellom Vestbase og Aukra i forbindelse med stadige utbygginger der. Dette er en smal veg med stor trafikk og mange ulykker/utforkjøring med tung bil.

6. Det må være en sterkere nasjonal satsing på de nasjonale turistveiene, ikke minst for **fv64 Atlanterhavvegen**.

7. Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre

- Det planlegges for en fergefri ytre kystvei over Talgsjøen og Edøyfjorden som vil forsterke det verdiskapende havrommet langs kysten fra Hustadvika til Hitra/Frøya. Dette vil legge grunnlaget for videreutvikling og styrke samarbeid mellom næringslivet og kommunene i regionen med stor nasjonal verdiskaping innen olje- og gassvirksomhet, fiskeri/havbruk, turisme og mange nye muligheter knyttet til havet.
- Det vil knytte sammen hele ytre kysten av Nordmøre i en stor døgnåpen felles bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Trafikkanalyse for Nordmøre viser at Talgsjøforbindelsen er inne blant mulig selvfinansierende fylkesveiprojekter, gitt mulighet for inntil 40 års bompengerperiode. Dette vil ventelig bidra til lavere priser for brukerne samt at vekstpotensialet kan tas ut raskere enn med dagens ordning.
- Reisetiden mellom Aure/Smøla og Kristiansund vil bli betydelig redusert til henholdsvis rundt 45 og 35 minutter, noe som vil ha stor positiv nærings- og samfunnsmessig betydning for regionsenteret og for Nordmøre som helhet.
- **NTP må åpne for å vurdere nye finansieringskilder og finansieringsløsninger for store infrastrukturprosjekter. Investeringene må kunne skrives ned over lengre tid i tråd med prosjektens reelle levetid, inkludert bompengerperioder for inntil 40 år for fergeavløsningsprosjekt.**

Med vennlig hilsen

Kjell Neergaard
Leder
Ordfører Kristiansund

Ingrid O. Rangønes
Nestleder
Ordfører Averøy

Hanne Berit Brekken
Ordfører Aure

Knut Sjømæling
Ordfører Gjemnes

Svein Roksvåg
Ordfører Smøla

Ståle Refstie
Ordfører Sunndal

Margrethe Svinvik
Ordfører Surnadal

Arne Magnus Aasen
Ordfører Tingvoll

Til Møre og Romsdal Fylkeskommune

Kopi:

Deres ref: NTP innspill

Vår ref: NLF Region 5

Molde, den 05.05.2023

Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2025 - 2036

Innledning

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er i dag betydelig. Fylkeskommunen må i neste planperiode foreta store investeringer på vei-, kai- og broanlegg. I tillegg kommer oppgradering av tunneler i henhold til «Tunnelsikkerhetsforskriften». For Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er det derfor viktig at fylkeskommunen sikres tilstrekkelig økonomiske midler gjennom Statlige overføringer, øremerket vei og veivedlikehold sommer og vinter.

For NLF er det en målsetning og en forutsetning at vi skal ha *miljø- og energieffektive veier som er sikre og trygge*. Gul midtstripe er et minimumskrav.

Ras- og skredsikring

Veinettet på Vestlandet er i dag blant det mest rasutsatte i Norge. Flere veier har «Norgesrekord» i antall ras. Det er også grunn til å tro at endringer i klimatiske forhold vil føre til økt ras- og skredfare. Vestlandet er en av de regionene som vil møte de største utfordringene ifølge Statens vegvesen og rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveier i Region vest». Den dystre sannheten er at tallene øker fra år til år. Det er helt klart tid for stor statlig og fylkeskommunal innsats for å rassikre Vestlandet. Dette må synliggjøres i kommende NTP.

Liv og helse må prioriteres.

Døgnvillplasser

En må i kommende NTP følge opp målsetningen om et tilstrekkelig antall godkjente døgnvillplasser. Sjøførene på tunge kjøretøy må forholde seg til strenge regler om kjøre- og hviletid. Brudd kan straffes med bøter og førerkortbeslag. I Møre og Romsdal er det i dag 3 godkjente døgnvillplasser med oppstillingsplass til totalt 46 lastebiler/ vogntog. Det burde vært minst det doble.

Ferjedrift

Fra 1. januar 2019 startet det landsomfattende betalingskonseptet AutoPASS for ferje på flere ferjesamband. Samtidig ble beregningsgrunnlaget (ferjeregulativene) endret og rabattordningene for næringstransporten redusert med 10%. Overgang til lav- eller 0-utslippsferjer påfører fylkeskommunen økte ferjekostnader, spesielt i forhold til etablering av ladeinfrastruktur på kaiene. Statlige driftstilskudd øremerket ferje er for flere fylkeskommuner ikke tilstrekkelig og fører til en ikke ubetydelig underfinansiering av fylkeskommunenes

ferjedrift. For Vestlandet, med dårlig infrastruktur og krevende topografi, er transportkostnader en negativ konkurransefaktor i forhold til bedrifter plassert på det sentrale østlandsområdet. I tillegg er forskuddsbetalingen til det nasjonale betalingskonseptet AutoPASS for ferje meget kapitalkrevende.

NLF har derfor følgende krav:

- Nasjonale føringer for alle ferjesamband i Norge.
- Ett ferjeregulativ.
- 50% rabatt for næringstransporten
- Ingen eller redusert forskuddsbetaling.
- Takstregulering av ferjeregulativ maksimalt en gang pr. år (1. januar).
- Sikre tilstrekkelig nasjonale overføringer til fylkeskommunenes ferjedrift for å opprettholde et godt og forutsigbart rutetilbud, også på nattestid.

Bymiljøpakker / byvekstavtaler / bompenger

Antallet reisende i byområder er økende. For å unngå at dette bidrar til økt forurensning og forverret fremkommelighet, vil regjeringen at flere skal gå, sykle eller benytte kollektivtilbudet i byen.

Belønningsavtaler, bymiljøavtaler og byvekstavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som en målsetning.

Næringstransporten er ikke en del av forutsetningen, og bør følgelig skjermes for ekstraordinære tiltak.

Næringen tar selvsagt miljø- og miljøutfordringer på alvor, og investerer i ny og kostbar teknologi for å bidra til redusert forurensning. Næringstransporten er godsets kollektivtransport.

NLF har derfor følgende krav:

- Månedstak i bomringer
- Timeregel
- Tilgang til kollektiv- og sambruksfelt der det er praktisk gjennomførbart
- Ikke ekstraordinære miljø- og rushtidsavgifter
- Differensiering for motorkjøretøy med EURO 6 motor og EURO 7 motor (EURO 7 fra 2025 og 2027).

Modul- og 24-meters vogntog

Flere næringslivsaktører har etterspurt transportløsninger som vil gi redusert miljøbelastning, økt effektivitet og styrket konkurransevne for næringslivet på Vestlandet.

I dag taper næringslivet på Vestlandet konkurransevne i forhold til aktører i andre landsdeler som kan utnytte effekten av modul- og 24-meters vogntog.

Infrastrukturen er den sentrale hindringen for bruk av modul- og 24-meters vogntog på Vestlandet. Det er i dag betydelige utbedringsbehov på enkelte riks- og fylkesveier. Det samme kan en trygt påstå om det kommunale veinettet. Et godt samarbeid mellom næringsliv og veieier er nødvendig slik at «flaskehalsen» som hindrer bruk av modul- og 24-meters vogntog fjernes først. Samarbeid er også viktig for å åpne for modul- og 24-meters vogntog på veistrekninger som i dag har tilfredsstillende standard.

Modul- og 24-meters vogntog reduserer utslipp til miljøet, reduserer energibehovet, øker konkurransevnen til næringslivet på Vestlandet, avhjelper rekrutteringsutfordringer til sjåføryrket og øker trafikksikkerheten ved å fjerne nesten hvert tredje vogntog på veiene.

E136

E136 mellom Dombås og Ålesund er den viktigste «samferdselsåren» mellom Møre og Romsdal, det sentrale østlandsområdet og nordre del av Vestlandet.

Vinterstid bidrar dårlig kurvatur og bratte stigninger til at store kjøretøy får spesielt store utfordringer.

Planlagte byggeprosjekter på veistrekningen må prioriteres i Nye Veier AS sin veiportefølje.

E39

Den planlagte Møreaksen med en dyp undersjøisk tunnel under Romsdalsfjorden støttes ikke av Norges Lastebileier-Forbund. Undersjøiske tunneler bidrar til økt utslipp til miljøet, er energikrevende og representerer i tillegg et katastrofepotensiale.

Norges Lastebileier-Forbund ønsker utredning av alternativ fjordkrysningsløsning, eventuelt alternativt trasevalg.

Rv15 Strynefjellet med arm til Geiranger

Konsept B1 blir lagges til grunn for videre planlegging av Rv 15 over Strynefjellet. Prosjektet må prioriteres tidlig i kommende planperiode. Det må tilrettelegges for en eventuell tilkobling til fremtidig helårsvei mot Geiranger.

Fv60 Hellesylt-Grodås

Fylkesveien mellom Hellesylt i Stranda kommune og Grodås i Volda kommune blir på folkemunne omtalt som «verdens lengste berg- og dalbane». Deler av fylkesveien er i elendig forfatning, med dårlig veidekke, smal og svingete veibane, mange utkjørsler og kryss. I tillegg er det bebyggelse tett på veien. Fv60 er sammen med E39 den viktigste transportkorridoren mellom Vestland og Møre og Romsdal.

Den dårlige veistandarden på Fv60 påfører næringslivet store ekstrakostnader på grunn av ulykker, skader på gods, samt skader og slitasje på kjøretøy. I tillegg er kjøring på Fv60 en stor fysisk og psykisk påkjenning for sjåførene.

I dag går Fv60 i Møre og Romsdal, men strekningen Hellesylt-Grodås ble før kommunesammenslåingen i flere år fullstendig oversett av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Det er nå på tide med et stort løft på tvers av fylkesgrenser.

Fv60 over Strandafjellet er også moden for utbedring. Stigning og kurvatur medfører store utfordringer for næringstrafikken vinterstid.

Fv65

Fv65 er en viktig fylkesvei for næringslivet i Møre og Romsdal. Dårlig standard på enkelte strekninger påfører næringslivet store årlige ekstrakostnader og redusert konkurransevne.

For styrene i region 5 - Vestland og Møre og Romsdal

Per Atle Ådland

Fylkesleder
NLF Hordaland

Asgeir Gil

Fylkesleder
NLF Sogn og Fjordane

Torstein Ottem

Fylkesleder
NLF Møre og Romsdal

Heidi Rudaa

Rådgiver, NLF

Jan-Ove Halsøy

Regionsjef, NLF

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 23/00961
Saksbehandler Tom Erik Rødven

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Rauma Formannskap	10.05.2023	PS-40/23

Høring Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Rauma Formannskap har behandlet saken i møte 10.05.2023 sak PS-40/23

Møtebehandling

Forslag fremsatt av Vik (Sp):

Tilleggsforslag til punkt 1: Fergedrifta må fullfinansierast.

Endringsforslag til punkt 2: "Sambandet Åfarnes - Sølsnes på fv 64 må prioriterast..."

Tilleggsforslag til punkt 3: "Rauma er en stor reiselivsdestinasjon, og persontrafikken er et viktig element for å få en mest mulig bærekraftig reisemåte til og fra destinasjonen."

Endringsforslag i punkt 5: Fv 63 over Trollstigen skal vere eit statleg ansvar.

Tilleggsforslag fremsatt av Drahos (SV) og Søvik (Ap):

Som siste punkt: Samferdselsdepartementet har fremhevet tre rammebetingelser for ny NTP: a) klima, b) energibruk og c) reduserte statlige midler til investeringer. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept kan da være et viktig redskap. De vil gi svært korte reise- og frakttider og samtidig redusere klimautslipp og energibruk innen samferdsel. Ifølge Deutsche Bahn vil billett- og fraktinntektene også dekke drift, vedlikehold og investeringene. Rauma kommune ber om fortgang av planlegging av høyhastighetsbane Oslo – Trondheim gjennom Gudbrandsdalen med grein til Ålesund og forbindelse til Åndalsnes.

Votering

Fremsatt forslag av Vik (Sp) enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra Drahos (SV) og Søvik (Ap) enstemmig vedtatt.

Innstilling med de vedtatte endringene enstemmig vedtatt.

Rauma Formanskaps vedtak

1. Fylkeskommunen må sikrast rammebetingelsar som gjer det mogleg å oppretthalde eit rikt rutenett og eit hensiktsmessig antal avgangar på dei ulike fergestrekningane i fylket. Fergedrifta må fullfinansierast.
2. Sambandet Åfarnes – Sølsnes på Fv64 må prioriterast med fergavløysingsmidlar som ei delfinansiering av fergefri kryssing av Langfjorden.

3. Det er ønskeleg at Raumabanen blir ein pilot for hydrogendrift på bane. Rammvilkår for gods på bane bør også styrkast gjennom tiltak som støtteordning for gods, etablering av avlastingsterminalar og sikring av prioritet for godstransport ved sentrale trafikknutepunkt. Rauma er en stor reiselivsdestinasjon, og persontrafikken er et viktig element for å få en mest mulig bærekraftig reisemåte til og fra destinasjonen.
4. Nye Veier AS må ha tilstrekkelige økonomiske rammer slik at arbeidet med utbedringar av flaskehalsar langs E136 kan ta til snarast mogleg. Det er viktig av Nye Veier prioriterer E136 og at strekningane Flatmark – Monge – Marstein og Stuguflåten - Raudstøl får høgste prioritet.
5. Fv63 over Trollstigen er ein nasjonal turistveg med over 1 mill. besøkande kvart år. Rassikring av denne nasjonale turistvegen skal vere eit statleg ansvar.
6. Fylkeskommunen må sikrast tilstrekkelege statlige overføringar til å ta etter det store vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegar. I dette ligg også fylkeskommunalt ansvar for vedlikehald og drift av veglys langs fylkesvegar.
7. Samferdselsdepartementet har fremhevet tre rammebetingelser for ny NTP: a) klima, b) energibruk og c) reduserte statlige midler til investeringer. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept kan da være et viktig redskap. De vil gi svært korte reise- og frakttider og samtidig redusere klimautslipp og energibruk innen samferdsel. Ifølge Deutsche Bahn vil billett- og fraktinntektene også dekke drift, vedlikehold og investeringene. Rauma kommune ber om fortgang av planlegging av høyhastighetsbane Oslo – Trondheim gjennom Gudbrandsdalen med grein til Ålesund og forbindelse til Åndalsnes.



MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE
Postboks 2500
6404 MOLDE

Vår referanse
19/12203 23/3330

Dykkar referanse

Sakshandsamar
Tove Cathrine Kvamme

Dato
02.05.2023

Høring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Formannskapet i Sande har i møte 25.04.2023, sak RS-12/23, fatta følgjande vedtak:

Sande kommune har følgjande innspel til Nasjonal transportplan 2025 - 2036:

1. *Ny RV.15 Strynefjellstunnel med arm til Geiranger – det er viktig at det vert løyvd oppstartsmidlar tidleg i perioden.*
2. *E136 Ålesund – Dombås (Eksportvegen).*
3. *Stad Skipstunnel – prosjektet er klart til oppstart, og det er viktig at det kjem midlar til oppstart i 2024.*
4. *HAFAS er ein del av ferjefri E39 og den prioriterte ferjefrie kryssinga av Sulafjorden – dette er det viktigaste sambandet for å styrke attraktiviteten til Søre Sunnmøre som bu- og arbeidsmarknad, og ein må i ny NTP sikre midlar til vidare arbeid med planlegging og teknologiutvikling for å få realisert sambandet.*
5. *Dei økonomiske rammene til utbetring og vedlikehald av fylkesvegane inkl ferjekaier, bruer, mm må aukast betydelig for å oppretthalde regularitet, sikkerheitsnivået, samt å stoppe forfallet av fylkesvegane.*
6. *Ferjeavløysingsmidlar er avklart gjennom prinsippvedtak tidligare - ordningar som må vidareførast i ny NTP.*
7. *Leveringsplikta innan EKOM må ha ein digital kapasitet som er relevent både for private husholdningar og næringsverksemdar.*

Med helsing

Tove Cathrine Kvamme
fagleiar politisk sekretariat og arkiv

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur

From: Severin[sev.aar@mimer.no]
Sent: 05.05.2023 11:22:38
To: Dokpost[post@mrfylke.no]
Subject: Høringsuttalelse Nasjonal transportplan

[Du mottar ikke ofte e-post fra sev.aar@mimer.no. Finn ut hvorfor dette er viktig på <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Møre og Romsdal fylkeskommune

Pga så kort svarfrist, jeg ser først dette idag 5.mai som er fristen, blir dette dessverre en meget kort uttale.

1. Utbedring, oppjustering og oppgradering av E-136 må prioriteres først.
2. Utbedring, oppjustering og oppgradering av det eksisterende veinettet vårt må også prioriteres først.
3. E-39 legges og bygges i samme trasé som Romsdalsaksen ved krysning av Romsdalsfjorden.
4. E-39 bygges videre fra Sjøholt med bro fra Gausnes over Storfjorden og videre forbi Stranda og Hellesylt til Grodås hvor en like før Stryn kobler seg til planlagt bro over til Innvik og videre med tunnel til Byrkjelo. Ved Gausnesbroa bygges en adkomstvei fra/til Sykkylven. Dermed får vi en effektiv gjennomgangsvei gjennom fylket fra Trøndelag til Agder. Og E-136 blir en flott Eksportvei til og fra Ålesund.
5. Planene om MA - Møreaksen som jeg kaller for Moldeakse, de legges døde. E-39 må aldri legges gjennom Molde by og ideen om et felles bo- og arbeidsmarked mellom Molde og Ålesund er bare en drøm som må skrinlegges fordi avstandene er altfor store og tidkrevende samt store kostnader for den enkelte med høye bensinutgifter, bilkostnader og alle bompeng-utgiftene. Miljømessig er MA også en meget dårlig kandidat.
6. Evt fastlandsforbindelse for Midsund/Aukra må løses på en annen og enklere måte. Det samme gjelder også for Hafast, fastlandsforbindelse.
7. Strynefjellsveien må også prioriteres. Det er mange på Hareidlandet, Ørsta og Volda etc samt de på søre luten pluss Selje, Måløy og Nordfjordeid etc bruker.

Jeg gjentar igjen at svarfristen er for meg altfor kort. Jeg har ikke tid nok til å gi en utfyllende/uttømmende begrunnelse for mine punkter.

Severin Aarsnes

6410 Molde



Stranda kommune

Rådmannen

Saksbehandlar: Einar Lied

Melding om vedtak

Møre og Romsdal fylkeskommune
Fylkeshuset Postboks 2500
6404 MOLDE

Vår ref.:
2022001507- 8

Dykkar ref.:

Arkiv:
K2-Q10

Dato:
11.05.2023

Stranda kommune sitt innspel til NTP - Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Det er gjort følgjande vedtak i saka:

10.05.2023 15:30 FORMANNSKAPET 037/23

Stranda kommune kjem med slikt innspel til NTP 2025-2036:

- **Stranda kommune vil spesielt prioritere desse strekningane:**

1. **Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger**

- Transport- fjellovergang med størst tap for næringslivet
- Turisme
- Beredskap
- Levande samfunn

2. **E39 – nord – sør gjennom fylket**

- Binde saman bu- og arbeidsmarknad, sentralitetsklasse 3 får større område
- Attraktivt Møre og Romsdal
- Ikkje berre Vik-Molde, helst heile, men minimum også Ålesund - Ørskogfjellet.

3. **E136 i Romsdalen må prioriterast høgt.**

- **Stranda kommune prioriterer elles desse tiltaka:**
- Vigra lufthamn må prioriterast slik at den kan utvikle seg til beste for regionen.

- Stadt skipstunnel er viktig og må prioriterast.
- **Stranda kommune vil elles be om:** (sidetal refererer til Statens vegvesen prioritering 31. mars 2023)
- Staten må heller auke enn å prioritere ned midlar til fylkeskommunale vegar. Vegnettet heng tett saman der både fylkeskommunale og kommunale vegar har stort etterslep på vedlikehald, trafikksikring og veglys.
- Vektlegge vegbygging og sikring i distrikta
- Auke i lengde og aksellast medfører auka slitasje på fylkes- og kommuneveg.
- Viktig med tilskot til kommunal bruer mm for tømmertransport, s 8
- Side 20 – ikkje berre el - må også omtale H2 og biogass
- Ikkje kutte post 65 – tilskot bomveg utanfor byområda, s 88

Med vennleg helsing
Stranda kommune

Einar Lied
Kommunalsjef plan og utvikling

Dette brevet er godkjent elektronisk i Stranda kommune og har derfor ikkje signatur.

Mottakar:

Møre og Romsdal
fylkeskommune
Møre og Romsdal
fylkeskommune

Fylkeshuset Postboks
2500

6404 MOLDE

STRANDA KOMMUNE

SAKSPAPIR

Saksbehandlar: Einar Lied

Arkivsak: 23/45

Styre, råd, utval:	Møte dato:	Saknr.:
FORMANNSKAPET	10.05.2023	037/23

Innspel til NTP - Nasjonal transportplan 2025 - 2036

RÅDMANNEN SI TILRÅDING:

Stranda kommune kjem med slikt innspel til NTP 2025-2036:

- **Stranda kommune vil spesielt prioritere desse strekningane:**

1. **Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger**

- Transport- fjellovergang med størst tap for næringslivet
- Turisme
- Beredskap
- Levande samfunn

2. **E39 – nord – sør gjennom fylket**

- Binde saman bu- og arbeidsmarknad, sentralitetsklasse 3 får større område
- Attraktivt Møre og Romsdal
- Ikkje berre Vik-Molde, helst heile, men minimum også Ålesund - Ørskogfjellet.

3. **E136 i Romsdalen må prioriterast høgt.**

- **Stranda kommune prioriterer elles desse tiltaka:**

1. Vigra lufthamn må prioriterast slik at den kan utvikle seg til beste for regionen.
2. Stadt skipstunnel er viktig og må prioriterast.

- **Stranda kommune vil elles be om:** (sidetal refererer til Statens vegvesen prioritering 31. mars 2023)
 1. Staten må heller auke enn å prioritere ned midlar til fylkeskommunale vegar. Vegnettet heng tett saman der både fylkeskommunale og kommunale vegar har stort etterslep på vedlikehald, trafikksikring og veglys.
 2. Vektlegge vegbygging og sikring i distrikta
 3. Auke i lengde og aksellast medfører auka slitasje på fylkes- og kommuneveg.
 4. Viktig med tilskot til kommunal bruer mm for tømmertransport, s 8
 5. Side 20 – ikkje berre el - må også omtale H2 og biogass
 6. Ikkje kutte post 65 – tilskot bomveg utanfor byområda, s 88

10.05.2023 FORMANNSKAPET

FRAMLEGG UNDER MØTET:

E136 i Romsdalen bør prioriteres først., foreslått av Roger Horremsbakk, Framstegspartiet

E136 i Romsdalen bør prioriteres som nr 1, og flyttes opp. Dette da næringslivet i kommunen er dette den beste transportløsningen. Gjelder spesielt den industri som kjører ut utall med ferdigvarer inn og råvarer/utstyr inn.

Framlegget fekk 2 røyster

Møtebehandling

Vedtak med 5 mot 2 røyster

FOR - 037/23 Vedtak

Stranda kommune kjem med slikt innspel til NTP 2025-2036:

- **Stranda kommune vil spesielt prioritere desse strekningane:**

1. Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger

- Transport- fjellovergang med størst tap for næringslivet
- Turisme
- Beredskap
- Levande samfunn

2. E39 – nord – sør gjennom fylket

- Binde saman bu- og arbeidsmarknad, sentralitetsklasse 3 får større område
- Attraktivt Møre og Romsdal

- Ikkje berre Vik-Molde, helst heile, men minimum også Ålesund - Ørskogfjellet.

3. E136 i Romsdalen må prioriterast høgt.

- **Stranda kommune prioriteter elles desse tiltaka:**

1. Vigra lufthamn må prioriterast slik at den kan utvikle seg til beste for regionen.
2. Stadt skipstunnel er viktig og må prioriterast.

- **Stranda kommune vil elles be om:** (sidetal refererer til Statens vegvesen prioritering 31. mars 2023)

1. Staten må heller auke enn å prioritere ned midlar til fylkeskommunale vegar. Vegnettet heng tett saman der både fylkeskommunale og kommunale vegar har stort etterslep på vedlikehald, trafikksikring og veglys.
2. Vektlegge vegbygging og sikring i distrikta
3. Auke i lengde og aksellast medfører auka slitasje på fylkes- og kommuneveg.
4. Viktig med tilskot til kommunal bruer mm for tømmertransport, s 8
5. Side 20 – ikkje berre el - må også omtale H2 og biogass
6. Ikkje kutte post 65 – tilskot bomveg utanfor byområda, s 88

SAKSUTGREIING

Bakgrunn for saka

16.01.23 fekk kommunen brev frå Møre og Romsdal fylkeskommune med informasjon om at Samferdselsdepartementet no jobbar med ny nasjonal transportplan for 2025–2036. Det vart opplyst at regjeringa hadde beslutta at ny Nasjonal transportplan skal framskundast med eit år, og vil gjelde for perioden 2025-2036. Bakgrunnen for framskundinga av arbeidet er at regjeringa meiner at gjeldande Nasjonal transportplan 2022-2033 ikkje lenger er realistisk gitt dei føresetnadene som Noreg står ovanfor. Det er difor lagt opp til å utarbeide ein transportplan som er oppdatert og tilpassa framtidig transportbehov, samstundes som det er mogleg å følgje opp dei økonomiske rammene. Stortingsmeldinga skal leggjast fram våren 2024, og det vert lagt opp til handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen same år. Samferdselsdepartementet har gitt sine underliggande samferdselsverksemder to hovudoppdrag i arbeidet med ny plan:

- Eit utgreiingsoppdrag med frist 22. januar 2023.
- Eit prioriteringsoppdrag med frist 31. mars 2023. Prioriteringsoppdraget skal etter planen bli sendt på open høyring tidleg i april 2023.

Saksopplysningar

Fylkeskommunen la opp til å invitere alle kommunane i Møre og Romsdal til å kome med høyringssvar på prioriteringsoppdraget. Tidsfristen her vart diverre relativt kort ettersom høyringssvaret frå fylkeskommunen må behandlast i samferdselsutvalet 31. mai, i fylkesutvalet 7. og 8. juni og i fylkestinget 19. juni. Frist for innspel til fylkeskommunen vert difor allereie fredag 5. mai. Det vart i same brev invitert til eit felles møte mellom fylkeskommunen og inntil 3 representantar frå kvar kommune 21.04.23. På dette møtet møtte Jan Ove Tryggestad, Inge Bjørdal og Einar Lied. Vedlagt ligg presentasjon frå kommune som vart nytta. Desse konkrete innspela vart tatt fram:

Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger

- Transport- fjellovergang med størst tap for næringslivet (s 11)
- Turisme
- Beredskap
- Levande samfunn

E39 – nord – sør gjennom fylket

- Binde saman bu- og arbeidsmarknad, sentralitetsklasse 3 for større område
- Attraktivt Møre og Romsdal
- Ikkje berre Vik-Molde, helst heile, men minimum også Ålesund - Ørskogfjellet.

Anna:

- Side 20 – ikkje berre el - må også omtale H2 og biogass
- Vektlegge vegbygging og sikring i distrikta
- Auke i lengde og aksellast medfører auka slitasje på fylkes- og kommuneveg.
- Viktig med tilskot kommunal bruer mm for tømmertransport, s 83
- Ikkje kutte post 65 – tilskot bomveg utanfor byområda, s 88

Sidetala som vart vist til er Statens vegvesen si prioritering av økonomiske rammer, datert 31.03.23. Dette ligg saman med dei andre høyringsdokumenta som departementa har lagt ut på sine sider. For å gi ei betre forståing av korleis prosessen er tenkt har vi teke med utdrag av høyringsbrevet frå departementet.

I vedlagt brev av 03.04.23 frå SD og NFD står:

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings-og fiskeridepartementet (NFD) inviterer med dette til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdragene til neste nasjonale transportplan –NTP 2025–2036.

NTP er en viktig arena for samordning, utredning, styring og prioritering i samferdselssektoren. Transportplanen utarbeides i en periode preget av ekstraordinære hendelser som krigen i Ukraina, energikrise og stigende priser. Regjeringen har besluttet å fremskynde fremleggelsen av planen med ett år –til våren 2024 –for å få en transportplan som er oppdatert og tilpasset utfordringene og omstillingsbehovene vi står overfor.

Departementene legger stor vekt på ekstern medvirkning i arbeidet med NTP, og denne høringen er en sentral del av dette. Vi har også i vinter gjennomført to nasjonale innspillmøter, og høsten 2023 tar vi sikte på å gjennomføre regionale møter med fylkeskommunene, storbykommunene, Sametinget og næringsliv.

Nærmere om NTP-oppdragene

SD og NFD ga høsten 2022 to hovedoppdrag (et utredningsoppdrag og et prioriteringsoppdrag) til de statlige NTP-virksomhetene Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen. Videre har departementene i brev av 28. februar 2023 om oppfølgingen av utredningsoppdraget gitt transportvirksomhetene enkelte tilleggsoppdrag/-spørsmål.

Første delleveranse på utredningsoppdraget forelå 1. oktober 2022, mens hovedleveransen ble oversendt 22. januar 2023. Hovedleveransen på prioriteringsoppdraget forelå 31. mars 2023. Leveransen på utredningsoppdraget ble gitt felles for de seks transportvirksomhetene, mens leveransen på prioriteringsoppdraget er i hovedsak utarbeidet av den enkelte virksomhet.

Svarene på oppdragene utgjør virksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP, og er det SD og NFD nå sender på høring.

Format på høringsinnspill og frist

Høringsaken med lenker til transportvirksomhetenes leveranser er tilgjengelig på SDs nettsider: www.regjeringen.no/id2970857

Vi ber om at høringsuttalelser sendes inn elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringsuttalelser lenket til over (under "Send inn hørings svar"). Unntaksvis, ved spesielle behov for innsending på annen måte, kan hørings svar sendes til SD per e-post til: postmottak@sd.dep.no. Alle høringsuttalelser er offentlige etter offentleglova og vil bli publisert på høringsaken.

Frist for høringsuttalelser er 3. juli 2023. I den grad høringsinstansene har innspill til prioriteringen av ressursbruken i planen, ber vi om at de prioriterte tiltakene eksplisitt rangeres (med nummerering), slik at det fremgår hva som anbefales gjennomført først. Hvis det foreslås enkeltprosjekter eller tiltak utover det som inngår i forslaget til virksomhetene, ber vi om at det angis hvordan dette kan finansieres, fortrinnsvis ved omprioriteringer innenfor de beregningstekniske planrammene eller annen finansiering.

Vurdering

Som ein ser er det lag ned mykje arbeid av dei som har fått i oppdrag å svare på utgreiingsoppdraget og prioriteringsoppdraget. Full oversikt får ein ikkje før ein går inn i alle dokumenta som er lagt ut på høyringssidene til departementet. Som ein ser har vi lagt størst vekt på Statens vegvesen sin prioriteringsrapport som også er lagt ved denne saka.

I dokumenta står det sjølv sagt mykje om ny teknologi, ladeinfrastruktur, trafikksikkerheit og reduserte klimagassutslipp. Alt dette er viktig, men i ein uttale bør vi konsentrere oss om nokre hovedelement. I tillegg til det som vart presentert frå Stranda kommune på fellesmøte 21.04.23 bør vi ta med dette:

- E136 i Romsdalen må prioriterast høgt.

- Staten må heller auke enn å prioritere ned midlar til fylkeskommunale vegar. Vegnettet heng tett saman og både fylkeskommunale og kommunale vegar har stort etterslep på vedlikehald, trafikksikring og veglys.
- Vигра lufthamn må prioriterast slik at den kan utvikle seg til beste for regionen.
- Stadt skipstunnel er viktig og må prioriterast.

Departementa har frist til 03. juli med innsending av innspel og Møre og Romdal fylkeskommune har frist 05. mai. I tillegg til presentasjonen sender ein derfor saksutgreiinga til fylkeskommunen og gjer merksam på at vedtak vert ettersendt etter møtet 10. mai.

Vedlegg:

Dok.dato:	Vedlegg:	Dok.ID
05.05.2023	Høyring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025 - 2036	354353
03.05.2023	Nasjonal transportplan 2025-2036 - høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag.pdf	354354
03.05.2023	Invitasjon til høyringsmøte - Prioriteringar i ny Nasjonal transportplan 2025-2036	354355
05.05.2023	Invitasjon til høyringsmøte - Prioriteringar i ny Nasjonal transportplan 2025-2036	354356
05.05.2023	Informasjon om prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036	354357
05.05.2023	svv-ntp-2025-2036-prioriteringsoppdrag-rettet-versjon-19042023	354359
03.05.2023	210423 - NTP presentasjon fylkeskommunen	354366



Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 23/00103
Saksbehandler Malene Aaram Vike

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	20.04.2023	24/23

Nasjonal transportplan 2025-2036 - uttalelse fra Sunndal kommune

Formannskapet har behandlet saken i møte 20.04.2023 sak 24/23

Møtebehandling

Votering

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Formannskapets vedtak

Sunndal kommune har følgende prioriterte innspill til Nasjonal transportplan 2025 – 2036:

- RV 70 Rasoverbyggene opp Sunndalen må forbedres.
- RV 70 Furuneset – Ålvundfossen må startes opp og ferdigstilles tidligst mulig i planperioden. Fordel om dette kan ses i sammenheng med realisering av Todalsfjordprosjektet, spesielt i forhold til eventuell masse fra tunnelen som kan brukes til utbedring vei.
- RV 70 Brua på Ålvundfossen er ikke dimensjonert for storflom, dette må utbedres.
- RV 70 Rundkjøring sentrum ved Alti butikksenter – trafikkfarlig kryss med flere ulykker og nestenulykker.



INNSPILL NTP 2024 Veier

Ålesund 28/04/23

Til: politikere og beslutningstakere på alle nivå, innen utvikling av samferdselen i Norge.

ANMODNING - HOVEDMÅL

Sunnmøre på rett vei (SPRV) anmoder samtlige beslutningstakere innen samferdsel, om å prioritere utviklingen av E136/E39 og veiene mellom fjordkryssingene, før man bygger fjordkryssingene. Etterslepet på eksisterende veinett er på over 9 milliarder bare i Møre og Romsdal.

DAGENS BEHOV

Skal næringene langs kysten kunne utvikle seg videre på en bærekraftig, samfunnsmessig sikker og fornuftig måte, må følgende veistrekninger oppgraderes snarest:

- *Eksportveien E136 Ålesund sentrum – Dombås. -Hovedpulsåren for M&R fylke*
- *E39 på strekningen Solevågseidet – Breivika, inkl. Veibustkrysset. -Hovedpulsåren for Sunnmøre*

VERDISKAPEREN OG EKSPORTFYLKET M&R

Som det klart har fremkommet siste årene, må verdien av varene transportert på veien, verdsettes langt mer enn Kari og Ola sin tur til hytta. Noe også alle faginstanser søker å vektlegge i fremtiden. M&R et vesentlig eksportfylke innen mange sektorer som næringsmiddel industri/ fiskeri/ møbel/ marine/ teknologi/olje og gass. SPRV sitt hovedfokus er transport på vei.

Hovedåren for denne eksporten er E136, riksveikorridor 6D fra Ålesund sentrum til Dombås med tilhørende tilknytnings veier inn mot denne. Da spesielt «Sunnmørsaksen» Solevågseidet- Breivika. FV650 på Sjøholt. Samt Langfjordsambandet for Romsdalen og Nordmøre. For søre Sunnmøre er også RV15 Strynefjellet viktig

NASJONALE FREMTIDSMÅL

De aller fleste partiene på Stortinget har innsett, og vedtatt at Norges bidrag til en bærekraftig utvikling blant annet ligger i matproduksjon fra havet. Som landets største eksportfylke av fisk, trengs det effektive transportsystemer.

Hovedsakelig i sentrale linjer fra kysten, og inn mot en felles hovedåre fra nord mot sør, hvor E6 Kirkenes - Oslo er fellesnevneren/ryggraden i dette.



SUNNMØRE PÅ RETT VEI

INNSPILL NTP 2024 Veier

Ålesund 28/04/23

VAREVERDIER PÅ VEIEN KVANTIFISERT

På Eksportvei konferansen i Ålesund i 2022 og seinest på Eksportvei konferansen i Rauma kom det frem at vareverdiene fraktet på E136 er av landets største. Veivesenet sin vedlikehold direktør Bjørn Laksforsmo, deltok på konferansen i Rauma, og antydte at det går varer for i overkant av 170 milliarder opp Romsdalen.

Deler av E136/E39 er tilførselsvei til Ålesund havn. Vareverdiene som fraktes på strekningene til/fra Flatholmen kai i Ålesund, er ikke blitt stadfestet. Men som lokale tilførselsveier har disse stor betydning for å få en smidig overgang av gods og varer til / fra sjøtransport. .

Interaksjon mellom sjø og landtransport, er ikke ivaretatt i forbindelse med NTP i M&R. Utbedring av parseller av E136 som eksportvei og deler av E 39 på land, som regional vei kan kvantifiseres. Disse må planlegges, bygges og prioriteres foran fjordkryssinger.

UHELDIGE DEFINISJONER OG PROSJEKTBLANDINGER

I Ålesund, er det blitt en sammenblanding av veier/veityper og budsjetter, som ytterst få klarer å forstå.

Eksportveien E136 starter i Ålesund sentrum ved Flatholmen havn, Norges desidert største fiskerihavn og landets 2. største containerhavn. I 2021 gikk det 68750 konainere over Ålesund havn. En økning på over 20 % i 2021.

-Som Europavei er E136 definert fra Ålesund havn til E6 ved Dombås. Her ligger også de store utfordringene.

Fjordkryssingene av E39 fergefri stamvei, er blitt en politisk fanesak for mange, også fagetaten Statens Veivesen, mens Eksportveien E136 som er «hovedpulsåren» inn/ut av fylket, og deler av E39 på land, er kommet i skyggen av fjordkryssingen Møreaksen. Eksportveien har eksistert siden 1800 tallet, som hovedåren inn/ ut av fylket og for alle regionene på Nord-Vestlandet.

Vennlig hilsen styret i «Sunnmøre på rett vei».

Kari Mette Ski

Gunnhild Sandnes

Hans-Peter Kaaresen

Ivar Østrem

Arne Almås

Knut Støbbakk

Hans J. Giørtz

Eldar Eilertsen

Knut Fagerli

Birger Flem

Møre og Romsdal fylkeskommune
ved fylkesordførar
Postboks 2500
6404 Molde

12.05.23

Høyringsvar i samband med Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Om Sunnmøre regionråd

Sunnmøre regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Fjord, Giske, Hareid, Herøy, Sande, Stranda, Sula, Sykkylven, Ulstein, Vanylven, Volda, Vestnes, Ørsta og Ålesund.

Selskapet skal bidra til at kommunane på Sunnmøre jobbar saman for å styrke regionen sin attraktivitet og konkurransekraft.

Selskapet skal på vegne av deltakarkommunane vere ein aktiv pådrivar for å fremje regionen sine interesser ovanfor regionale, nasjonale og internasjonale mynde, og vere eit bindeledd mellom politikk, næringsliv og offentlege styringsorgan.

Sunnmøre regionråd skal vektlegge partnerskap mellom kommunar og næringsliv.

Vi viser til dykkar brev datert 2. mars 2023 (dykkar ref. 22174/2023/113), med invitasjon til å kome med innspel til fylkeskommunen sitt høyringsvar til NTP 2025-2036.

Sunnmøre regionråd meiner det er viktig å byggje saman fylket, både aust-vest (eksportaksen) og nord-sør (verdiskapingsaksen). Skal ein lukkast med det, er det viktig å sjå dei gjennomgåande strekningane E136, Rv. 15 Strynefjellet og E39 under eitt. Vi vil vere tydelege på at den økonomiske ramma for NTP 2025-2036 er for lita i høvet til behovet for investeringar, og må aukast vesentleg.

Sunnmøre regionråd presenterte sine prioriterte prosjekt på fylkeskommunen sitt høyringsmøte 21. april. Prosjekta som vart lista opp på møtet er som følgjer:

1: E136 Ålesund-Dombås

«Eksportvegen» E136 startar i Ålesund hamn. Sunnmøre regionråd ser på heile strekninga fram til Dombås som viktig. Utbygginga av strekninga må følgje ein heilskapleg plan, der utbetring av flaskehalsar får førsteprioritet.

2: Ny Rv. 15 Strynefjellstunnel med arm til Geiranger

Rv. 15 er «eksportveg» frå søre Sunnmøre. Det hastar å få godkjend reguleringsplan og at det vert løyvd oppstartmidlar tidleg i perioden. Flaskehalsen Volda-Furene (Voldatunnelen) jf. punkt 4.1 nedanfor) er ein del av «eksportvegen» som må ha førsteprioritet på denne strekninga.

3: Stad skipstunnel

Kystverket ventar på klarsignal til å lyse ut konkurransegrunnlaget. Stad skipstunnel er eit prosjekt som er starta opp, og Sunnmøre regionråd ser det som svært viktig at det kjem midlar i statsbudsjettet til å halde fram arbeidet med prosjektet.

4: E39:

4.1 Volda-Furene, Voldatunnelen

Voldatunnelen må få oppstartmidlar i første periode av NTP 2025-2036. Prosjektet er inne i gjeldande NTP og det ligg føre godkjend reguleringsplan. Prosjektet er viktig for å knyte saman Eiksundsambandet og Kivisvegen, samt løyse dei trafikale utfordringane gjennom Volda sentrum.

4.2 Vegsund-Breivika

Strekninga er den mest trafikkerte i fylket. Trafikken er sterkt aukande med kødanning i rushtidene. Det er behov for eit nytt tunnellop (Blindheimstunnelen) gjennom området. Vegsund-Breivika har tidlegare vore inne i NTP. Arbeidet med planlegging må forserast og strekninga må prioriterast i komande NTP.

4.3 Møreaksen, strekninga Breivika-Vik

Møreaksen ligg inne med prioritet i NTP. Sunnmøre regionråd støttar prosjektet. Vi meiner imidlertid at E39 Møreaksen må byggast ut som eitt prosjekt, elles får ein ikkje full effekt av prosjektet. Møreaksen utan samtidig utbygging på strekninga Breivika-Vik vil ikkje vere i samsvar med føresetnadane for prosjektet.

4.4 Flyplasskrysset i Ørsta

Prosjektet gjeld ombygging av dagens T-kryss ved Ørsta-Volda lufthamn til ei rundkøyring. Dagens kryssløysing gir farlege trafikksituasjonar og hindrar kollektivtransporten, då det er stor trafikkmengd på E39 og vanskeleg å køyre inn på vegen. Tiltaket vil gi betre framkome og auka trafikksikkerheit på staden.

4.5 Veibustkrysset i Sula

Krysset er ferdig regulert og har ei velfungerande godkjend teknisk løysing utarbeidd i samarbeid mellom kommunen og Statens vegvesen. Neste steg er prosjektering og anbudsgrunnlag. Det er inne på SVV si liste over mindre tiltak under 200 millionar med estimert oppstart 2028. Sidan denne lista vart laga har ein gjort prosjektet klart til oppstart og det kan difor framskundast.

4.6 Hafast – ferjefri E39

Vi meiner at Hafast må få midlar til vidare planlegging. Det er viktig å oppretthalde ambisjonen om ferjefri E39. Hafast knyter saman den største regionen i fylket, sunnmørsregionen.

5: Tilskotsordning til mindre byområde

Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtaler, er eit godt verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda og må difor først vidare i rulling av NTP. Vi stiller oss bak konklusjonen frå transportverksemdene om at midlane bør fordelast i heile tolvårsperioden, men meiner samstundes at ramma då bør aukast til minimum 1200 millionar fordelt på 12 år.

6: Kyst, hamner og farleier

Vi meiner det er viktig å styrke satsinga innan kyst, hamn og farleier. I denne samahengen vil vi trekkje fram to prosjekt som ligg inne i noverande NTP, og som vi ønskjer vidareført:

- Røyrasundet – Svædet, (Herøy og Ulstein kommunar): Utdjuping, ny hovudlei og nye sjømerke.
- Fosnavåg fiskerihamn. Forskotteringsavtale om utdjuping.

Vi meiner at ein må leggje til rette for at meir gods kan gå frå veg til sjø. Ålesund og Gjøvsund hamn er viktige knutepunkt mellom veg og sjø.

7: Vedlikehald av fylkesvegar

Vi meiner det er viktig å følgje opp etterslepet av vedlikehald på fylkesvegnettet. Det bør løyvast midlar i NTP til dette.

8: Riksvei 658 Flyplassvegen Vigra

Denne vegen er ei viktig ferdselsåre mellom Ålesund bysentrum og Vigra flyplass, som er regionflyplass for heile Nordvestlandet. Det pågår ei konseptvalutgreiing som m.a. omhandlar trasèvalg, gangveg over Gjøvsund bru og kryssløysning Ytterland/Gjøvsund.

Med venleg helsing

Vebjørn Krogsæter
Styreleiar

Jan Kåre Aurdal
Dagleg leiar

Kopi: Deltakarkommunane i Sunnmøre regionråd



Møre og Romsdal fylkeskommune
Postboks 2500
6404 MOLDE

Vår referanse
19/16824 23/8002

Dykkar referanse

Sakshandsamar
Arne Runar Vik

Dato
05.05.2023

Nasjonal transportplan 2025 - 2036 - uttale frå Ulstein kommune

Ulstein kommune gjev følgjande uttale til arbeidet med Nasjonal Transportplan:

1. Ulstein kommune støttar prioriteringane frå Statens vegvesen og Nye vegar om å vedlikehalde, vidareutvikle og forbetre eksisterande vegnett framfor å legge opp til nye traséar der dette er mogleg.
2. Ulstein kommune støttar målsettinga om å prioritere prosjekt som gir god samfunnsnytte og/eller bygge sterke bu- og arbeidsmarknader. Ferjefri E-39 og Sulafjordkryssinga er ein del av denne målsettinga, og det er difor viktig at det vert sett av tiltrekkjelege midlar til vidare planlegging og teknologiutvikling sjølv om prosjekta ikkje let seg gjennomføre i komande NTP-periode.
3. Fylkesveg 653 og fylkesveg 61 på strekninga Furene (Volda kommune) og Eidsnes (Sula kommune) via Ulstein og Hareid kommunar må snarast råd omklassifiserast til stamveg i tråd med vedtak om framtidig ny trasé for E39.
4. E136 Ålesund – Dombås er fylket sin viktigaste eksportveg og har ein høg andel tungtransport. Sikker og påliteleg inn og utførsel av varer er viktig for konkurransekrafta til næringslivet. Oppgradering og forbetring av strekninga opp Romsdalen må særskilt prioriterast.
5. Voldatunnelen bør realiserast i første del av planperioden.
6. E39 frå Vegsund til Breivika har svært høg trafikkbelastning og er i dag fylket sin største flaskehals. Strekninga må difor gjevast prioritet og realiserast snarast råd.
7. Kystvegen Ålesund – Bergen, i vårt område fylkesveg 61, er ei viktig ferdsselsåre som knyter saman ein kystregion som representerer høg verdiskaping. Denne strekninga er etter Ulstein kommune si meining viktig i nasjonal samanheng, og bør difor omklassifiserast til riksveg. Det vert for Søre Sunnmøre sin del særskilt peika på kor viktig realisering av Rovdefjordbrua vil vere for å knyte regionen betre saman.
8. Riksveg 15 over Strynefjellet må prioriterast med ny tunnel. Dette er ein viktig trasé for person- og varetransport frå Søre Sunnmøre og Nordfjord. Dagens standard er ikkje tilfredsstillande med tanke på trafikktryggleik og -avvikling.

9. Ålesund Lufthavn Vigra er den viktigaste lufthamna på Nordvestlandet, og den einaste med status som nasjonal lufthavn i fylket. Difor må denne prioriterast særskilt.

10. Arbeidet med Stadt skipstunnel må startast opp snarast råd.

11. Hamnestrukturen bør vurderast for å sikre lønsam transport av varer på sjø.

Uttalen er basert på oversendt informasjon om NTP-prosessen og tidlegare samferdselspolitiske vedtak i kommunen.

Med helsing

Knut Erik Engh
ordfører

Arne Runar Vik
kommunalsjef teknisk etat

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur



VANYLVEN KOMMUNE

Møre Og Romsdal Fylkeskommune
Postboks 2500
6404 Molde

Vår referanse
23/957 23/5052

Dykkar referanse

Sakshandsamar
Kåre Kvangarsnes

Dato
11.05.2023

NTP høyring/innspeil 2023

Kommunestyret har i møte 09.05.2023, sak 40/23, fatta følgjande vedtak:

For å nå målsettjing med NTP må måla vere mest mogleg effektiv, ein må prioritere tiltak som bidreg til auka produktivitet og auka økonomisk vekst.

Vanylven prioriterer til Nasjonal transportplan 2025 -2036:

1. Fullfinansiering av Stad skipstunnel.
2. RV 15 Strynefjellstunnelane, med ei arm til Geiranger.
3. E 39 Volda tunnelen.
4. Ferjeavløysingsmidlar i praksis - erstatte fleire av ferjene med bruer, Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband.
5. Voldsfjordbrua.

Med helsing

Marte Saure
stabsleiar

Kåre Kvangarsnes
politisk sekretær

Dokumenter er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur

Mottakar
Møre Og Romsdal Fylkeskommune
Postboks 2500
6404 Molde

Kopi til
Hareid Kommune Rådhusplassen 5 6060 Hareid
Herøy Kommune Postboks 274 6099 Fosnavåg
Sande Kommune Rønnebergplassen 17 6084 Larsnes
Sunnmøre Regionråd Iks Postboks 1521 6025 Ålesund

Vanylven kommune
Rådhuset
6143 Fiskå

www.vanylven.kommune.no
postmottak@vanylven.kommune.no

Telfon: 70 03 00 00
Org. nr: 964 978 662

Kopi til
Ulstein Kommune
Volda Kommune
Ørsta Kommune

Postboks 143
Stormyra 2
Dalevegen 6

6067
6100
6153

Ulsteinvik
Volda
Ørsta



Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
70/23	Formannskapet	02.05.2023
40/23	Kommunestyre	09.05.2023

NTP høyring/innspeil 2023

Samandrag:

Vanylven kommune fekk 02.03.2023 invitasjon til høyringsmøte med Møre og Romsdal fylkeskommune om prioriteringar i ny Nasjonal transportplan 2025-2036. Møtet blei gjennomført 21.04. 2023 på Teams. Kommunen melde inn følgjande topp tre:

1. Fullfinansiering Stad skipstunnel.
2. RV 15 - Strynefjell tunellane, med arm til Geiranger.
3. Ferjeavløysingsmidlar i praksis - erstatte fleire av ferjene med bruar.

Vanylven spela inn desse sakene som er viktigast frå vårt lokale perspektiv. Samstundes er vi klar over at det vert laga ei samla prioritering frå fylket.

Kommunestyre 09.05.2023

Behandling:

Framlegg frå Rolf Dyb:
Punkt 5. Voldsfjordbrua.

Votering:

Punkta 1 - 4 (tilrådinga frå formannskapet) vart samrøystes vedteke.

Punkt 5 (framlegg frå Rolf Dyb) vart vedteke med 16 røyster mot 3 røyster (Idar Brekke, H, Katrin Brekke Sunde, H, Knut Aksel Thunem, Ap)

KO - 40/23 Vedtak

For å nå målsettjing med NTP må måla vere mest mogleg effektiv, ein må prioritere tiltak som bidreg til auka produktivitet og auka økonomisk vekst.

Vanylven prioriterer til Nasjonal transportplan 2025 -2036:

1. Fullfinansiering av Stad skipstunnel.
2. RV 15 Strynefjellstunnelane, med ei arm til Geiranger.
3. E 39 Volda tunnelen.
4. Ferjeavløysingsmidlar i praksis - erstatte fleire av ferjene med bruer, Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband.
5. Voldsfjordbrua.

Formannskapet 02.05.2023

Behandling:

Samrøsysstes tilråding som framlegget.

FO - 70/23 Vedtak

Formannskapet tilrår:

For å nå målsettjing med NTP må måla vere mest mogleg effektiv, ein må prioritere tiltak som bidreg til auka produktivitet og auka økonomisk vekst.

Vanylven prioriterar til Nasjonal transportplan 2025 -2036:

1. Fullfinansiering av Stad skipstunnel.
2. RV 15 Strynefjellstunnelane, med ei arm til Geiranger.
3. E 39 Volda tunnelen.
4. Ferjeavløysingsmiddlar i praksis - erstatte fleire av ferjene med bruer, Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband.

Kommunedirektøren si tilråding:

For å nå målsettjing med NTP må måla vere mest mogleg effektiv, ein må prioritere tiltak som bidreg til auka produktivitet og auka økonomisk vekst.

Vanylven prioriterar til Nasjonal transportplan 2025 -2036:

1. Fullfinansiering av Stad skipstunnel.
2. RV 15 Strynefjellstunnelane, med ei arm til Geiranger.
3. E 39 Volda tunnelen.
4. Ferjeavløysingsmiddlar i praksis - erstatte fleire av ferjene med bruer, Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband.

Vedtak som innstilling frå Formannskapet, 02.05.2023 - 70/23

Formannskapet tilrår:

For å nå målsettjing med NTP må måla vere mest mogleg effektiv, ein må prioritere tiltak som bidreg til auka produktivitet og auka økonomisk vekst.

Vanylven prioriterar til Nasjonal transportplan 2025 -2036:

1. Fullfinansiering av Stad skipstunnel.
2. RV 15 Strynefjellstunnelane, med ei arm til Geiranger.
3. E 39 Volda tunnelen.
4. Ferjeavløysingsmiddlar i praksis - erstatte fleire av ferjene med bruer, Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband.

Saksopplysningar:

NTP for 2025 -2036 er ute på høyring med svarfrist tidleg i mai 2023. Fylkeskommunen har difor ute ei høyring som blei forskottert i og med at det var eit Teamsmøte med fylkeskommunen den 21.04.2023. Det blei der innspelt 3 gode saker til prioritering. Stad skipstunnel nærmar seg byggjestart, etter ei forholdsvis lang førebuing og planlegging i kommunane og Kystverket. Synergi arbeidet pågår for fullt, med tankje på reiseliv, turisme og transportnæringar. Når det gjeld mottak av massar frå tunellen er det gjennom reguleringsarbeid ser ein at Kystverket og Stad kommune er komne opp i 38 millionar, Kinn kommune 19 millionar og Vanylven kommune har rguleringar til omlag 10 millionar. Altså ei satsing på nærmare 70 millionar før ein har starta sjølve arbeidet med tunellen. Vanylven kommune ønskjer å prioritere Stad skipstunnell ikkje minst for beredskapen på havet er denne viktig. Meir av investeringane må kome kysten til gode - kysten er motoren i den norske økonomien. Det er difor viktig at dette kjem med i NTP med ei fullfinansiering av Stad skipstunnel. At vi støttar Stad skipstunnel er vel kjent, og vi vil også støtte fylket sitt krav om utbetring og vedlikehald av fylkesvegar. Ta vare på det vi har, utbetre der vi kan og bygge nytt der vi må.

Strynefjell tunnelane er ei viktig transportåre til austlandet og gjerne nordover og, utbetring av denne flaskehalsen vil vere eit gode som kjem heile Søre Sunnmøre til gode. Næringstrafikken er heilt avhengig av desse tunnelane kjem med i NTP ikkje minst som trafikktrygging for ras og stengde vegar mellom Søre Sunnmøre og Gudbrandsdalen som kostar samfunnet mange pengar ved stopp i trafikken. Ein vil framheve kor viktig RV 15 er for etablering av næringar, logistikk og busetnad. E39 er ein viktig veg og ein må får inn Volda tunnelen i NTP.

For Vanylven kommune er det svært viktig at staten er pådrivar i fleire samferdselsprosjekt som vil vere med å korte ned reisetid mellom destinasjonar, som t.d. Kystvegen Ålesund - Bergen. Ein må sjå på kva samband har å seie for busetting i distrikta, der vi allereie har mest og størst verdiskaping. Ved å bygge fleire bruar, kan vi leggje ned fleire ferjesamband og såleis føre over meir arbeidskapasitet til andre næringar. Skal det byggast fleire bruar, må ferjeavløsningsordningane bli langt betre med ein forutsigbarheit med gode retningslinjer. Når ferjene er avløyst vert det på sikt meir midlar att til fylkeskommunen som kan nyttast til vedlikehald av fylkesvegar. Vanylven sin lokale samband Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband kan raskare realiserast dersom fylket får meir midlar. Vi vil då sleppe trugselen om å verte skilt frå fylket når ferja ikkje går. Med bru vil vi bli sterkare knytt mot arbeidsmarkanden og dei andre kommunane på Søre Sunnmøre. Forutsigbar framkomelegheit og redusert reisetid, med høg trafikksikkerheit og med minst mogleg negativ verknad på klima og miljø er sentralt.

Vurdering og konklusjon:

Liv og helse er viktige moment i prioriteringar innan NTP og Vanylven prioriterar Stad Skipstunnel, og støttar fylket sitt krav om utbetring og vedlikehald av fylkesvegar. Næringstrafikk, utbetring av flaskehalsar er viktig og difor må Strynefjellsstunnelane og E 39 Volda tunnelen prioriterast. Når ferjesamband blir avløyst vert det meir midlar til fylkeskommunen som kan nyttast til vedlikehald av fylkesvegar, difor viktig at Rovdefjordsambandet og Sande fastlandssamband blir realisert så snart som mogleg. Vanylven kommune spelar inn desse sakene som vi meiner er viktigast frå vårt lokale perspektiv. Samstundes er vi klar over at det skal lagast ei samla prioritering frå fylket, bygg på alle innspela som kjem frå kommunane m.fl.

Likestillingsmessige sider ved saka: ingen kjende

Konsekvensar for folkehelsa: Betre vegar, gjev betre trafikktrygging.

Miljøkonsekvensar: Kortere reiseavstandar.

Økonomiske konsekvensar: Meir midlar til ferjeavløysing.

Beredskapsmessige konsekvensar: Bedre beredskap med gode vegar.
Konsekvensar for barn og unge: Tryggare vegar.

Andreas Chr. Nørve
kommunedirektør

Innspill til ny Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036.

Europaveg 39 Årø – Lønset i Molde kommune– midler til ny vegtrase overfor bebyggelsen i første seks års periode.

Viser til informasjonsbrev fra fylkeskommunen datert 16.01.23 med frist for innspill til ny NPT 2025 – 2036 (5. mai -23).

Veggruppen for øvre vegtrase E 39 Årø – Lønset (i Molde gir) med dette følgende innspill:

Veggruppen har i mange år arbeidet for bygging av en øvre vegtrase overfor bebyggelsen fra Årø til Lønset i Molde kommune (bilde 1) en strekning på 5 km. Vi som bor langs dagen vegstrekning lever hver dag i angst for at våre barn og barnebarn skal bli drept på denne sterkt trafikkerte Europavegen - med mer enn 9000 kjøretøy gjennom vårt bomiljø på yrkesdager (2025)

Fylkestinget gjorde i 2020 følgende vedtak i sak **T 53/20 Nasjonal transportplan 2022-2033. Prioriteringar i Møre og Romsdal** i første seks års periode m.a.:

«E39 Årø – Hjelset. Lønset - Hjelset byggast snarast råd, Årø - Lønset planleggast og startast så snart som mogleg «

<https://mrfk.innsynsportal.no/application/getMoteDokument?dokid=1001766904>

Dessverre ble vegstrekningen fra Årø til Lønset ikke prioritert inn på NTP den videre politiske behandlingen av sentrale politikere, heller ikke til planleggingsmidler. Dette har ført til at det ikke har blitt påbegynt et arbeid på hvordan løse trafikksituasjonen på denne sterkt trafikkerte vegstrekningen. En øvre trase overfor bebyggelsen er vedtatt i Molde kommune sin kommuneplan. Statens vegvesen har utarbeidet er forprosjekt for en øvre trase i forb. med kommuneplanarbeidet.

Pr. i dag er yrkesdøgntrafikken gjennom vårt bomiljø på 7000, 14,3 % tungtrafikk. Når SNR er i drift fra 2025 – er det ytterligere 2000 kjøretøy gjennom bomiljøet (Rambøll) - til totalt **9000 kjøretøy** - noe som er en uakseptabel stor trafikkvekst over natten.

Fakta for vegstrekningen:

- Yrkesdøgntrafikk 9000.(2025)
- Tungtrafikk 14,3 % (SVV).
- Årlig trafikkvekst 1,5 – 2 % (SVV).
- I rød sone på støykartet (SVV).
- Europaveg og lokalveg, bygd i 1966.

En ny vegtrase må bygges i øvre linje overfor bebyggelsen, i forlengelse av ny trase fra Lønset til Hjelset som er under bygging– noe det ligger til rette for i terrenget, hus/bygninger eller dyrkamark blir ikke berørt. Traseen kan lett kobles på den nye

øvre traseen fra Lønset til Hjelset. Det er sentrale føringer på at tungt trafikkerte vegstrekninger skal ligge utenom bebyggelsen. Dagens trase er bygd i 1966 og er ikke dimensjonert for dagens trafikkmengde.

Europavegstrekningen (ca 5 km) har blitt glemt av kommunen - har falt mellom de store vegprosjektene. Strekningen ligger mellom to pågående vegprosjekt (bilde 1) – ny øvre trase Lønset/Hjelset og Bolsønes/Årø. Vegen er lokalveg og europaveg med gjennomgangstrafikk fra Trondheim til Bergen og ligger mellom to fergestrekninger Halså- Kanestrøm og Molde – Vestnes. Dagens trase blir lokalveg når en ny øvre trase er realisert.

Tungtrafikken dunderer gjennom bomiljøet vårt hele døgnet – støyplagene er enorme. Vegen er i rød sone på støykartet.. Terrenget er bratt og bebyggelsen ligger tett inntil europavegen. Bydelen er i sterk vekst med m.a. 1000 nye boenheter er under bygging - og ligger mellom Molde sentrum og nytt sykehus på Hjelset (SNR). Trafikksituasjonen må løses.

Vi ber om at vegstrekningen blir prioritert i ny NTP med midler til av en øvre vegtrase på E 39 fra Årø til Lønset – midler til planlegging og midler til bygging i første seks års periode.

Store vegprosjekt blir nå satt på vent, traseen er et lite vegprosjekt på 5 km som raskt kan settes i gang – når midlene er på plass.

Hilsen

Veggruppe for øvre trase E 39 Årø – Lønset.

v/ Palma R. Sigerseth,

E-post: psigerseth@gmail.com

Mobil: 454 17 970.

Bilder på neste side viser:

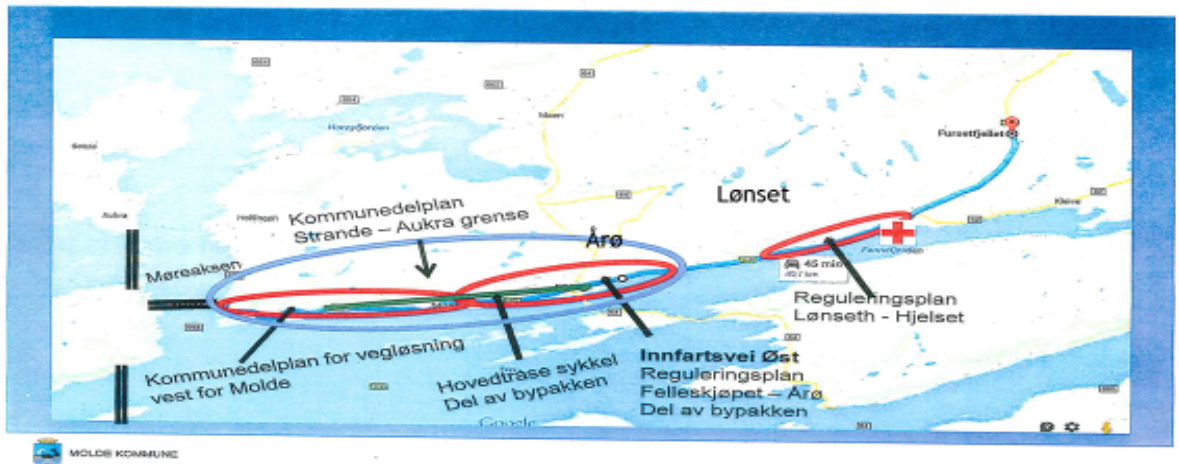
Kart over området – bilde 1.

Europaveg og bebyggelse – bilde 2.

Forprosjekt ny øvre trase –Statens Vegvesen – bilde 3.

Støykart – bilde 4

Bilde 1.



Fra Årø til Lønset - "en glemt vegstrekning" - nye vegprosjekt "på begge sider".

Bilde 2.



Dagens trase E 39 Årø - Lønset, bebyggelse tett inntil vegen - 14 % tungtrafikk



Vegen er bygd i 1966.

Bilde 3.



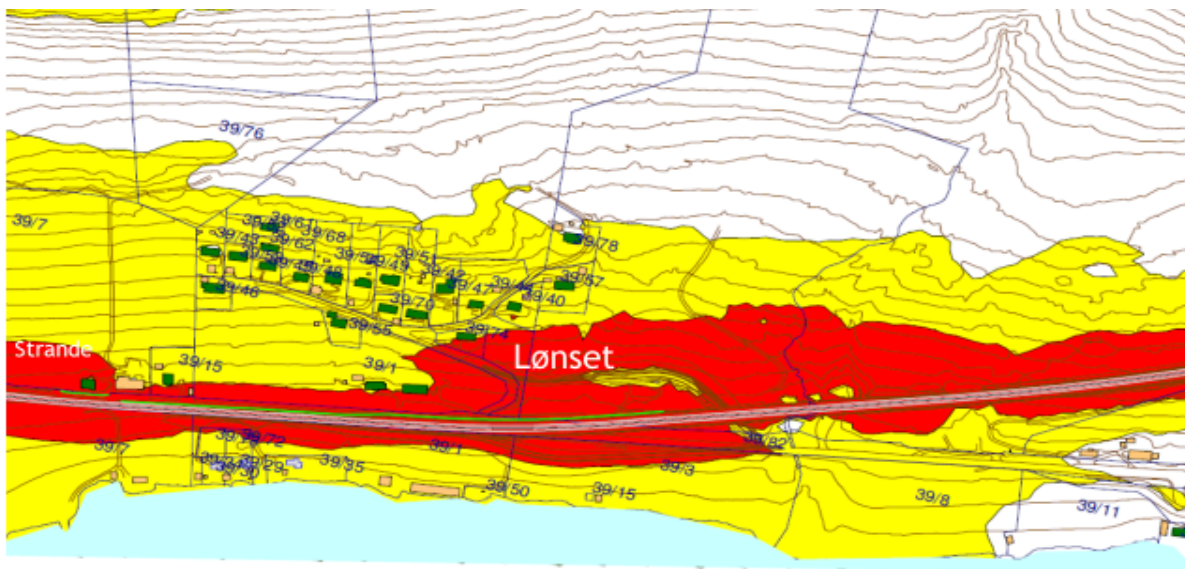
E39 Årø-Lønset -forprosjekt

Vegvesenets innspill til
kommuneplan Molde
kommune 2015 -2025.

Ny øvre trase(gul linje)



Bilde 4.



Støy - hele vegstrekningen er i rød sone på støykartet - her
fra Lønset og vestover.

Arkivsak-dok. 23/00108-4
Saksbehandler Helene Øvrelid

Utval
Formannskapet

Møtedato
08.05.2023

Utvalsak
PS-35/23

Svar på høring i samband med arbeidet med nasjonal transportplan 2025-2036

Kommunedirektøren si innstilling:

- E39 - Trafikktrygging Furneset ferjekai:** Vestnes kommune krev at det blir sett av midlar til trafikkavvikling og trafikktrygging ved E39 Furneset ferjekai. Dette hastar for å hindre trafikkulykker. Tryggleiken for gåande og syklende ved kryssing av E39 og vidare ferdsel ned til ferjekaia er fråverande, ved at det ikkje er tilrettelagt for mjuke trafikantar mellom lokalvegen og ferjekaia. Dette må utbetrast ved å bygge undergang frå lokalvegen (under E39) og gang-/sykkelveg vidare ned mot ferja. Kfr. K-styret sitt vedtak 26.01. 2023 – PS 3/23.
- E136 - Hjelviktunnelen:** Vestnes kommune meiner det hastar å bygge ny Hjelviktunnel. Nye Veier, som har ansvaret for strekninga Vestnes - Dombås, må få får tilført tilstrekkelege ressursar til å planlegge og gjennomføre meir enn ei minimumsløysing ved Hjelviktunnelen.
- E39 - Møreaksen:** Vestnes kommune meiner at Møreaksen frå Molde til Ålesund må gjennomførast som eitt prosjekt, slik at strekninga blir ferdigstilt samtidig. Det bør garanterast for midlar til å byggje heile strekninga Molde-Vik-Ørskogfjellet-Ålesund. Vestnes kommunestyre krev at det ikkje blir sett trafikk på Vik – Julbøen før Vik – Ørskogfjellet er ferdig. Kfr. K- styret sitt vedtak 25.03 sak PS- 30/21. Det er uholdbart for lokalmiljøet dersom desse vegstrekningane ikkje blir bygd samtidig.

Saksopplysninger

Bakgrunn:

Vestnes kommune mottok 12.04.2023 eit høyringsbrev frå Møre og Romsdal fylkeskommune, der dei inviterar kommunane til å kome med innspel til NTP. Fristen er sett til 5. mai, men Vestnes kommune har fått utsett frist til 8. mai.

Fylkeskommunen skriv at høyringsmaterialet er svært omfattande. Med tanke på den korte fristen for høyringa rår derfor departementet til at dei som vil gje høyringsinnspel til planen konsentrerer seg om hovudrapportane for dei to oppdraga i staden for vedlegga.

Fylkeskommunen stiller seg bak denne tilrådinga, og ber om at det primært blir tatt utgangspunkt i den [samla leveransen på utgreiingsoppdraget](#) og den [samla leveransen til prioriteringsoppdraget](#). Departementet ber om at det i høyringsinnspelet kjem tydeleg fram:

- Kva del av leveransane konkrete innspel refererer til.
- Rangering av prioriterte tiltak eksplisitt, i den grad de har innspel til prioriteringa av ressursbruken i planen.
- Om det blir spelt inn enkeltprosjekt eller tiltak utover det som inngår i forslaget til verksemdene, ber departementa om at det blir informert om korleis dette kan finansierast, fortrinnsvis ved omprioriteringar innanfor planrammene eller anna finansiering.

Om Nasjonal transportplan (NTP) 2025- 2035

NTP er ein viktig arena for samordning, utgreiing, styring og prioritering i samferdselssektoren. Transportplanen blir utarbeidd i ein periode prega av ekstraordinære hendingar som krigen i Ukraina, energikrise og stigande prisar. Regjeringa har valt å framskynde planarbeidet med eitt år – til våren 2024 – for å få ein transportplan som er oppdatert og tilpassa utfordringane og omstillingsbehova vi står ovanfor.

Transportverksemdene har no foreslått korleis ressursane bør prioriterast i ny Nasjonal transportplan. Det er Statens vegvesen, Nye Veier, Avinor, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Kystverket som leverer faglege innspel til arbeidet med NTP 2025–2036 gjennom å svare på oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

Forslaga som er på høyring er viktige delar av det faglege grunnlaget for arbeidet med ny NTP, seier samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Han understrekar at innspela frå transportverksemdene berre er forslag.

Vurdering

Kommunedirektøren har avgrensa høyringsinnspela til strekningar som gjeld Vestnes kommune direkte.

E39 Trafikktrygging - Ressursar til trafikktryggingstiltak ved Vestnes ferjekai (Furneset) må prioriterast slik at nødvendige tiltak blir gjennomførte snarast.

Dersom regjeringa skal nå måla om færre drepne og skadde i trafikken, krev dette ei tydeleg styrka satsing på trafikksikring frå alle aktørar, skriv Statens vegvesen i utgreiingsoppdraget til regjeringa. Ressursar til gode trafikktryggingstiltak vil, etter Statens vegvesen sine utrekningar, ha ein stor samfunnsøkonomisk nytteverdi. Sjå [svv-ntp-2025-2036-prioriteringsoppdrag-rettet-versjon-19042023.pdf \(regjeringen.no\)](#) s 22.

Vestnes kommune er uroa for trafikktrygginga ved Furneset ferjekai. Trass i at sambandet Molde – Vestnes er ei av landets mest trafikkerte ferjestrekningar med mykje tungtransport, er området rundt ferjekaia svært uoversiktleg og rotete bygd.

Dei mjuke trafikantane, som nyttar ferje til arbeid, skule, kulturtilbod og offentlege tenestetilbod etc. kan pr. idag ikkje ferdast trygt mellom ferjekaia og lokalvegen. Ein undergang (under E39) frå kommunal veg i Vestnesbukta og gang- og sykkelveg vidare ned mot ferjekai må på plass snarast.

Kfr. K-styret sitt vedtak 26.01. 2023 – PS 3/23:

1. For å forhindre trafikkulykker hastar det å forbetre trafikktrygginga på E39 ved Furneset ferjekai. Kommunestyret krev difor at Statens Vegvesen intensiverer arbeidet med trafikkavvikling og trafikktryggingstiltak ved Furneset ferjekai.
2. Sikkerheita for gåande og syklende ved kryssing av E39 ned til ferjekaia må forbeholdast. Dette gjeld sikker kryssing både ved Furneskrysset og ved gang/sykkelveg til Buktavegen.

Kommunedirektøren legg til grunn at Statens Vegvesen får tilført tilstrekkelege rammer til å planlegge og gjennomføre nødvendige trafikktryggingstiltak ved Furneset ferjekai.

E 136 – Hjelviktunnelen - Trafikktrygging ved E136 Hjelviktunnelen – tiltak må igangsettast

Ein viser til innspelet frå Nye Veier under prioriteringar kap. 10.4.5, på strekninga E6/E136 Otta (36 km) og Dombås–Vestnes (147 km). Sjå; [nye-veier-ntp-prioritering-rettet-versjon-200423-markert.pdf \(regjeringen.no\)](#)

Nye Veier skriv at strekninga har ein stor del gjennomgangstrafikk med eit høgt innslag av tungtrafikk. Strekninga er viktig for godstransport inn- og ut av Nord-Vestlandet, herunder eksport av fersk fisk.

I følgje Nye Veier har strekninga Otta–Vestnes utfordringar med skred og vær, samt enkelte delstrekningar som er ulykkesbelasta.

Hjelviktunnelen i Vestnes kommune blir av Nye veier omtala som smal med for lav fri høgde, slik at store kjøretøy må køyre midt i veggen. Det pågår arbeid med ei heilheitleg analyse av strekningane, med mål om å utvikle strekninga og heve standarden over ein 20-års periode. Verknaden av tiltaka skal auke trafikktrygginga, redusere rasfare og auke den generelle oppetida på strekninga.

I samråd med Nye Veier har administrasjonen i Vestnes kommune gitt innspel til strekningar der det er viktig at det blir gjennomført trafikktrygging og beredskapstiltak. Kommunedirektøren støttar vurderinga til Nye Veier om at det er viktig å iverksette tiltak ved Hjelviktunnelen. Det er også viktig at det ikkje blir valt ei minimumsløysing, då det er fleire problem på strekninga enn berre tunnelen.

Strekninga er svært trafikkfarleg både grunna kurvatur og stigning på begge sider av tunellen. Når sjåførar køyrar ut av tunnelen og oppdagar kor bratt det er, hender det at vogntog sklir på glatt føre. Begge veger. Det er viktig at Nye Veier etter kartlegginga kjem i gang med planarbeid og gjennomføring. Dette krev at det blir sett av tilstrekkeleg med midlar for å få planlagt og gjennomført tiltaka.

For å oppretthalde vekst og utvikling av næringsliv i distriktskommunar er det avgjerande med eit velfungerande transportsystem med gode, framkomelege og trygge vegar.

E39 Møreaksen - Vestnes kommune meiner at Møreaksen frå Molde til Ålesund må gjennomførast som eitt prosjekt slik at strekninga kan ferdigstillast samtidig.

I innspel til nasjonal transportplan 2025-2036 har Statens vegvesen foreslått å dele finansieringa av Møreaksen i to, ved å prioritere strekninga Vik - Molde;

- E39 Vik – Molde. Prosjektet omfattar i så fall berre nordre del av Ålesund–Molde, inkludert kryssing av Romsdalsfjorden.
- Strekninga E39 Breivika (ved Ålesund) – Ørskogfjellet og Ørskogfjellet – Vik er tatt ut for å kunne prioritere Vik – Molde først (sjå; svv-ntp-2025-2036-prioriteringsoppdrag-rettet-versjon-19042023.pdf (regjeringen.no) s. 48)

Ein av grunnane til at Statens vegvesen har valt å dele strekninga, er at det ikkje er ferdige planer for strekninga Vik- Ålesund.

Vestnes kommune krev at heile vegstrekninga frå Molde til Ålesund blir lagt inn som eitt prosjekt i NTP. Det bør garanterast for midlar til å byggje heile strekningen Molde -Vik-Ørskogfjellet -Ålesund.

Ein viser til kommunestyrevedtak 25.03 sak PS- 30/21. I innspel til reguleringsplan E 39 Vik – Julbøen krev kommunestyret at det ikkje blir sett trafikk på Vik – Julbøen før Vik – Ørskogfjellet er ferdig.

Det vil vere uholdbart for lokaltrafikken dersom desse vegstrekningane ikkje blir bygd samtidig. Møreaksen er eit viktig vegprosjekt for å utvide bu og arbeidsmarknaden i Møre og Romsdal. For å nå måla for Møreaksen er det avgjerande at heile strekninga frå Molde til Ålesund blir bygd.

Vedlegg

1. Høyring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025 – 2036 – Frå Møre og Romsdal fylkeskommune.
2. Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høring av transportvirksomhetenes - svar på NTP-oppdrag – Frå SD

Særutskrift:

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 23/00108
Saksbehandler Helene Øvrelid

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	08.05.2023	PS-34/23

Svar på høyring i samband med arbeidet med nasjonal transportplan 2025-2036

Formannskapet har behandlet saken i møte 08.05.2023 sak PS-34/23

Møtebehandling

Forslag til endring frå FRP og PP framsett i møte av Anne Marie Fiksdal:

Nytt punkt 1

Vestnes Formannskap ber Stortinget skrinlegge Møreaksen i NTP.

Vestnes Formannskap meiner at E 136 Ålesund – Dombås grense fortsatt må stå som 1 prioritet.

Vestnes Formannskap meiner at Hjelvik-tunellen skal komme høgt opp på Nye Veier si prioritering av E136. Nye veier må tilførast meir kapital for å kunne utbetre Hjelvik-tunellen og andre kritiske punkt.

Vestnes Formannskap meiner at trafikksikring av E139, tilkomst frå rundkøyring til Furneset ferjekai skal prioriterast i første periode av NTP. SVV har brukt 800 millionar på utbetring av ein veg som er skubba langt ut i tid. SSV må i større grad bruke dei midlane dei har til rådighet til å utbetre trafikkfarlege strekningar som Furneset.

Nytt punkt 2

Vestnes Formannskap meiner det viktigaste er å ta vare på og oppgradere eksisterande kommunale- og fylkesveier, før nye store vegprosjekt blir sett i gang. Vedlikehaldsetterslepet på desse vegane er enormt stort og må prioriterast i første periode.

Nytt punkt 3

Vestnes Formannskap meiner bevillingane til trafikksikring må aukast betydeleg, det vil gi rom for 50/50 midlar og utbetring av trafikkfarlege vegar med fortau, kvite striper, lys og utbetring av trafikkfarlege punkt.

Forslag til endring av pkt. 3 i innstillinga til kommunedirektøren framsett i møte av Bjørn Inge Olsen (SP):

E39: Vestnes kommunestyre krev at det ikkje blir sett trafikk på Vik – Julbøen før Vik – Ørskogfjellet er ferdig. Ref. K- styret sitt vedtak 25.03.21 i sak PS- 30/21. Det er uholdbart for lokalmiljøet dersom desse

vegstrekingane ikkje blir bygd samtidig. Vestnes kommune meiner difor at strekinga frå Molde til Ålesund må gjennomførast som eitt prosjekt, slik at strekinga blir ferdigstilt samtidig. Det bør garanterast for midlar til å byggje heile strekinga Molde-Vik-Ørskogfjellet-Ålesund.

Frode Gjelstenli (FRP) ba om gruppemøte.
Det vart halde gruppemøte.

Votering

Det vart først røysta over innstillinga til kommunedirektøren.
Innstillinga til kommunedirektøren fall.

Deretter vart det røysta over forslaget framsett i møte av Bjørn Inge Olsen (SP) med pkt. 1 og 2 likt kommunedirektøren.

Forslaget fall mot 4 røyster: Dagfinn Wiik (PP), Frode Gjelstenli (FRP), Tor Egil Valldal (FRP) og Anne Marie Fiksdal (FRP).

Til sist vart det røysta over forslaget frå PP og FRP framsett i møte av Anne Marie Fiksdal (FRP).
Forslaget vart vedteke mot 3 røyster: Bjørn Inge Olsen (SP), Aud Sissel Løvoll Suoranta (SP) og Karsten Perry Gjerde (KRF).

Formannskapet sitt vedtak

Punkt 1

Vestnes Formannskap ber Stortinget skrinlegge Møreaksen i NTP.

Vestnes Formannskap meiner at E136 Ålesund – Dombås grense fortsatt må stå som 1 prioritet.

Vestnes Formannskap meiner at Hjelvik-tunellen skal komme høgt opp på Nye Veier si prioritering av E136. Nye veier må tilførast meir kapital for å kunne utbetre Hjelvik-tunellen og andre kritiske punkt.

Vestnes Formannskap meiner at trafikksikring av E139, tilkomst frå rundkøyring til Furneset ferjekai skal prioriterast i første periode av NTP. SVV har brukt 800 millionar på utbetring av ein veg som er skubba langt ut i tid. SSV må i større grad bruke dei midlane dei har til rådighet til å utbetre trafikkarlege strekingar som Furneset.

Nytt punkt 2

Vestnes Formannskap meiner det viktigaste er å ta vare på og oppgradere eksisterande kommunale- og fylkesveier, før nye store vegprosjekt blir sett i gang. Vedlikehaldsetterslepet på desse vegane er enormt stort og må prioriterast i første periode.

Nytt punkt 3

Vestnes Formannskap meiner bevillingane til trafikksikring må aukast betydeleg, det vil gi rom for 50/50 midlar og utbetring av trafikkarlege vegar med fortau, kvite striper, lys og utbetring av trafikkarlege punkt.



VOLDA KOMMUNE
Avdeling for dokumentasjon og service

Møre Og Romsdal Fylkeskommune
Postboks 2500
6404 Molde

Vår referanse
23/1394 23/8351

Din referanse

Sakshandsamar
Sonja Håvik

Dato
05.05.2023

Melding om vedtak - Innspel til nasjonal transportplan 2025 - 2036

Formannskapet har i møte 02.05.2023, sak 51/23, fatta følgjande vedtak:
Høyringsinnspel frå Volda kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036:

1.Riksvegkorridorane for vår region

Prosjekt over 200 mill

1. E39 Volda-Furene, Voldatunellen, realisering i første seksårsperiode i samsvar med gjeldande NTP.
2. Strynefjellstunellen konsept B1 med arm til Geiranger (Rv 15 Måløy – Otta) - planleggingsmidlar
3. E39 Volda - Ålesund
4. E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås

Prosjekt under 200 mill

Rundkøyring i flyplasskrysset i Hovdebygda, E39
Rundkjøring i Furene og til næringsområde, E39
Trafikksikringstiltak på dagens E39 gjennom Volda Sentrum
Gang/sykkelveg E 39 Furene - flyplasskrysset i Hovdebygda

2. Eit godt vegnett i heile Norge.

Volda kommune viser til store utfordringar med fylkesvegane i Møre og Romsdal, og meiner NTP må omfatte også det fylkeskommunale vegnettet, jf. regionreforma. Ressursane må i større grad bli fordelte utover dei 11% som riksvegar utgjør. Det er i dag eit stort etterslep på fylkesvegane. Nasjonal Transportplan må prioritere

opprusting og vedlikehald av veg nær brukarane. Dette vil på sikt gi god måloppnåing nasjonalt og gi stor samfunnsøkonomisk lønsemd.

3. Sjø/ferje.

Volda kommune finn det positivt at regjeringa har innført gratis ferje for dei minst trafikkerte fergestrekningane. Kommunen peikar likevel på at NTP må legge opp til ei vesentleg betre finansiering enn dagens modell, som påfører næringsliv og fastbuande langs kysten altfor høge kostnader. Fergetilboda er ein del av vegnettet og må sikrast god regularitet og føreseielege vilkår.

Volda kommune ser fram til realiseringa av Stad skipstunnel som no ligg inne i NTP.

Det må vere ein føresetnad at regelverket vedr. ferjeavløysingsprosjekt i samband med den føreståande NTP-rulleringa vert heilt avklara, m.a. detaljregelverket vedr. finansiering. Volda kommune har to ferjestrekningar som er godt eigna som pilotprosjekt for ferjeavløysing.

4. Luftfart.

Volda kommune viser til at regjeringa har sikra ei betre finansiering av kortbanenettet frå 2024, noko som er eit avgjerande grep for å sikre god kommunikasjon for distrikta. For Søre Sunnmøre er det viktig at rute frå Ørsta Volda lufthamn Hovden til Trondheim vert prioritert i ny NTP. Behovet for ei slik rute er naudsynt mellom anna fordi regionen er knytt til Helse-midt. Vårt næringsliv har behov for kommunikasjon til Trondheim og NTNU. Ørsta Volda lufthamn har stor og aukande aktivitet, difor er det viktig å sikre god og trafikktrygg tilkomst gjennom rask realisering av nytt flyplasskryss med rundkøyning.

Det er eit nasjonalt mål å klargjere kortbanenettet på Vestlandet for elektriske fly. Kupert topografi og relativt korte avstandar gjer at det ligg til rette for ei slik elektrifisering. Volda kommune meiner at det bør settast av statlege stimuleringsmidlar for å føre fram forsyningskapasitet og etablere batteribankar ved desse lufthamnene for å sikre gjennomføring av dette målet.

Med helsing

Sonja Håvik
rådgjevar

Dokumenter er elektronisk godkjent og har derfor ikkje signatur

Mottakar			
Hareid Kommune	Rådhusplassen 5	6060	Hareid
Herøy Kommune	Postboks 274	6099	Fosnavåg
Møre Og Romsdal Fylkeskommune	Postboks 2500	6404	Molde
Sande Kommune	Rønnebergplassen 17	6084	Larsnes

Mottakar			
Sunnmøre Regionråd Iks	Postboks 1521	6025	Ålesund
Ulstein Kommune	Postboks 143	6067	Ulsteinvik
Vanylven Kommune	Rådhusvegen 1	6143	Fiskå
Ørsta Kommune	Dalevegen 6	6153	Ørsta



Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
51/23	Formannskapet	02.05.2023

Innspel til nasjonal transportplan 2025 - 2036

Samandrag:

Saka omhandlar kommunen sine innspel til Møre og Romsdal fylkeskommune i samband med prosessen kring Nasjonal Transportplan (NTP) 2025 - 2036.

Formannskapet 02.05.2023

Behandling:

Nytt pkt 1, foreslått av Sølvi Dimmen, Senterpartiet:

Prosjekt over 200 mill

1. E39 Volda-Furene, Voldatunellen, realisering i første seksårsperiode i samsvar med gjeldande NTP.

2. Strynefjellstunellen konsept B1 med arm til Geiranger (Rv 15 Måløy – Otta) - planleggingsmidlar

3. E39 Volda - Ålesund

4. E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås

Prosjekt under 200 mill

Rundkøyring i flyplasskrysset i Hovdebygda, E39

Rundkjøring i Furene og til næringsområde, E39

Trafikksikringstiltak på dagens E39 gjennom Volda Sentrum

Gang/sykkelveg E 39 Furene - flyplasskrysset i Hovdebygda

Røysting (7 røysteføre):

Framlegget frå ordføraren, nytt punkt 1, vart samrøystes vedtatt.
Tilrådinga frå kommunedirektøren punkt 2-4 vart samrøystes vedtatt.

FSK - 51/23 Vedtak

Høyringsinnspel frå Volda kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036:

1. Riksvegkorridorane for vår region

Prosjekt over 200 mill

1. E39 Volda-Furene, Voldatunellen, realisering i første seksårsperiode i samsvar med gjeldande NTP.
2. Strynefjellstunellen konsept B1 med arm til Geiranger (Rv 15 Måløy – Otta) - planleggingsmidlar
3. E39 Volda - Ålesund
4. E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås

Prosjekt under 200 mill

Rundkjøring i flyplasskrysset i Hovdebygda, E39
Rundkjøring i Furene og til næringsområde, E39
Trafikksikringstiltak på dagens E39 gjennom Volda Sentrum
Gang/sykkelveg E 39 Furene - flyplasskrysset i Hovdebygda

2. Eit godt vegnett i heile Norge.

Volda kommune viser til store utfordringar med fylkesvegane i Møre og Romsdal, og meiner NTP må omfatte også det fylkeskommunale vegnettet, jf. regionreforma. Ressursane må i større grad bli fordelte utover dei 11% som riksvegar utgjør. Det er i dag eit stort etterslep på fylkesvegane. Nasjonal Transportplan må prioritere opprusting og vedlikehald av veg nær brukarane. Dette vil på sikt gi god måloppnåing nasjonalt og gi stor samfunnsøkonomisk lønsemd.

3. Sjø/ferje.

Volda kommune finn det positivt at regjeringa har innført gratis ferje for dei minst trafikkerte fergestrekningane. Kommunen peikar likevel på at NTP må legge opp til ei vesentleg betre finansiering enn dagens modell, som påfører næringsliv og fastbuande langs kysten altfor høge kostnader. Ferjetilboda er ein del av vegnettet og må sikrast god regularitet og føreseielege vilkår.

Volda kommune ser fram til realiseringa av Stad skipstunnel som no ligg inne i NTP.

Det må vere ein føresetnad at regelverket vedr. ferjeavløysingsprosjekt i samband med den føreståande NTP-rulleringa vert heilt avklara, m.a. detaljregelverket vedr. finansiering. Volda kommune har to ferjestrekningar som er godt eigna som pilotprosjekt for ferjeavløysing.

4. Luftfart.

Volda kommune viser til at regjeringa har sikra ei betre finansiering av kortbanenettet frå 2024, noko som er eit avgjerande grep for å sikre god kommunikasjon for distrikta. For Søre Sunnmøre er det viktig at rute frå Ørsta Volda lufthamn Hovden til Trondheim vert prioritert i ny NTP. Behovet for ei slik rute er naudsynt mellom anna fordi regionen er knytt til Helse-midt. Vårt næringsliv har behov for kommunikasjon til Trondheim og NTNU. Ørsta Volda lufthamn har stor og aukande aktivitet, difor er det viktig å sikre god og trafikktrygg tilkomst gjennom rask realisering av nytt flyplasskryss med rundkøyring.

Det er eit nasjonalt mål å klargjere kortbanenettet på Vestlandet for elektriske fly. Kupert topografi og relativt korte avstandar gjer at det ligg til rette for ei slik elektrifisering. Volda kommune meiner at det bør settast av statlege stimuleringsmidlar for å føre fram forsyningskapasitet og etablere batteribankar ved desse lufthamnene for å sikre gjennomføring av dette målet.

Kommunedirektøren si tilråding:

Høyringsinnspel frå Volda kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036:

1. Riksvegkorridorane for vår region

- Prosjekt over 200 mill
- E39 Voldatunellen, realisering i første seksårsperiode
- Strynefjellstunellen konsept B1 med arm til Geiranger (Rv 15 Måløy – Otta)
- E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås
- E39 Volda – Ålesund
 - E39 Ørstaffjordkryssing
 - E39 Vartdalsfjordkryssing/Hafast
 - E39 Vegsund-Breivika
- Prosjekt under 200 mill
 - Rundkøyring i flyplasskrysset, E39
 - Rundkjøring i Furene og til næringsområde, E39
 - Trafikksikringstiltak på dagens E39 frå sjukehuskrysset til Furene
 - Gang/sykkelveg E 39 Furene - flyplasskrysset i Hovden

2. Eit godt vegnett i heile Norge.

Volda kommune viser til store utfordringar med fylkesvegane i Møre og Romsdal, og meiner NTP må omfatte også det fylkeskommunale vegnettet, jf. regionreforma. Ressursane må i større grad bli fordelte utover dei 11% som riksvegar utgjer. Det er i dag eit stort etterslep på fylkesvegane. Nasjonal Transportplan må prioritere opprusting og vedlikehald av veg nær brukarane. Dette vil på sikt gi god måloppnåing nasjonalt og gi stor samfunnsøkonomisk lønsemd.

3. **Sjø/ferje.**

Volda kommune finn det positivt at regjeringa har innført gratis ferje for dei minst trafikkerte fergestrekningane. Kommunen peikar likevel på at NTP må legge opp til ei vesentleg betre finansiering enn dagens modell, som påfører næringsliv og fastbuande langs kysten altfor høge kostnader. Fergetilboda er ein del av vegnettet og må sikrast god regularitet og føreseielege vilkår.

Volda kommune ser fram til realiseringa av Stad skipstunnel som no ligg inne i NTP.

Det må vere ein føresetnad at regelverket vedr. ferjeavløysingsprosjekt i samband med den føreståande NTP-rulleringa vert heilt avklara, m.a. detaljregelverket vedr. finansiering. Volda kommune har to ferjestrekningar som er godt eigna som pilotprosjekt for ferjeavløysing.

4. **Luffart.**

Volda kommune viser til at regjeringa har sikra ei betre finansiering av kortbanenettet frå 2024, noko som er eit avgjerande grep for å sikre god kommunikasjon for distrikta. For Søre Sunnmøre er det viktig at rute frå Ørsta Volda lufthamn Hovden til Trondheim vert prioritert i ny NTP. Behovet for ei slik rute er naudsynt mellom anna fordi regionen er knytt til Helse-midt. Vårt næringsliv har behov for kommunikasjon til Trondheim og NTNU. Ørsta Volda lufthamn har stor og aukande aktivitet, difor er det viktig å sikre god og trafikktrygg tilkomst gjennom rask realisering av nytt flyplasskryss med rundkøyning.

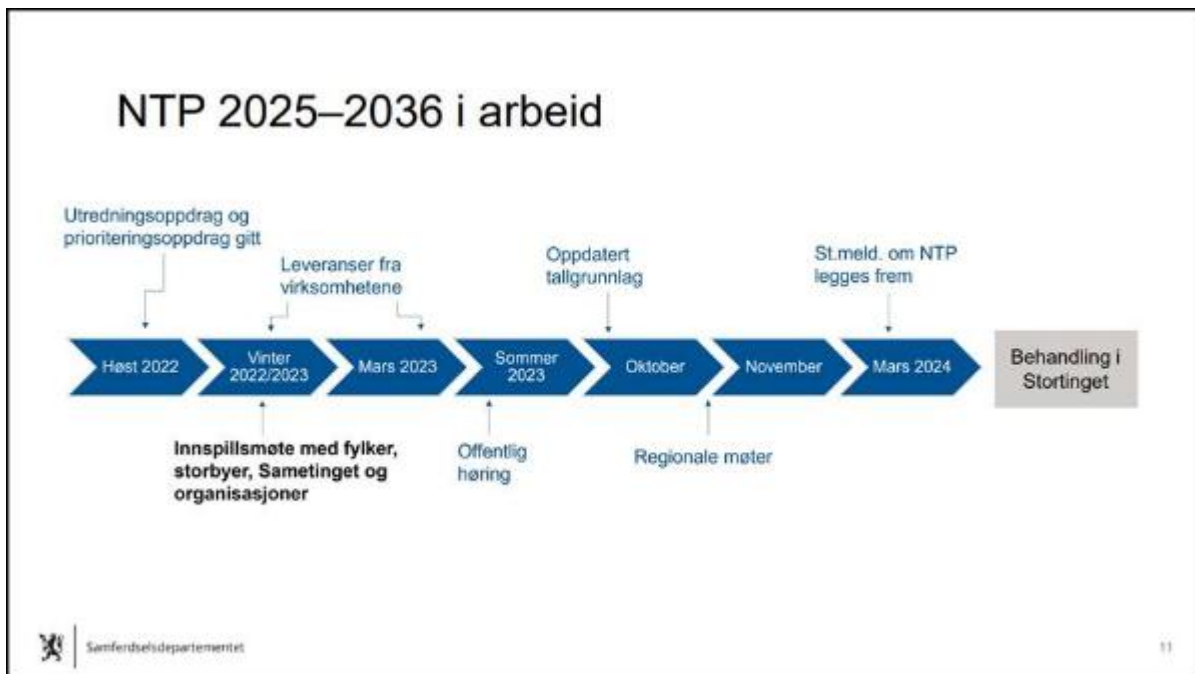
Det er eit nasjonalt mål å klargjere kortbanenettet på Vestlandet for elektriske fly. Kupert topografi og relativt korte avstandar gjer at det ligg til rette for ei slik elektrifisering. Volda kommune meiner at det bør settast av statlege stimuleringsmidlar for å føre fram forsyningskapasitet og etablere batteribankar ved desse lufthamnene for å sikre gjennomføring av dette målet.

Saksopplysningar:

Samferdselsdepartementet arbeider med ny nasjonal transportplan for perioden 2025-2036. Regjeringa har bestemt at ny Nasjonal transportplan skal framskundast med eit år. Bakgrunnen for framskundinga av arbeidet er at regjeringa meiner at gjeldande Nasjonal transportplan 2022-2033 ikkje lenger er realistisk gitt dei føresetnadene som Norge står ovanfor. Det er difor lagt opp til å utarbeide ein transportplan som er oppdatert og tilpassa framtidig transportbehov, samstundes som det er mogleg å følgje opp dei økonomiske rammene. Stortingsmeldinga skal leggjast fram våren 2024, og det vert lagt opp til handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen same år.

Fylkeskommunane har fått frist til juli 2023 (førebels) til å kome med sine innspel. På grunn av at saka skal innom fleire fylkeskommunale utval, har fylkeskommunen i brev datert 16.01.2023 sett frist for kommunane til å kome med sine innspel til fylkeskommunen til fredag 5. mai.

Samferdsledepartementet har skissert NTP-prosessen slik:



Samferdselsdepartementet har gitt sine underliggende samferdselsverksemdar to hovudoppdrag i arbeidet med ny plan:

- Eit utgreiingsoppdrag med frist 22. januar 2023.
- Eit prioriteringsoppdrag med frist 31. mars 2023.

Prioriteringsoppdraget er sendt på høyring og det er til denne høyringa kommunen no gjev innspel via fylkeskommunen.

I samandraget til Statens vegvesen si prioritering av dei økonomiske rammene viser vegvesenet til at framlegget til prioriteringar vil støtte opp om toppmåla i NTP gjennom å gi meir føreseieleg framkome og betre trafikktryggleik på ein meir bærekraftig måte.

- Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, bygge nytt der vi må
- Digitalt, navigerbart veinett som legger til rette for fremtidens automatiserte transport og tar ut verdien av den
- Redusere klimagassutslipp og inngrep i naturmiljø og dyrket jord
- Økt innsats for trafikksikkerhet
- Tilgjengelig infrastruktur som forutsetning for næringslivets behov for transport
- Sikre nasjonal beredskap på vei for å møte utfordringene knyttet til klimaendringer, tilgangen på energi og den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa



Det er omfattende dokumentunderlag til høringa og for meir inngående oversyn over desse syner ein til dokumenta som er å finne på denne lenka:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-20252036-prioriteringsoppdrag-svar-fra-transportvirksomhetene/id2969831/>

Vurdering og konklusjon:

Eit godt vegnett i heile Norge.

Av det samla vegnettet i Norge eig staten 11 %, fylkeskommunen 48% og kommunane 41%. Forfall og manglande ressursar til fornying og vedlikehald av det lokale vegnettet der innbyggjarar og næringsliv ferdast dagleg er ei stor utfordring for fylkesvegane i Møre og Romsdal. NTP burde såleis omfatte også det fylkeskommunale vegnettet, jf. Regionreforma, slik at ressursane i større grad vert fordelte utover dei 11% som riksvegar utgjør. Det er i dag eit stort etterslep på fylkesvegane. NTP har tradisjonelt omhandla dei 11% av vegsystemet som er riksvegar. Mange av fylkesvegane har like stor trafikk og er like avgjerande for nærings- og samfunnsliv som riksvegane. Det er lange ventelister på mange tiår for tiltak lokalsamfunna meiner er heilt avgjerande for trafikktrygging, miljø og betra framkome. Berre i Møre og Romsdal manglar det 12 mrd. for at fylkesvegane skal bli sett i forsvarleg stand. Dette gjeld tunnelsikring, rassikring, bruer, kaier, vegar som treng utbetring og asfaltering, veglys, trafikktryggingstiltak og gang- og sykkelvegar. Dette kjenner både mjuke trafikantar og dei som køyrer på dagleg. Vegar i lokalsamfunna må bli prioritert for å sikre attraktive

pendleregionar og gode konkurransevilkår for næringslivet i heile Norge. Dette vil på sikt gi god måloppnåing nasjonalt og gi stor samfunnsøkonomisk lønsemd.

Sjø/ferje.

Det er positivt at regjeringa har innført gratis ferje for dei minst trafikkerte fergestrekningane. Nasjonal Transportplan må likevel legge opp til ei vesentleg betre finansiering enn dagens modell, som påfører næringsliv og fastbuande langs kysten altfor høge kostnader. Staten må også ta ekstrakostnadene ved at ferjene og nødvendig infrastruktur er lagt om til null- og lavutslepp. Dette rammar næringsliv, pendlarar og andre brukarar i Volda kommune. For dei daglege brukarane og næringslivet spelar det inga rolle om det er fylkesvegferjer eller riksvegferjer. Fergetilboda er ein del av vegnettet og må sikrast god regularitet og føreseielege vilkår. Volda kommune meiner NTP må legge opp til ei endra og vesentleg betre ferjefinansiering enn dagens modell.

Volda kommune ser fram til realiseringa av Stad skipstunnel som no ligg inne i NTP.

Realisering av skipstunnelen vil bety betre tryggleik og framkome på ein av dei mest vêrharde delane av den norske skipsleia. I tillegg vil den i større grad aktualisere ei hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund med anløp i området Ørsta/Volda/Herøy/Ulstein/Sande (Eiksundregionen).

Det må vere ein føresetnad at regelverket vedr. ferjeavløysingsprosjekt i samband med den føreståande NTP-rulleringa vert heilt avklara, m.a. detaljregelverket vedr. finansiering. Volda kommune har to ferjestrekningar som er godt eigna som pilotprosjekt for ferjeavløysing.

Luffart.

Ørsta Volda lufthamn Hovden.

Luffart er i Norge det einaste landsdekkande kollektivtrafikkmiddel. Flytransport er langt viktigare for samfunnsutviklinga i Norge enn dei fleste andre land som følgje av spreidd busetting, geografi og lang avstand til våre viktigaste eksportmarknader. Søre Sunnmøre er ein region med stor verdiskaping i norsk målestokk. Næringslivet med høg verdiskaping er viktig for gode lokalsamfunn og regional konkurransekraft og slik verdiskaping er avhengig av god infrastruktur i konkurransen om kundane og tilgang på god arbeidskraft. Også regionale samfunnsfunksjonar som høgskule, sjukehus m.fl. er avhengig av eit godt rutetilbod ved Hovden lufthamn.

Ørsta-Volda Lufthamn Hovden er ei av dei med største trafikk i kortbanenettet, ca 105.000 passasjerar i året. Over 60% av trafikken er næringsrelatert, noko som gjer at denne flyplassen er svært avgjerande for verdiskaping og busetting i vårt distrikt. Lufthamna har vore kåra til årets lufthamn på kortbanenettet i Norge, der kriteria var service, punktleghet, rask innsjekking og godt samarbeid med drivar og operatør av flyplassen.

Det er avgjerande at næringslivet og innbyggjarar har føreseielege rammevilkår for å kunne gjere seg nytte av tenesta og oppretthalde kompetansen i regionen. Med få avgangar og for liten kapasitet, vil tillit til sikker og ordinær transport bli borte, og handlingsrommet for næringslivet og private bli vesentleg redusert.

Det er positivt at regjeringa har sikra ei betre finansiering av kortbanenettet frå 2024, noko som er eit avgjerande grep for å sikre god kommunikasjon for distrikta. For Søre Sunnmøre er det viktig at rute frå Ørsta Volda lufthamn Hovden til Trondheim vert prioritert i ny NTP. Behovet for ei slik rute er naudsynt mellom anna fordi regionen er knytt til Helse-midt. Vårt næringsliv har behov for kommunikasjon til Trondheim og NTNU. Ørsta Volda lufthamn har

stor og aukande aktivitet, difor er det viktig å sikre god og trafikktrygg tilkomst gjennom rask realisering av nytt flyplasskryss med rundkøyring.

Det er eit nasjonalt mål å klargjere kortbanenettet på Vestlandet for elektriske fly. Kupert topografi og relativt korte avstandar gjer at det ligg til rette for ei slik elektrifisering. Ørsta kommune meiner at det bør settast av statlege stimuleringsmidlar for å føre fram forsyningskapasitet og etablere batteribankar ved desse lufthamnene for å sikre gjennomføring av dette målet.

Transportkorridorane.

For innbyggjarar og næringsliv i Volda kommune vil investeringar særleg i korridor 4 og 6 vere heilt avgjerande for ei god og framtidsretta utvikling av denne regionen.

Korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim.

Investeringane i korridoren vart sist omtala for strekninga Stavanger-Ålesund og for strekninga Ålesund-Trondheim. I den faglege leveransen frå Statens vegvesen den 31.03.2023 er heile korridoren omtala under eitt. Kommunedirektøren viser til denne lenka: <https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/svv/statens-vegvesen-vedlegg.pdf>

Omtale vedkomande korridor 4 er å finne på PDF sidene: 27-31. PDF side 37-41 omhandlar Korridor 6 som E6, Rv15 og E136. Det vert her sitert følgjande utdrag frå dette dokumentet:

«Korridor 4 binder byene langs vestlandskysten sammen, og har særlig verdi for utenrikshandelen med betydelige eksport- og importvolumer. E39 er hovedferdselsåren langs kysten mellom Kristiansand og Trondheim. Veien går gjennom en rekke større og mindre byområder, mellom annet Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim. Korridoren er i tillegg viktig for lokal og regional trafikk på rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli og rv. 13.

Beregningene viser at vi frem til 2060 kan forvente en økning i varevolumet som transporteres, fra dagens 124 mill. tonn til 138 mill. tonn. For godstransport er det forventet at veitransporten vil øke med 50 pst. På samme måte som for persontransport er viktige årsaker til dette at det ikke er lagt inn kostnader til ferje eller bompenger i 2060 i beregningene, samtidig som åpning av veiprosjekter gir redusert reisetid. Det er også forventet at det vil bli en nedgang i oljeproduksjonen og at transport av petroleumsprodukter vil få en nedgang.

Hovedutfordringer

Korridoren er preget av lave hastigheter og flere flaskehalsar. Inn mot og gjennom byområdene er det rushtidsproblemer og fremkommeligheten er tidvis dårlig. Trafikken er størst inn mot de store byområdene Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim. Trafikken er også stor gjennom Aksdal (utenfor Haugesund), Leirvik (Stord), Førde og Volda/Ørsta.

På E39 igjennom Volda arbeides det videre med å legge veien utenom sentrum og i tunnel.»

E39 Voldatunnelen.

Volda kommune har saman med andre kommunar i regionen vore tydeleg på at E39 Voldatunnelen er neste store prosjekt på E39 i vårt område **som må realiserast i første seksårsperiode**. Kommunane har også i prinsippet slutta seg til at prosjektet kan delvis bompengefinansierast. Grunna statleg krav om rømmingstunnel har kostnaden auka. Reguleringsplanen for E39 Volda-Furene som Volda kommunestyre godkjende i mai 2018

vart tilpassa statleg krav om 2 løp. Regjeringa og Stortinget må seinast ved revisjonen av NTP 2025-2036 rette opp dette og legge inn ny styringsramme i samsvar med ny godkjend reguleringsplan.

E39 Ørstafjordkryssing.

Stortinget har også slutta seg til at E39 skal leggest utan om Ørsta sentrum. Regjeringa vedtok i konseptvalet for E39 mellom Volda og Ålesund at E39 skal gå via Sulafjorden (Hafast). Ørsta kommune har vedteke planprogram for E39 Ørstafjordkryssing i retning Hafast. Aktuelle linjer for E39 Ørstafjordkryssing er lagt inn i kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda. Dersom Regjering/Storting meiner noko med å legge gjennomfartsvegar som E39 utanom tettstadane bør det følgast opp med midlar til E39 Ørstafjordkryssing når Stortingsmeldinga om NTP 2025-2036 vert lagt fram.

E39 Byrkjelo-Svarstad-Grodås.

For vidare utvikling sørover på E39 er det viktig for nærings-, kollektiv- privattransport at også prosjektet E39 Byrkjelo-Svarstad-Grodås vert prioritert for snarleg gjennomføring. Når dette ferjefrie prosjektet opnar vil reisetida mellom Ørsta og Bergen verte redusert med over 1 time. For næringstransporten betyr det at ein klarer å oppfylle krava til køyre- og kviletid utan å måtte ha sjåførbytte/ekstra sjåfør.

Korridor 6: Oslo – Trondheim med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Rv15 Måløy-Otta vert ofte stengt grunna ras eller rasfare. Mest utfordrande er strekninga Skåre-Breidalen og strekninga i Skredestranda. I tillegg er dagens tunnelar på Strynefjellet så smale og låge at mykje av næringstransporten vert tvinga til å nytte lange omkøyringsvegar framfor raskaste vegen mellom denne regionen og E6 på Otta. Alt i 2007 vart det sett i gang utgreiingsarbeid for å finne ei framtidretta løysing mellom Stryn og Skjåk. Regjeringa Solberg vedtok i juni 2018 at Rv15 skal utviklast etter konsept B1 med mogleg arm til Geiranger i juni 2018. Når dette konseptet er gjennomført blir Rv15 ein av dei sikraste fjellovergangane aust-vest. For næringslivet på søre/indre Sunnmøre og i Nordfjord er det viktig at prosjektet vert prioritert for gjennomføring tidleg i planperioden. Når Rv15 vert stengd går det også utover kollektivtransporten som i tillegg til funksjon for reisande vestpå også er viktig for reisande i Ottadalen. Medan reisande vestpå vert sendt via lange omkøyringsvegar vert det ikkje sett opp alternativ transport i Skjåk kommune.

Programområdetiltak - prosjekt under 200 mill

E39 Volda-Moa.

I påvente av dei store investeringane må ein i første omgang konsentrere seg om framkomst og trafikksikring på dagens E39 mellom Volda og Moa. Ein må vere realistisk og innstilt på at ferjesambandet E39 Festøya-Solavågen skal fungere som trase for E39 i mange år enno, inntil det vert avløyst av vedtekne løysingar. Etter 01.01.2020 går det no ferjer kvart 20. minutt i store deler av døgnet. Dette sambandet er no både forutsigbart og har god kapasitet.

Utfordringa no er trafikktrygging som manglande og heilskapleg gang- og sykkelveg mellom Volda og Hovden, E39 Flyplasskrysset/Fv 5898 Torvmyrane. Alt dette er tiltak som ikkje krev dei heilt store investeringane og må kunne løysast tidleg i planperioden 2025-2036.

Kryss til Furene næringsområde

Krysset i handel og næringsområdet i Furene er ulukkesbelasta og har betydelege kapasitetsproblem i dei mest trafikkerte periodane. Dette går og utover kollektivtransporten. Handelsområdet er regionalt viktig og sett frå yrkes-sjåførar sitt synspunkt er ein uroa over trafikkveksten inn og ut av eit sterkt pressa område og kryssløysingane er vurdert å ikkje vere tilpassa dagens trafikkmengd.

Samstundes med bygging av nytt kryss i Furene, bør det også byggast den siste strekninga av gang-sykkelveg som manglar mellom Furene og Hovden. Strekninga er viktig for å legge til rette for auka sykkelbruk og redusere behovet for bruk av bil. Strekninga er prioritert i sykkelstrategien for Ørsta og Volda.

Flyplasskrysset

Flyplasskrysset er ulukkesbelasta og har betydelege kapasitetsproblem i dei mest trafikkerte periodane. Trafikkavviklingsproblema er også det viktigaste hinderet for å få etablert flybuss til flyplassen. I tillegg til flyplassen er det i området også etablert eller under etablering politi, ambulansestasjon og legevakt. Det er såleis svært viktig å få forbetra krysset også i høve beredskap.

Samstundes med bygging av nytt flyplasskryss, bør det også byggast den siste strekninga av gang-sykkelveg som manglar mellom Furene og Hovden. Strekninga er viktig for å legge til rette for auka sykkelbruk og redusere behovet for bruk av bil. Strekninga er prioritert i sykkelstrategien for Ørsta og Volda.

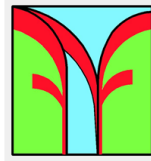
Etter at Samferdselsdepartementet har motteke innspela om prioritering frå fagetatane, fylkeskommunane, dei 4 største bykommunane (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim), Sametinget og KS har dei planlagt å invitere den politiske kontaktgruppa og næringslivet samt interesseorganisasjonane til nye møte innan hausten 2023. Stortingsmeldinga om NTP 2025-2036 er venta lagt fram ved i mars 2024, og er venta vedteken i Stortinget i juni 2024.

Informasjon og svar vedkomande NTP-arbeidet er lett tilgjengeleg på regjeringa.no under Nasjonal Transportplan. Kommunedirektøren viser til ytterlegare informasjon om prosessen der.

Rune Sjurgard
Kommunedirektør

Utskrift av endeleg vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune
Kommunane på Søre Sunnmøre
Sunnmøre regionråd



forum for
natur og friluftsliv
Møre og Romsdal

Statens vegvesen Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Dato: 19.12.2014

Uttale –varsel om oppstart av reguleringsplan for ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden E 39

Syklistenes Landsforening (SLF) er kvardagssyklistenes viktigaste interesseorganisasjon. Organisasjonen har høg kompetanse innanfor planlegging og tilrettelegging for kvardagssykling og SLF arbeider for å betre forholda for sykkistar og for at sykling skal vere trygt og attraktivt for folk flest. FNF Møre og Romsdal er eit samarbeidsforum for natur- og friluftslivsinteresserte organisasjonar i Møre og Romsdal og engasjerer seg i saker som påvirker natur og friluftsliv i fylket. Vi ønskjer med dette å kome med ein felles uttale til oppstart av reguleringsplan for ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden med ein ny E 69.

SLF og FNF jobber for at det skal vere enklare å velgje miljøvenlege transportformer, og at det skal finnast eit reelt alternativ til å nytte motoriserte kjøretøy. Eit godt, gjennomtenkt og tilrettelagt gang- og sykkelvegnett i byar, tettstader og mellom tettstader vil forhåpentlegvis føre til eit sunnare og sikrere miljø for innbygarane, som fristar til meir fysisk aktivitet.

Kryssing av Romsdalsfjorden

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeide for ny E39 Ålesund - Molde, parsell Vik – Julbøen.

Pr dato er det ferje mellom Furneset – Molde med ei overfartstid på om lag 35 min, avstand 11 km og strekninga er flat (sjølvsagt). Denne løysinga gjer at alt folk uavhengig av om dei er gåande, syklande, bilande eller bussande kjem seg over fjorden. Pendlarar Molde-Vestnes har no ein enkel tilgang til sine arbeidsplassar på begge sider av fjorden. På Vestnes lar mange bilane stå på Furneset kaia og går om bord mens andre bruker sykkel hele vegen. Ved ny E 39 vil denne moglegheta falle bort og vil resultere i auka bilkøyning og ein (nedleggingstrua? hurtigbåt som er både dyrare og med få avgangar der ein ikkje lenger kan

Forum For Natur og Friluftsliv Møre og Romsdal

Idrettsvegen 2, 6413 MOLDE

Mob: 46 43 14 27 E-post: moreogromsdal@fnf-nett.no

Kontonr. 4202 32 54314 www.fnf-nett.no

velje miljøvenleg transport. I ytre strøk vil ein eventuell nedlegging av av ferja Dryna-Brattvåg true en viktig sykkelrute mellom Ålesund og Molde.

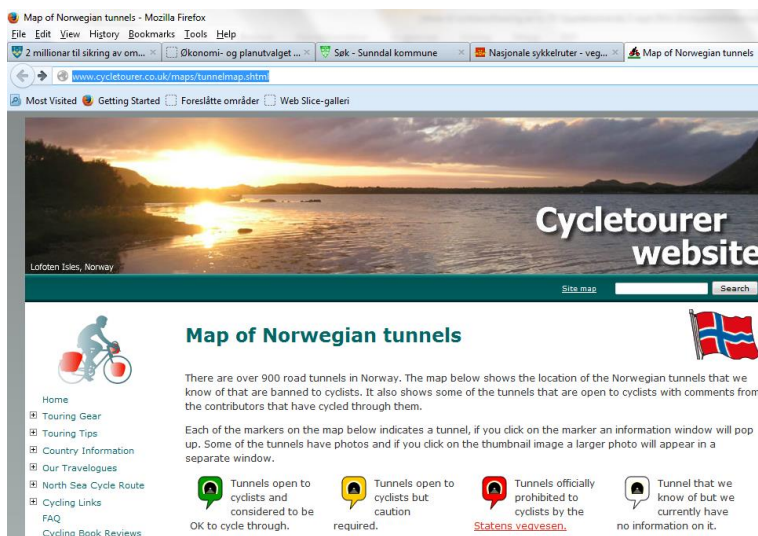
Den løysinga som no ligg føre (som forslag frå Statens Vegvesen) slik som vi oppfattar det, vil redusere moglegheit for å krysse Romsdalsfjorden på sykkel betydeleg, både for pendlarar/kvardagssyklister og ferie/tursyklistar, noko som er stikk i strid med den nasjonale sykkelstrategien.

Vi vil i det følgjande gjere greie for korleis vi ser på tunnellar generelt og for korleis vi ser på den løysinga som er skissert for fjordkryssing av Romsdalsfjorden.

Vegen for alle ?

Vi registrerer ein stor stort politisk iver i å realisere fleire tunnellar knytt til rassikring eller fjordkryssingar som utelukkande fokuserer på rask og effektiv motorisert ferdsel. Desse stenger automatisk ute ikkje motorisert kjøretøy frå å bruke offentleg veg. Diverre blir ikkje folkehelse, turisme og miljøvenleg transport knytt til dei gåande og syklande dratt fram når ein tenkjer samferdsleløyningar.

Dei seinare års vegløyningar med stadig nye tunnellar skaper hindringar for dei syklande spesielt. Kart laga av internasjonale sykkelentusiastar/sykkelorganisasjonar viser med tydelegheit at hindringane er ytterst reelle (sjå <http://www.cycletourer.co.uk/maps/tunnelmap.shtml>).



Nettside – Norske tunneller

Forum For Natur og Friluftsliv Møre og Romsdal

Idrettsvegen 2, 6413 MOLDE

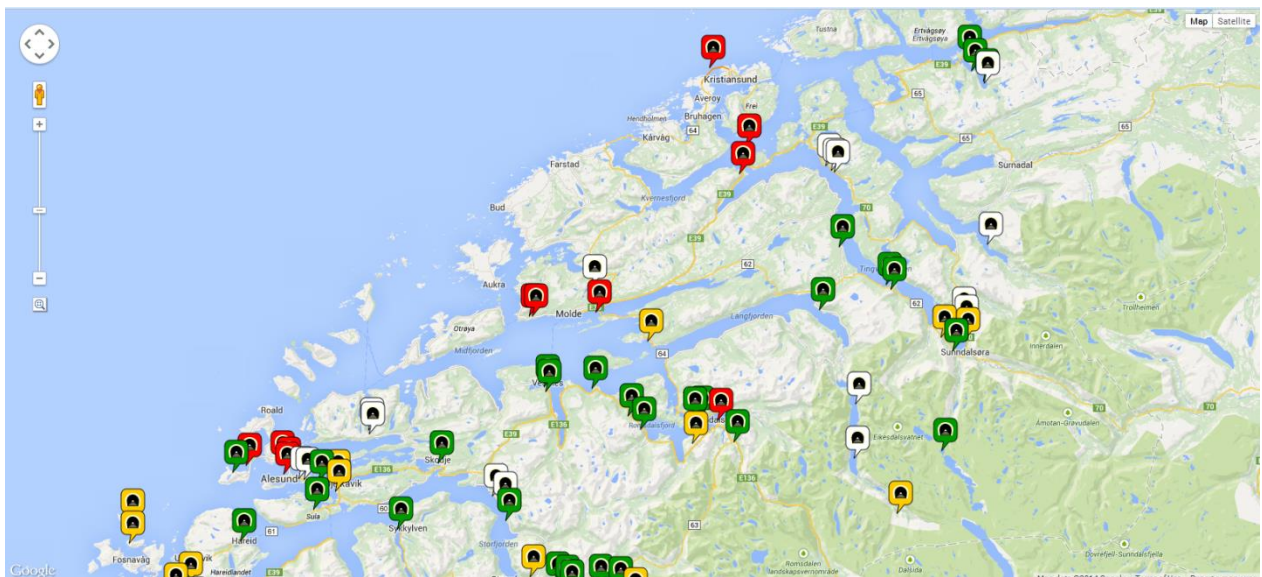
Mob: 46 43 14 27 E-post: moreogromsdal@fnf-nett.no

Kontonr. 4202 32 54314 www.fnf-nett.no

Vegen eig vi alle. Eller gjer vi det ? Ein løysing med tunnel er jo ikkje for dei som går, sykklar eller som får klaustrofobisk oppleving med tunnel. I ein slik setting er ei tunnelloysing ekskluderande for ein større del av befolkninga. Og den er ekstremt ekskluderande for syklistar då sykkel beveger seg over langt større avstandar enn dei gåande.

Vi har allereie i dag flust med tunnellar som stenger ute syklistar frå offentleg veg medan det ikkje finnes eit reel alternativ då omvegane er både lang og trafikkfarlege (sjå dei raude markeringane på kartet under) og bussforbindelser er dårlege, tungvinte og kostbare.

Sykkelturisme med framtid ?



Kart – tunnellar i regionen Romsdal/Nordmøre (raude er ikkje syklebare)

I tillegg til å redusere kvardagssykling og fremme bilkjøring, vil alle desse utestengingane av syklistar lett føre til kroken på døra for langdistansesykling på dei viktigaste transportaksane i fylket. Ikke minst går dette ut over sjøldreve (self supported-) sykkelturisme. Årleg er det mange feriersyklistar som besøker vår region. Og sykkelturisme er i sterk vekst. Det er både norske, men særlig mange utenlandske tursyklistar som frekventerer strekninga Oppdal - Kristiansund - Atlanterhavsveien – Molde – Ålesund - Åndalsnes. Skuffa er dei kvar gong dei møter dei sykkelstengte tunnellar.

Ny tunnel under Romsdalsfjorden (i tillegg til den vi allereie har ved Fannefjordstunnellen) vil sette ein effektiv stopper for syklistanes besøk i vår region. Dei sprekaste vil vel velgje dei lange omvegane medan den vanlege tursyklisten velgjer å gjere lovbrøt ved å sykle gjennom tunnellen likevel. Andre vil skrinleggje planane.

Korleis løyse floka ?

Det må takast på alvor utfordringa ein får ved tunnellar som vegløyising for dei gåande og syklende. Det må kome gode alternative løysningar for å bøte på den store ulempa ein påfører syklistane. Sykling har aldri vore så populært som no og også sykkelturismen er i rask vekst. Det føreligg dessutan sterke føringar i nasjonal transportplan for å auke sykkeldelen og ikkje, som i denne plana, å redusere den. Tilbodet skal difor ikkje vere dårlegare enn i dag men heller styrkast.

Vegloven krev at alle veganlegg skal ha et tilbod til gåande og syklende jfr forskrift om anlegg av offentleg veg fastsatt av Samferdselsdepartementet 29. mars 2007 med heimel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 § 13, jf. § 9:

- § 1. *Virkeområde*

Forskriften gjelder utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater, jf. vegloven § 1. Forskriften kan fravikes av Samferdselsdepartementet.

- § 3. *Vegnormaler*

7. Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles.

Med andre ord krevst det ein vurdering av korleis sykkeltrafikken kan ivaretakast (i tråd med krav i Vegloven) om sykling i tunnelen ikkje blir tillete. Denne forskriften er fraveke mange gonger ved tidlegare vegutbyggingar i vårt fylke, men kravet er at det berre er Samferdselsdepartementet som kan bestemme at forskrifta skal fråvikast.

Molde-Ålesund

Om busstransport skal nyttast, så må dette vere eitt breitt tilbod på alle bussar og må vere kostnadsfritt for person med sykkel. (Jmfr. Elbil-ordninga i tunnelar og bom-stasjonar). Når el-bilen blir tilgodesett så til dei grader bør sykkelen få minst like store fordelar. Ville el-bilistane ha likt å vente i mange timer for å bli satt på eit anna framkomstmiddel for å kome seg gjennom tunnelen og attpåtil måtte betale for det ?

Molde-Vestnes

Til aksene Molde-Vestnes er Hurtigbåten det absolutt beste alternativet. Det er derfor viktig at planen har som premiss at hurtigbåten skal styrkast og oppretthaldast. Utan ein slik premiss brytast forskrifta til vegloven som seier at plana skal vise korleis tilbodet til gåande og syklende ivaretakast. Frekvens og pris på tilbodet er av stor betydning. Det skal ikke vere dyrare å krysse fjorden for ein syklist (eller gående) med hurtigbåt etter at ferja blir lagt ned.

Langsiktig nok ?

Vi ser at ein i arbeidet med Møreaksen/kryssing av Romsdalsfjorden meiner å planlegge for framtida, men vi lurar på om ein tenkjer framtida i tilstrekkeleg langt nok perspektiv. Dagens trafikkprognoser med sterkt aukende biltrafikk, privat/nyttekjørety, basert på framdrift med i hovudsakleg fossile brensel, har vi ingen garanti for gjeld meir enn 10 år. Mest truleg får vi restriksjonar på bruk av fossilt brensel til berre eigennytte/rekreasjonskøyning. Samtidig ser vi framveksten av elbilane. Elbilane er meir miljøvenlege og dei slepp heller ikkje ut eksos, noko som mogleggjer rørsle i lukka rom (til dømes tunnellar) av gåande og syklande.

Bruken av sykkel som framtidig alternativt transportmiddel, er vi nokså sikre på er jamnt aukande. Tunnellar i fjell, under/over sjøflaten, står «evig». Seinare utvidingar av desse for tilpassing til nye behov (les sykkeltrafikk) er i praksis umogleg utan stenging i lengre periodar. Det kan difor vere meir framtidsretta å sette av ekstra breidde i den første anleggsfasen til eit framtidig areal til dei gåande og syklande når «eksostransporten» opphøyrer.

Elles er det no fristande å gjere planleggarane av denne fjordkryssinga merksame på at det nett no i landet vårt arbeidast med alternative løysingar for å etablere samanhengande sykkel-traséer. Foreninga ITS Norge (ITS Norge - Intelligente transportsystemer, medlemsforening for alle aktører i transportbransjen promoterer auka bruk av IKT i transportsektoren og har som mål å gjere transporten reinare, sikrere og smartare.

ITS Norge ønskjer å bidra til kompetanseoppbygning rundt dette ved å utfordre dagens studentar til å utvikle et automatisk kjørety-konsept for å frakte sykklar igjennom trafikkerte tunnelar. Norge har ikkje nokon bilindustri, men vi har sterke fagmiljø innan automasjon og vi har lange tunnelar som det ikkje er lov å sykle gjennom. For å etablere sammenhengende sykkel-traséer foreslåes det difor å etablere ei automatisk «Sykkelferge» for tunnelar (sjå http://www.its-norway.no/ikbViewer/page/fagmiljo/aktuelt/artikkel?p_o=811923&p_menu=811884&p_sub_menu=811867&p_document_id=915448)

Vi saknar generelt nokre meir heilheitlege tankar om langsiktigheit i planlegginga av fjordkryssinga. Å slå tunnelar kan vi i dette landet (og det har vi kunna lenge), men å forutsjå kva framtidas samfunn treng av infrastruktur knytt til transport krev nye tankar. For det vi er mest sikre på er at jo at kloden ikkje tåler utsleppa av trafikken slik han er no. Trafikken må ned, og den trafikken som blir igjen må vere snillare mot kloden. Det som aldri har slått feil så langt er at når ei ferje blir erstatta med veg av eit eller anna slag, går trafikken opp. Nokre gonger forferdeleg mykje opp også. Det kan vere eit poeng å erstatte ferje med løysingar som gir frie val til å køyre når ein vil, men då må ein gjere noko med trafikken så han ikkje aukar. Etter kvart kan ferjedrifta bli gunstigare med omsyn til utslepp. Viss ein kan gå ned litt på farten t.d. så er det mykje å spare, og etter kvart kjem batteriferjene som moglegvis kan bli ei god løysing. Dette CO2-rekneskapet som er referert har ein del føresetnader. Det er vesentleg større moglegheiter for reduksjon i ferjedrifta, viss ein må, enn i vegløyningane.

Konklusjon - oppsummering

Vårt hovedinntrykk er at «vegghaldar» Statens vegvesen ser sykkeltrafikk som uviktig i dette prosjektet. Jfr føresegn etter Vegtrafikkloven §13 skal syklistane sin plass i trafikkbiletet avklarast ved all planlegging og utbygging av det offentlige vegnettet. Vi kan ikkje sjå at syklistane og dei gående sine interesser her er ivaretekne på ein god måte og i tråd med gjeldande lovverk i landet vårt. Vi meiner at kostnadene ved å følge loven må vere ein del av kostnadene ved å bygge tunnel.

Tilbodet for syklistane kan ikkje vere dårlegare enn i dag, tvert imot bør det vere betre for ikkje å svekke konkurranseforholdet ovanfor bil. Dette er vårt felles ansvar å løyse. Men det er fylkeskommunale initiativ og vedtak som står bak det aller meste av problema dette skaper for syklistar og slik sett er det også fylkeskommunen som burde vere ansvarleg for å løyse dei ?

Vi ser at offentlege myndigheiter snakkar mykje om miljøvenlege løysingar innan transport. Her har ein moglegheita til å vise at ein meiner alvor med sine miljøfyrtårn og klimamål. **Vi ber om at ein ved kryssing av Romsdalsfjorden også gjer denne strekninga tilgjengeleg for syklende.** Ein må våge å satse samferdselspengar til tilrettelegging for syklistane og ikkje ta krokfot på all ikkje-motorisert rørsle.

Om ein velgjer å gå vidare med planane med tunnel ber vi om at ein gjer greie for;

1. Ein vurdering av korleis sykkeltrafikken kan ivaretakast (i tråd med krav i Vegloven) om sykling i tunnelen ikkje blir tillete.
2. Hurtigbåt Molde – Vestnes oppretthaldast og styrkast. Det skal ikkje vere dyrare å krysse fjorden for ein syklist med hurtigbåt etter at ferja blir lagt ned.
3. Det må settast krav om at bussar bør tilpassast sykkeltransport ved tinginga av alle nye bussar som skal gå på strekninga der det ikkje er råd å sykle.
4. Det må etablerast eigne oppstillingsplassar for sykkel ved begge endar av tunnelen der bussen kan plukke opp syklist samt sykkel. Dette inneber også ei tavle med informasjon om transporttilbodet.
5. Det skal vere gratis for sykkel og syklist på bussen, dette for å kompensere for dei store ulempane syklistar blir påført, då bussen har færre avgangar enn ferja. Ein står dessutan i fare for å bli avvist av sjåføren når det ikkje er plass til sykkel.
6. Bussen må kunne handtere opp til 4 syklar pr tur (familie med to syklende barn)
7. Det må vere enkelt å lempe sykkelen på bussen (sykkelkrok/sykkelstativ)
8. Vi ber Vestnes kommune, Midsund kommune, Molde kommune og Vegvesenet sjå på Nasjonal transportplan knytt til sykkelstrategi og sette seg opp eigne målbare mål for sin strategi for syklende på strekninga indre aksen Molde-Vestnes og ytre aksen Molde-Ålesund

9. Vi ber om at ein greier ut alternative løysingar for fjordkryssing gjeve ved døme «Sykkelferja» omtala ovanfor og sett samfunnets langsiktige behov fremst.

Helsing

Berry van der Bosch
Sylstenes Landsforening

Ingbjørn Bredeli
Forum for Natur og Friluftsliv i Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylkeskommune

Dykkar referanse:

Vår referanse:
21/2744, 23/69691

Arkivkode:
033

Dato:
21.06.2023

Innspel til ny nasjonal transportplan

Ørskog kommunedelsutval gjorde i møte slikt samrøystes vedtak om innspel til ny NTP:

Ørskog KDU ber fylkespolitikarane ta inn over seg tettstaden Sjøholt sine store utfordringar med den enorme auken i trafikken på E39/E136.

Ørskog KDU ber om at Møre og Romsdal fylke spelar inn til ny NTP at det er langt viktigare å prioritere utbetring av vegar på land enn fjordkryssingar. Ei utsetting av ny trase for E39/E136 vil ha svært store ulemper for utviklinga av Sjøholt for realiseringa av ein gjennomarbeidd reguleringsplan med stor medverking og for livskvaliteten til innbyggjarane her. E136 (Eksportvegen) er same veg som E39 frå Ålesund til Ørskogfjellet, og må prioriterast. Ei utsetting vil og ha store konsekvensar for eksportindustrien med den flaskehalsen denne traseen er.

Sjølv om fristen for høringsinnspel er gått ut, ber kommunedelsutvalet fylkeskommunen sjå på innspelet.

Med helsing
Ingrid Rekdal Hjelle
seniorkonsulent
Politikk og kommunikasjon

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur



VEDLEGG 2

Nasjonal transportplan 2025 – 2036 - høyringsinnspel

Formannskapet sitt vedtak, oppretta etter handsaminga:

Høyringsinnspel frå Ørsta kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036:

1. Riksvegkorridorane for vår region

- Prosjekt over 200 mill
 - E39 Volda – Ålesund
 1. E39 Voldatunellen
 2. E39 Ørstafjordkryssing
 3. E39 Vartdalsfjordkryssing/Hafast
 4. E39 Vegsund-Breivika
 - Strynefjellstunellen konsept B1 med arm til Geiranger (Rv 15 Måløy – Otta)
 - E39 Byrkjelo – Svarstad – Grodås
- Prosjekt under 200 mill
 1. Rundkøyring i flyplasskrysset, E39
 - a. Gang/sykkelveg E 39 flyplasskrysset - Åsen
 2. E39 Ørsta sentrum – Festøya (Vartdalsstranda)
 - a. Lianeset – Liadal
 - b. Moldvikneset – Masdal
 - c. G/S-veg Barstadvik, Storelva - Hjellen
 3. E39 Ørsta sentrum
 - a. Ny Ose bru
 - b. Div. tiltak gjennom Ørsta sentrum
 - c. Rundkøyring E39 x fv 5902 Melsvegen
 4. E39 Hovden – Ose
 - a. E39 x Industrivegen, nytt kryss og bygging av busslommer, underganger og kryssingspunkt for mjuke trafikantar

2. **Eit godt vegnett i heile Norge.** Ørsta Eit godt vegnett i heile Norge. Ørsta kommune viser til store utfordringar med fylkesvegane i Møre og Romsdal, med eit etterslep på ca 12 mrd kr. NTP må omfatte også det fylkeskommunale vegnettet, jf regionreforma. Staten overførte mange tidlegare riksveggar i dårleg stand, og må ta eit med-ansvar gjennom eit nasjonalt fylkesvegløft på minimum 5 mrd årleg i 10 år. Dei dårlege fylkesvegane er no ei nasjonal utfordring, og gjeld både tunellar, bruer, skredsikring og vegstandard. Nasjonal Transportplan må prioritere opprusting og vedlikehald av veg nær brukarane. Dette vil på sikt gi god måloppnåing nasjonalt og gi stor samfunnsøkonomisk lønsemd.

3. **Sjø/ferje.** Ferje er ein del av vegen. Ørsta kommune finn det positivt at regjeringa har innført gratis ferje for dei minst trafikkerte fergestrekningane. Kommunen peikar likevel på at NTP må legge opp til ei vesentleg betre finansiering enn dagens modell, som påfører næringsliv og fastbuande langs kysten altfor høge kostnader. Nasjonal ferjestandard er for lav, og inneber for få avgangar for næringsliv og innbyggjarar. Fergetilboda er ein del av vegnettet og må sikrast god regularitet og føreseielege vilkår. Ørsta kommune ser fram til realiseringa av Stad skipstunnellsom no ligg inne i NTP.
4. **Luftfart.** Ørsta kommune viser til at regjeringa har sikra ei betre finansiering av kortbanenettet frå 2024, noko som er eit avgjerande grep for å sikre god kommunikasjon for distrikta. For Søre Sunnmøre er det viktig at rute frå Ørsta Volda lufthamn Hovden til Trondheim vert prioritert i ny NTP. Behovet for ei slik rute er naudsynt mellom anna fordi regionen er knytt til Helse-midt. Vårt næringsliv har behov for kommunikasjon til Trondheim og NTNU. Ørsta Volda lufthamn har stor og aukande aktivitet, difor er det viktig å sikre god og trafikktrygg tilkomst gjennom rask realisering av nytt flyplasskryss med rundkøyring.

Det er eit nasjonalt mål å klargjere kortbanenettet på Vestlandet for elektriske fly. Kupert topografi og relativt korte avstandar gjer at det ligg til rette for ei slik elektrifisering. Ørsta kommune meiner at det bør settast av statlege stimuleringsmidlar for å føre fram forsyningskapasitet og etablere batteribankar ved desse lufthamnene for å sikre gjennomføring av dette målet.

Nasjonal transportplan - Innspel til høyring av transportverksemdene sine svar på NTP-opdrag

Dokumentinformasjon:

Saksbehandlar: Regine Bruteig	Arkivsak: 23/4251
E-post: postmottak@alesund.kommune.no	Journalpost: 23/42221

Behandling:

Saksnummer:	Utval:	Dato:
054/23	Ålesund formannskap	23.05.2023

054/23 - Ålesund formannskap

Vedtak:

Ålesund formannskap gir følgjande innspel til transportverksemdene sine svar på nasjonal transportplan-opdrag:

E39/E136 Breivika – Ørskogfjellet – Molde/ Dombås

Ålesund kommune ber om at det mest miljø-, natur- og klimavennlige alternativet blir valgt, også for traseen Ålesund- Molde. Det er ikke behov for å oppskalere veinettet til motorveier med firefeltsvei, men øke trafikksikkerheten på eksisterende traseer og eksisterende trasè må opprettholdes med sikringstiltak og vedlikehold. Dette er avgjørende for å bevare viktige naturområder, samtidig som sikkerheten på eksisterende vei økes.

E 136 Ålesund – Dombås er den viktigste transportåren ut og inn av fylket for eksport og import av varer. Store verdier som vert frakta på denne vegen daglig samsvarer dårlig med standarden på veien. Nye Veier AS må sikres midler til å bygge ut de prioriterte utbetringene i Romsdalen og det må sikrast midlar i NTP til å planlegge og bygge ein trase som både sikrar drikkevasskjelda Brusdalsvatnet, som legg gjennomgangstrafikken utanfor Sjøholt sentrum, og som tek omsyn til bustadområda på Valle og Svorta.

De delene av denne strekningen som er felles med E39 på land mellom fjordkrysningene i fylket, må prioriteres bygd først.

E39 Breivik - Molde

Statens Vegvesen foreslår å ta ut strekningen E39/E136 langs Brusdalsvatnet helt ut av nasjonal transportplan 2025-2036, det samme gjelder strekningen Digerneset – Ørskogfjellet. Det begrunnes med at de vil prioritere strekningen Vik-Molde først, og at det er stram økonomi. Statens vegvesen har ikke foreslått en utsettelse, men de har foreslått å ta disse prosjektene helt ut av NTP. Siden Møre og Romsdal fylkeskommune er kommet langt på vei med det grønne skiftet innen fergedriften, er det nå langt viktigere å prioritere utbedring av veier på land enn fjordkryssinger.

E 39 Veibustkrysset - Breivika

Strekninga har tidligere vært inne i NTP, men er tatt ut. Vegdirektoratet har nå fått Statens vegvesen sitt planforslag for ny tunnelloysing til gjennomgang og kvalitetssikring. I tillegg må ny Vegsund-bro inkluderast. Prosjektet er dermed snart klart for realisering og må inn igjen i NTP.

Denne strekninga er den mest trafikkerte strekning i Møre og Romsdal, og den har mellom anna en ÅDT langt over terskelverdiene for to tunnellopp. På en tilfeldig dag viste Statens vegvesen sine åpne trafikkdata at det passerte i underkant av 26.000 bilar. Det må bygges nytt tunnellopp for å redusere risikoen for alvorlige ulykker.

Tilskuddsordning til fem mindre byer som ikke er omfatta av byvekstavtaler

Tilskuddsordninga til dei fem byområda som ikke er omfatta av byvekstavtaler er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i disse byområda, og må derfor vidareføres uten opphold. Alle de fem byområda har over mange år utarbeidet faglig grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot en finansieringsordning. Byene trenger forutsigbarhet frå staten. Disse fem byene har samme transportutfordringer og har tilsvarende størrelser på de fem byområdene som i dag har tilgang til byvekstavtaler. Ramma på tilskuddet som settes av må minst være på samme nivå som i dagens NTP, det vil si minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Stad skipstunnel

Ålesund kommune mener at det må bevilges tilstrekkelig med midler til å gjennomføre byggingen av Stad skipstunnel.

Protokolltilførsel frå FRP:

Fremskrittspartiet støtter ikke utbyggingen av Ørskogfjellet-Vik og Møreaksen.

Behandling:

Forslag FrP Håkon Lykkebø Strand

Høringssvar NTP

Ålesund Formannskap mener at forslag til nasjonal transportplan (NTP) er en skandale for samferdsel i Møre og Romsdal, og spesielt på Sunnmøre. Viktige strekninger og prosjekt er satt ut i tid eller totalt fjernet fra NTP. Ålesund formannskap gir følgende innspill til transportvirksomhetene sine svar på nasjonal transportplan-oppdrag:

1. E-136 må prioriteres: Eksportvegen mellom Ålesund og Dombås er Møre og Romsdals viktigste veg, og det er viktig at staten prioriterer nok midler til Nye Veier AS for å sikre at strekningen Vestnes-Dombås utbedres så fort som mulig. Strekningen mellom Breivika og Digernes må bygges som 4-felts motorveg som samtidig skjermer brusdalsvannet. Strekningen fra Digernes-Ørskogfjellet må legge gjennomgangstrafikken utenfor Sjøholt sentrum, og ta hensyn til boligområdene på Valle og Svorta.
2. E-39 Vegsund-Breivika: Strekningen har tidligere vært inne i NTP, men er tatt ut. Vegdirektoratet har nå fått Statens vegvesen sitt planforslag for ny tunnellopsning til gjennomgang og kvalitetssikring. Prosjektet er dermed snart klart for realisering og må inn igjen i NTP. Denne strekningen er den mest trafikkerte strekningen i Møre og Romsdal, og den har blant annet en ÅDT langt over terskelverdiene for to tunnellopp. På en tilfeldig dag viste Statens vegvesen sine åpne trafikkdata at det passerte i underkant av 26.000 bilar. Prosjektet må derfor inn på NTP sin første 6-årsperiode.
3. Ålesund Formannskap mener også at Møreaksen (Fjordkryssing Vik-Molde) er sløsing med samferdselskronene i Møre og Romsdal og ber om at prosjektet skrinlegges for å prioritere utbedring og vedlikehold av veiene mellom ferjekaiene for å forebygge dødsulykker på Europaveistrekningene.

4. Ålesund formannskap mener at det må bevilges tilstrekkelig med midler til å gjennomføre byggingen av Stad skipstunnel.

5. Rv658 Ålesund-Vigra: Ålesund Formannskap mener at løsning for alternativ kryssing av Ellingsøyfjorden må planlegges ferdig, og at alternativet med Hovdelandsambandet er det beste alternativet for å avlaste Ellingsøytunnelen, samt E-136 forbi Brusdalsvatnet, og videre, hele vegen til Ålesund Sentrum/Ysteneset.

Forslag Kari Grindvik

E39/E136 Breivika – Ørskogfjellet – Molde/ Dombås

Ålesund kommune ber om at det mest miljø-, natur- og klimavennlige alternativet blir valgt, også for traseen Ålesund- Molde. Det er ikke behov for å oppskalere veinettet til motorveier med firefeltsvei, men øke trafiksikkerheten på eksisterende traseer og eksisterende trasè må opprettholdes med sikringstiltak og vedlikehold. Dette er avgjørende for å bevare viktige naturområder, samtidig som sikkerheten på eksisterende vei økes.

E 136 Ålesund – Dombås er den viktigste transportåren ut og inn av fylket for eksport og import av varer. Store verdier som vert frakta på denne vegen daglig samsvarer dårlig med standarden på veien. Nye Veier AS må sikres midler til å bygge ut de prioriterte utbetringene i Romsdalen og det må sikrast midlar i NTP til å planlegge og bygge ein trase som både sikrar drikkevasskjelda Brusdalsvatnet, som legg gjennomgangstrafikken utanfor Sjøholt sentrum, og som tek omsyn til bustadområda på Valle og Svorta.

De delene av denne strekningen som er felles med E39 på land mellom fjordkrysningene i fylket, må prioriteres bygd først.

E39 Breivik - Molde

Statens Vegvesen foreslår å ta ut strekningen E39/E136 langs Brusdalsvatnet helt ut av nasjonal transportplan 2025-2036, det samme gjelder strekningen Digerneset – Ørskogfjellet. Det begrunnes med at de vil prioritere strekningen Vik-Molde først, og at det er stram økonomi. Statens vegvesen har ikke foreslått en utsettelse, men de har foreslått å ta disse prosjektene helt ut av NTP. Siden Møre og Romsdal fylkeskommune er kommet langt på vei med det grønne skiftet innen fergedriften, er det nå langt viktigere å prioritere utbedring av veier på land enn fjordkryssinger.

E 39 Veibustkrysset - Breivika

Strekninga har tidligere vært inne i NTP, men er tatt ut. Vegdirektoratet har nå fått Statens vegvesen sitt planforslag for ny tunnelloysing til gjennomgang og kvalitetssikring. I tillegg må ny Vegsund-bro inkluderast. Prosjektet er dermed snart klart for realisering og må inn igjen i NTP. Denne strekninga er den mest trafikkerte strekning i Møre og Romsdal, og den har mellom anna en ÅDT langt over terskelverdiene for to tunnellop. På en tilfeldig dag viste Statens vegvesen sine åpne trafikkdata at det passerte i underkant av 26.000 bilar. Det må bygges nytt tunnellop for å redusere risikoen for alvorlige ulykker.

Tilskuddsordning til fem mindre byer som ikke er omfatta av byvekstavtaler

Tilskuddsordninga til dei fem byområda som ikke er omfatta av byvekstavtaler er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i disse byområda, og må derfor vidareføres uten opphold. Alle de fem byområda har over mange år utarbeidet faglig grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot en finansieringsordning. Byene trenger forutsigbarhet frå staten. Disse fem byene har samme transportutfordringer og har tilsvarende størrelser på de fem byområdene som i dag har tilgang til byvekstavtaler. Ramma på tilskuddet som settes av må minst være på

samme nivå som i dagens NTP, det vil si minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Stad skipstunnel

Ålesund kommune mener at det må bevilges tilstrekkelig med midler til å gjennomføre byggingen av Stad skipstunnel.

Forslag Monica Molvær

E39 Solevågseidet – Breivika (Blindheimstunnelen)

Vegstrekninga har den største trafikkbelastningen mellom Bergen og Trondheim, og må sees i samanheng med E136 Eksportvegen. Strekninga har tidlegare vore i NTP, men er tatt ut. Vegdirektoratet har no fått Statens vegvesen sitt planforslag for ny tunnelloysing til gjennomgang og kvalitetssikring. Prosjektet er dermed snart klart for realisering og må inn igjen i NTP. Denne strekninga er den mest trafikkerte strekning i Møre og Romsdal, og den har mellom anna ein ÅDT langt over terskelverdiane for to tunnellop. På ein tilfeldig dag viste Statens vegvesen sine opne trafikkdata at det passerte i underkant av 26.000 bilar. Det må byggast nytt tunnellop for å redusere risikoen for alvorlege ulykker, på den mest ulykkesutsatte strekninga i fylket.

Vegsundbrua er 46 år gammel, og er kritisk for å sikre god beredskap. Denne strekningen har stor belastning og mange ulykker. Strekningen er også viktig for å sikre fremkommelighet for pendlere og næringsliv som skal frakte varer vidare på E136.

E136 – Eksportvegen Ålesund – Dombås

Eksportvegen er hovedpulsåren for fylket vår og den samlende samfunnsnyttan, både økonomisk og miljømessig, sier at denne strekningen må ha topp prioritet for hele regionen. Den viktigste veien inn og ut av fylket, er vår største utfordring og må prioriteres i NTP. Møre og Romsdal er et av de største eksportfylkene i Norge og veien er den viktigste åre inn og ut av fylket. Strekningen har dårlig vegstandard, krappe svinger, smale veier med farlege kryss og avkjørsler.

Det er en vei som er krevende å kjøre på sommerhalvåret, og det sier mye om hvor farlig denne strekningen er på vinterhalvåret. Deler av strekningen er også rasutsatt. Med livet som innsats, dunderer tungtransporten gjennom smale veier og frakter varer som produseres i vår region til resten av verden.

Ansvarsfordelingen mellom Statens Vegvesen og Nye veier er fornuftige tanker, men det må følge penger med dersom man skal få fortgang og effekt av å organisere veibyggingen på en annen måte og tenke utbygging av helhetlige strekninger.

E39/E136 Breivika – Ørskogfjellet

Statens Vegvesen foreslår å ta ut strekninga E39/E136 langs Brusdalsvatnet helt ut av nasjonal transportplan 2025-2036, det samme gjelder strekninga Digerneset – Ørskogfjellet. Det begrunnes med at de vil prioritere strekninga Vik-Molde først, og at det er stram økonomi. Statens vegvesen har ikke foreslått en utsettelse, men de har foreslått å ta disse prosjektene helt ut av NTP.

Ålesund kommune mener at prioritert byggestart for strekningen må starte i Breivika og at E39 må prioriteres fra Ålesund, som en del av E136. Dersom strekningen E39 Ålesund – Molde skal ha full effekt, må det bygges ut som ett prosjekt og det må settes av tilstrekkelige planleggingsmidler for strekninga Breivika – Vik.

Det er kritisk både for drikkevannskilden Brusdalsvatnet, men også for hele utbyggingen av E136 og avgjørende infrastruktur for utvikling av regionen vår og eksportveien. Det sikrer drikkevann til over 60.000 innbyggere, næringsliv og livsviktig offentlige institusjoner. Vi må finne en sikker løsning for drikkevannet.

E39/E136 gjennom Sjøholt sentrum er en stor belastning for innbyggerne og ei omlegging av gjennomgangstrafikken utenom Sjøholt må prioriteres i tid og med midler tidlig i NTP-midler. Strekingen gjennom Valle og Sjøholt må legges i tunneler utenom boligområdene.

Tilskotsordning til fem mindre byar som ikkje er omfatta av byvekstavtalar

Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtalar er eit viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda, og må difor vidareførast utan opphald. Alle dei fem byområda har over mange år utarbeid fagleg grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot ei finansieringsordning. Byane treng forutsigbarheit frå staten. Desse fem byane har same transportutfordringar og har tilsvarende storleiker på dei fem byområda som i dag har tilgang til byvekstavtalar. Ramma på tilskotet som settast av må minst vere på same nivå som i dagen NTP, det vil seie minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Stad skipstunnel

Ålesund kommune mener at det må bevilges tilstrekkelig med midler til å gjennomføre byggingen av Stad skipstunnel.

Protokolltilførsel FRP Håkon Lykkebø Strand

Fremskrittspartiet støtter ikke utbyggingen av Ørskogfjellet-Vik og Møreaksen.

Votering:

Det vart først stemt over forslaget sett fram av FRP v/Håkon L. Strand. Forslaget fall med 4 mot 11 stemmer. Desse 4 stemte for: FRP (3), Kirsti Dale (SP). Deretter vart det stemt overforslaget frå Kari Grindvik (V). Forslaget fall med 7 mot 8 stemmer. Desse 7 stemte for: Kari Grindvik (V), Jarle H. Steffensen (MDG), Anders Lindbeck (SV), Vebjørn Krogsæter (SP), Hans Kjetil Knutsen (Å). Etter dette vart det stemt over forslaget sett fram av Monica Molvær (H). Forslaget fall med 7 mot 8 stemmer. Desse 7 stemte for: H (3), AP (2), Tore Johan Øvstebø (KRF), Vebjørn Krogsæter (SP). Kommunedirektøren si innstilling fall med 2 mot 13 stemmer. Desse 2 stemte for: Eva V. Aurdal (AP), Vebjørn Krogsæter (SP).

Til sutt vart dei to forslaga som fekk flest stemmer sett opp mot kvarandre. Forslaget frå Kari Grindvik (V) vart vedteke med 8 mot 7 stemmer for forslaget frå Monica Molvær (H). Desse 7 stemte for forslaget frå Molvær: H (3), AP (2), Vebjørn Krogsæter (SP) og Tore Johan Øvstebø (KRF).

Til sutt vart protokolltilførsel frå FRP v/Håkon L. Strand godkjent.

Kommunedirektøren si innstilling:

Ålesund formannskap gir følgjande innspel til transportverksemdene sine svar på nasjonal transportplan-oppdrag:

E39 Ålesund – Molde

Ålesund kommune vurderer at det er særskilt viktig at fergefri E39 Ålesund – Molde blir planlagt og

bygd ut som eit prosjekt.

Den nye vegen mellom Ålesund og Molde vil knyte regionane saman på ein måte som gir auka trafikantnytte, reduserte ulykkeskostnader og auka verdiskaping. Særleg den reduserte reisetida vil vere positiv for trafikantane, og ikkje minst for næringslivet som slik vil få reduserte transportkostnader.

Dersom traséen ikkje blir bygd ut som eit prosjekt, vil ein ikkje få ei god måloppnåing for vegprosjektet, som er å skape ein tettare bu-, arbeids- og næringsregion med kortare reisetid mellom byane. Dette må difor sikrast ved å det blir sett av tilstrekkeleg planleggingsmidlar for strekninga Vik – Breivika, slik at det kan lagast ein forpliktande plan om når heile strekninga skal stå klar.

E39 Vegsund – Breivika

Strekninga har tidlegare vore i NTP, men er tatt ut. Vegdirektoratet har no fått Statens vegvesen sitt planforslag for ny tunneløysing til gjennomgang og kvalitetssikring. Prosjektet er dermed snart klart for realisering og må inn igjen i NTP.

Denne strekninga er den mest trafikkerte strekning i Møre og Romsdal, og den har mellom anna ein ÅDT langt over terskelverdiane for to tunneløp. På ein tilfeldig dag viste Statens vegvesen sine opne trafikkdata at det passerte i underkant av 26.000 bilar. Det må byggast nytt tunneløp for å redusere risikoen for alvorlege ulykker

Tilskotsordning til fem mindre byar som ikkje er omfatta av byvekstavtalar

Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtalar er eit viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda, og må difor vidareførast utan opphald. Alle dei fem byområda har over mange år utarbeid fagleg grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot ei finansieringsordning. Byane treng forutsigbarheit frå staten. Desse fem byane har same transportutfordringar og har tilsvarende storleiker på dei fem byområda som i dag har tilgang til byvekstavtalar. Ramma på tilskotet som settast av må minst vere på same nivå som i dagen NTP, det vil seie minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Saksgang:

Saka vert lagt fram for formannskapet for endeleg vedtak.

Grunngjeving: Formannskapet har fått delegert mynde til å gi høyringsuttale på kommunen sine vegne i saker av prinsipiell karakter. Formannskapet uttalar seg på vegne av kommunen i regionale og nasjonale høyringar av prinsipiell karakter.

Saksopplysningar:

Nasjonal transportplan (NTP) er ein viktig arena for samordning, utgreiing, styring og prioritering i samferdselssektoren. Transportplanen blir denne gongen utarbeidd i ei periode som er prega av ekstraordinære hendingar som krigen i Ukraina, energikrise og stigande prisar. Regjeringa har

difor framskunda framlegginga av planen med eit år, til våren 2024, for å få ein transportplan som er oppdatert og tilpassa utfordringane og omstillingsbehova landet står overfor.

Samferdselsdepartementet og nærings- og fiskeridepartementet gav dei statlege transportverksemdene to hovudoppdrag, eit utgreiingsoppdrag og eit prioriteringsoppdrag, i samband med utarbeiding av ny nasjonal transportplan. Departementet inviterer no til å gi innspel til svara på desse to hovudoppdraga, og også dei andre leveransane i oppdraget. Svara utgjer kjernen i samferdselsverksemdene sine faglege innspel til stortingsmeldinga om NTP som er planlagd lagt fram våren 2024.

Høyringsnotat med transportverksemdene sine svar finn de her: [Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/horing-av-transportvirksomhetenes-svar-pa-ntp-oppdrag)

Møre og Romsdal fylkeskommune har invitert alle kommunane i fylket og andre aktørar til å gi innspel til fylkeskommunen sitt høyringssvar. Ålesund kommune har fått utsett frist til 10. mai med å gi innspel.

Innspel

Ålesund kommune har desse innspela til transportverksemdene sine svar på prioriteringsoppdraget:

E39 Ålesund – Molde

Ålesund kommune vurderer at det er sær viktig at fergefri E39 Ålesund – Molde blir planlagd og bygd ut som eit prosjekt.

Den nye vegen mellom Ålesund og Molde vil knyte regionane saman på ein måte som gir auka trafikantnytte, reduserte ulykkeskostnadar og auka verdiskaping. Særleg den reduserte reisetida vil vere positiv for trafikantane, og ikkje minst for næringslivet som slik vil få reduserte transportkostnadar.

Dersom traséen ikkje blir bygd ut som eit prosjekt, vil ein ikkje få ei god måloppnåing for vegprosjektet, som er å skape ein tettare bu-, arbeids- og næringsregion med kortare reisetid mellom byane. Dette må difor sikrast ved å det blir sett av tilstrekkeleg planleggingsmidlar for strekninga Vik – Breivika, slik at det kan lagast ein forpliktande plan om når heile strekninga skal stå klar.

E39 Vegsund – Breivika

Strekninga har tidlegare vore i NTP, men er tatt ut. Vegdirektoratet har no fått Statens vegvesen sitt planforslag for ny tunnelloysing til gjennomgang og kvalitetssikring. Prosjektet er dermed snart klart for realisering og må inn igjen i NTP.

Denne strekninga er den mest trafikkerte strekning i Møre og Romsdal, og den har mellom anna ein ÅDT langt over terskelverdiane for to tunnellop. På ein tilfeldig dag viste Statens vegvesen sine opne trafikkdata at det passerte i underkant av 26.000 bilar. Det må byggast nytt tunnellop for å redusere risikoen for alvorlege ulykker

Tilskotsordning til fem mindre byar som ikkje er omfatta av byvekstavtalar

Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtalar er eit viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda, og må difor vidareførast utan opphald. Alle dei fem byområda har over mange år utarbeid fagleg grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot ei finansieringsordning. Byane treng forutsigbarheit frå staten. Desse fem byane har same transportutfordringar og har tilsvarande storleiker på dei fem byområda som i dag har tilgang til byvekstavtalar. Ramma på tilskotet som settast av må minst vere på same nivå som i dagen NTP, det vil seie minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Jon Steven Hasseldal
kommunedirektør

Utrykte dokument i saka:

[Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag - regjeringen.no](#)

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

► Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen

Oppdragsnr.: 52209759 Dokumentnr.: 1 Versjon: 2 Dato: 2023-05-04



Oppdragsgiver: Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen
Oppdragsgivers kontaktperson: Gaute Rolv Dahl
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Einar Bowitz
Fagansvarlig: Frode Voldmo, Mads Veiseth, Inger Lise Tyholt
Andre nøkkelpersoner: Petter Cornelius Overaae Eiken

2	2023-05-04	Rapport etter revisjon	Frode Voldmo, Mads Veiseth, Petter Cornelius Overaae Eiken	Mads Veiseth, Einar Bowitz	Einar Bowitz
1	2023-04-19	Utkast rapport	Inger Lise Tyholt, Frode Voldmo, Mads Veiseth, Petter Cornelius Overaae Eiken	Frode Voldmo, Einar Bowitz	Einar Bowitz
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Bakgrunn og problemstilling

Jernbaneforum for Dovre- og Raumabanen ser behov for oppdatert kunnskap om mulighetene for, og effektene av redusert reisetid og økt kapasitet og frekvens på Dovre- og Raumabanen. «Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen» ble utarbeidet i 2016. Den ble gjennomført for å vurdere framtidig infrastrukturkapasitet og å identifisere infrastrukturtiltak på banen fram mot 2050. De overordnede rammene for satsing på jernbane er betydelig endret siden den gang. Det er derfor behov for å vurdere mulige tiltak med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2022-33 og transportetatens innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036.

I tillegg til å oppdatere tidligere kostnadsanslag, gjøres det en vurdering av mulige tiltak utover prosjekter som er under bygging eller med stor sannsynlighet vil bli realisert de nærmeste årene (referansealternativet). Dette gjelder blant annet dobbeltspor Oslo-Hamar og en del ytterligere tiltak, som vil føre til at referansealternativet har omtrent en halvtime kortere gjennomsnittlig reisetid med tog Oslo-Trondheim enn i dag (2023). Hovedvekten i utredningen er å analysere effektene av tiltakene på klimagassutslipp, energiforbruk og elektrisitetsforbruk som følge av endringer i andelen av passasjerer og gods som benytter tog og andre transportmidler.

Nye tiltak Lillehammer-Støren

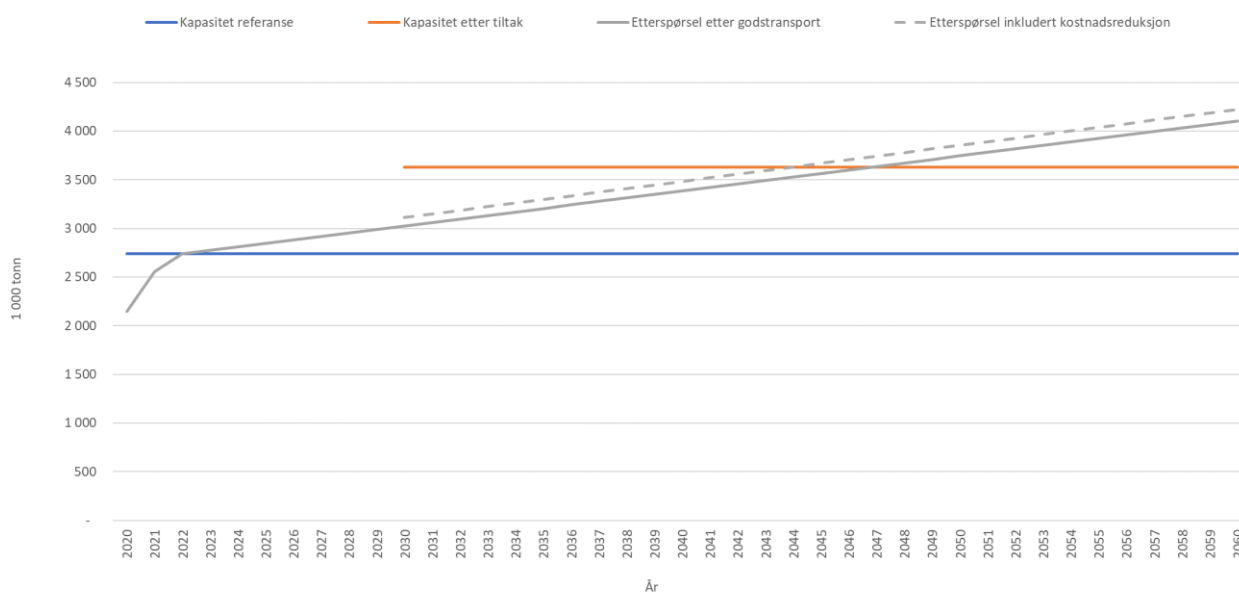
Tiltak for økt godstoglengde (tiltaksgruppe A) innebærer forlengelse av fire eksisterende kryssingsspor og bygging av ett nytt på Dovrebanen. Tiltaksgruppe B inneholder stasjonstiltak på tre stasjoner som muliggjør bedre kryssinger og dermed kortere gjennomsnittlig reisetid. Samtidig er det forutsatt offentlig kjøp av to ekstra avganger sammenlignet med referansesituasjonen, slik at det oppnås syv daglige avganger i tillegg til nattog. Tiltaksgruppe C består av en del ytterligere kjøretidstiltak som var inkludert i mulighetsstudien fra 2016. Dette gir betydelig kjøretidsreduksjon, men er også meget kostnadskrevende. Betydningen av tiltakene for frekvens og gjennomsnittlig kjøretid (de ulike avgangene har ulike kjøretider) er vist i Tabell S-1.

Tabell S-1: Hovedtrekk ved togtilbudet ved gjennomføring av tiltak

		I dag (2023)	Referanse	Tiltakspakke A	Tiltakspakke B	Tiltakspakke B + C
Persontog Oslo – Trondheim	Antall avganger	5 + natt	5 + natt	Ikke relevant	7 + natt	7 + natt
	Gj.snitt kjøretid	06:53	06:22	Ikke relevant	06:06	05:21
Godstog Oslo – Trondheim	Antall avganger	8	8	9	Ikke relevant	Ikke relevant
	Gj.snitt toglengde	514 meter	514 meter	600 meter	Ikke relevant	Ikke relevant

Økt godskapasitet på Dovrebanen gir overføring fra lastebil

Prognoser tilsier fortsatt vekst i etterspørselen etter godstransport på tog med Dovrebanen, men siden kapasiteten der allerede er fullt utnyttet, vil denne etterspørselsveksten likevel måtte gå med lastebil. De kapasitetsøkende tiltakene for gods vil derfor innebære at gods flyttes fra vei til bane. Tiltakene vil også innebære at kostnadene per tonnkilometer ved togtransport reduseres noe og motiverer vareeierne til å foretrekke noe mer togtransport enn i referansesituasjonen. Virkningene er vist i Figur S-1.



Figur S-1: Godskapasitet og etterspørsel etter godstransport med tog i referanse og etter tiltak (2030) på Dovrebanen. Tusen tonn/år

I 2030 vil overføring av gods fra lastebil til tog som følge av den økte togkapasiteten være differansen mellom den grå stiplede linjen (ny etterspørsel) og den blå linjen (kapasiteten for gods på bane i referansesituasjonen). Etterspørselen etter togtransport øker år for år, og det nye kapasitetstaket nås i 2043 (da etterspørselen indikert med stiplet grå linje møter ny kapasitet indikert ved oransje linje). Når kapasitetstaket er nådd, vil økningen i togtransporten være konstant fram til 2060, definert ved økningen i godskapasiteten (differansen mellom oransje og blå linje).

Kapasiteten i tonn øker som følge av tiltakene fra den blå til den oransje linjen. Samtidig vil etterspørselen etter godstransport med tog flytte oppover (den grå stiplede linjen). Dette medfører at det nye kapasitetstaket for godstransport med tog nås noe tidligere (i 2044) enn om vi ikke hadde fått kostnadsreduksjonen som følge av tiltaket (i 2047).

Flere avganger og kortere reisetid gir flere togreiser

Vi beregner effekt av tiltakspakke B og tiltakspakke B+C i tabell S-1, som begge har økt antall avganger og reduserte reisetider. Tiltakspakke B+C har sterkest reduksjon i reisetiden. Tiltakene gir mellom omtrent 500 og 800 flere togpassasjerer per døgn. Siden en ikke ubetydelig del av denne passasjerøkningen er nyskapt trafikk, vil nedgangen i antall flyreiser og bilreiser bli mindre enn dette. Grunnen til at antall bilturer per dag reduseres enda mindre, er at vi legger til grunn et bilbelegg på to personer per bil. Se Tabell S-2.

Tabell S-2 Beregnede markedsendringer persontransport av tiltak på Dovrebanen.

	Tiltakspakke B		Tiltakspakke B+C	
	2030	2060	2030	2060
Endring togreiser, %	22 %	22 %	28%	28%
Endring togreiser/dag	513	604	667	784
Endring bilturer/dag	-179	-211	-233	-274
Endring flyreiser/dag	-57	-67	-74	-87

Effekter på utslipp og energibruk

Vi oppsummerer her de samlede effektene i 2030 for gods- og persontransporten, for tiltakspakke A (gods) og B (person). Vi gjør oppmerksom på at tallene i tabellen ikke omfatter tiltakspakke B+C, som har noe større effekter, men kvalitativt samme effekter som tiltakspakke B. Dette er nærmere omtalt i rapporten.

Vi får en reduksjon i klimagassutslipp på 24 tusen tonn i 2030 og noe mindre reduksjon i 2060, se Tabell S-3. De største effektene finner vi i godstransporten, både når det gjelder utslipp og energibruk. Utslagene i klimagassutslippene er små fra endringene i persontransporten, særlig i 2060. Dette til tross for at vi har antatt en viss reduksjon i antall flyreiser.

Elektrisitetsforbruket går opp med 18 GWh i 2030, men blir lavere enn i referansebanen i 2060.

Tabell S-3 Samlede effekter på utslipp, samlet energibruk og elektrisitetsforbruk for tiltakspakke A (godstog) og B (persontog)

	2030	2060
Utslipp, tonn/år		
Gods	-19 400	-19 500
Person	-4 700	-1 500
I alt	-24 100	-21 000
Energibruk, GWh/år		
Gods	-58	-79
Person	-29	-10
I alt	-87	-89
Elektrisitetsforbruk, GWh/år		
Gods	16	-5
Person	2	-3
I alt	18	-8

Både for person- og godstransport antas det en økning i andelen utslippsfrie kjøretøy over tid, i størst grad for personbil. Det er en viktig forklaring på at utslippseffekten av overgang fra bil til tog blir mindre over tid, til tross for økende transportmengder over tid i referansebanen.

Energibruken (sum fossil og elektrisitet) går ned, særlig i godstransporten. Både overføring fra fossildrevet til elektrisk transport i person- og lastebilparken bidrar i seg selv til redusert energibruk fordi elektriske kjøretøy er mer energieffektive enn fossildrevne kjøretøy. I tillegg kommer at energieffektiviteten ved godstransport med tog er høyere også enn ved elektrisk lastebiltransport.

Tiltakene gir en viss økning i elektrisitetsforbruket på grunn av at en høy andel av lastebiltransporten som overføres til tog er fossildrevet, men denne effekten forsvinner i 2060 da andelen fossildrevne kjøretøy er lav også innenfor lastebiltransporten.

Betydningen av tiltak på Dovre- og Raumabanen

Utredningen har i hovedsak fokusert på effektene av mindre tiltak rettet mot person- og godstrafikken på Dovre- og Raumabanen (tiltaksgruppe A og B). Hver av disse tiltaksgruppene er anslått å ha en kostnad på i overkant av en milliard kroner. De vurderte tiltakene for persontog (tiltaksgruppe B) reduserer reisetiden betydelig for en del avganger, noe som gir en merkbar reduksjon i gjennomsnittlig reisetid. Mer kostbare tiltak for eksempel linjeomlegging, bygging av tunneler etc. (tiltaksgruppe C) vil gi større reisetidsreduksjoner for alle avganger og dermed ha ytterligere gunstige effekter på persontransporten med tog. Det er imidlertid vår vurdering at slike tiltak kan bli for kostbare til å kunne bli rettfærdiggjort med de nytteeffektene som oppnås. Det kan ikke utelukkes at det kan finnes ytterligere kostnadseffektive tiltak utover de vi har sett på, som kan gi nyttegevinster for persontransporten med tog (tiltakene som er vurdert for persontransport er alle hentet fra mulighetsstudien fra 2016)

I rapporten finner vi at det er godstiltakene (tiltaksgruppe A) som synes å gi de største effektene, et resultat av at Dovrebanens godskapasitet i dag (2023) er sprengt. Da vil selv de relativt beskjedne tiltakene med flere og lengre kryssingsspor få betydelig effekt på godsfordelingen vei/bane og også på klimagassutslipp i mange år framover. Det kan være grunn til å vurdere nærmere effektene av ytterligere kapasitetstiltak utover de vi har sett på i denne rapporten.

Følsomhet for andre forutsetninger

I en framtidig situasjon der kostnadene ved å drive transport basert på fossilt drivstoff blir høyere enn det som antas i referansebanen (2020-nivåer), vil etterspørselen etter både person- og godstransport med tog kunne bli betydelig høyere enn i vår standardberegning. I en situasjon med allerede sprengt kapasitet for godstransport på Dovrebanen vil dermed nytten av kapasitetsøkende tiltak for gods i form av utslippsreduksjoner bli vesentlig høyere enn i vår standardberegning. I en slik situasjon med høyere kostnader for bil- og flytransport enn i referanseberegningen vil også behovet for økt kapasitet i persontransporten bli større, og en lang rekke tiltak, både når det gjelder rullende materiell og infrastruktur, kan vurderes nærmere.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	8
2	Grunnlag for vurderinger	10
2.1	Mål og tiltak i mulighetsstudien	10
2.2	Endringer siden mulighetsstudien fra 2016	12
2.3	Dagens situasjon	13
2.4	Referansealternativet	14
3	Nye tiltak Lillehammer-Støren	15
3.1	Tiltakspakke A: Økt godstoglengde	15
3.2	Tiltakspakke B: Bedre kryssinger persontog	16
3.3	Tiltakspakke C: Kortere kjøretid persontog	17
3.4	Oppsummering av tiltak	19
4	Markedsanalyse gods	20
4.1	Dagens situasjon, 2020	20
4.2	Framskrivninger godstransport, 2030 og 2060	20
4.3	Beregningsforutsetninger	21
4.4	Virkningsberegning av tiltaket	22
4.5	Følsomhetsanalyse	25
5	Markedsanalyse persontransport	27
5.1	Dagens situasjon persontransport	27
5.2	Framskrivning til referansesituasjon 2030 og 2060	28
5.3	Markedseffekter	29
5.4	Endringer i utslipp, energi og elektrisitet	31
6	Avsluttende kommentarer	32
	Referanser	34
	Vedlegg	35

1 Innledning

Bakgrunn

Jernbaneforum for Dovre- og Raumabanen ser behov for oppdatert kunnskap om mulighetene for, og effektene av redusert reisetid og økt kapasitet og frekvens på Dovre og Raumabanen. «Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen» ble utarbeidet i 2016. Mulighetsstudien ble gjennomført for å vurdere framtidig infrastrukturkapasitet / - behov og identifisere infrastrukturtiltak på banen fram mot 2050. Bakgrunnen for mulighetsstudien er knyttet til den beskrivelse som er gjort av strekningen i NTP 2014–2023.

Endrede forutsetninger de senere årene ha vesentlig betydning for valg av tiltak. Det bryr at flere av prosjektene som ble analysert i mulighetsstudien fra 2016 ikke lenger kan legges til grunn.

Det økonomiske handlingsrommet for tiltak på Jernbanen i NTP 2025-2036 blir etter alt å dømme betydelig lavere enn hva som har vært tilfellet de senere årene.

I arbeidet med kommende NTP har Regjeringen uttalt at «[...] gjeldende nasjonal transportplan er ikke lenger realistisk», og at man ikke kan «planlegge etter ambisjoner som ikke er troverdige å gjennomføre» [1]. Bane NOR har uttalt at de «har forlatt tanken om de store dobbeltsporinvesteringene, men følger den overordnede planen likevel og bygger det som gir mest effekt» [2].

For å oppdatere den tidligere mulighetsstudien til hva som er realistiske tiltak på Dovre- og Raumabanen i dagens økonomiske og politiske kontekst, gjennomfører Norconsult denne mulighetsstudien. Studien er gjennomført innenfor en begrenset ramme når det gjelder tid og ressursbruk og bygger på offentlige tilgjengelige dokumenter og egne beregninger. Beregningene er i stor grad overordnede og generelle, ofte basert på elastisiteter for betydningen av ulike påvirkningsfaktorer. Elastisitetene bygger på forskning og utredninger der de nasjonale transportmodellene for gods- og persontransport er benyttet. Så selv om beregningene er forenklede og bygger på anslåtte elastisiteter, er disse hentet fra utredninger der de store modellene er benyttet.

Problemstilling

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ønsker å synliggjøre konsekvensene av redusert reisetid og økt kapasitet og frekvens på Dovre og Raumabanen. Man ønsker spesielt å anslå effektene på klimagassutslipp, energibruk (uansett energibærer) og på elektrisitetsforbruk av å forbedre jernbanens konkurransevne og derigjennom fordelingen av personreiser og godsmengder mellom vei og bane (og eventuelt andre transportmidler).

Innholdet i rapporten

Tiltakspakker

Først gis en oversikt over endringer i hvordan de foreslåtte prosjektene i 2016 er behandlet i nåværende Nasjonal Transportplan NTP 2022-2033. Med utgangspunkt i disse endringene og dagens situasjon på strekningen, defineres det et referansealternativ for kapasitet og reisetid/framføringstid for person- og godstrafikk på strekningen. Basert på referansealternativet og tiltak forslått i NTP og mulighetsstudien foreslås det ytterligere tiltak med utgangspunkt i vurderinger av kostnader og nytteeffekter. Det defineres flere tiltaksalternativ for gjennomføring fram mot 2033.

På grunnlag av kostnadsberegningene i Mulighetsstudien fra 2016 og fra NTP presenteres oppdaterte kostnadsanslag for tiltakene i de ulike tiltakspakkene. Det er ikke gjort nye kostnadsberegninger; de opprinnelige kostnadsanslagene er prisjustert.

Markedsanalyse

Det gjennomføres en markedsanalyse av tiltakene for henholdsvis persontransport og godstransport. Basert på en framskrivning av dagens trafikk basert på forventet befolknings- og inntektsvekst, samt de endringer i reisetider og kapasitet som tiltakene gir, beregnes effektene på person- og godstransporten.

Analysene baserer seg på en elastisitetstilnærming basert på resultater fra forskning og modellbaserte analyser i andre prosjekter.

De foreslåtte tiltakene for godstransporten mellom Oslo og Trondheim, vil avhjelpe den kapasitetsmangelen som sannsynligvis vil vokse fram i løpet av noen år, i takt med forventet økning i etterspørselen. I 2030 vil det i referansealternativet være mange vareeiere som ut fra kostnadsforhold hadde ønsket å frakte varene med tog, som blir avvist på jernbanen og må velge lastebil i stedet. En økning i kapasiteten for godstransport på bane, vil skifte hele eller deler av lastebiltransporten til jernbane. Også kostnadene per tonnkilometer med tog vil gå ned som følge av lengre tog. Dette vil gjøre tog mer attraktivt for vareeierne. Vi gjør overordnede beregninger av begge disse effektene.

For persontransporten gjør vi beregninger basert reisetids- og frekvenselastisiteter fra litteraturen, kombinert med de antatte endringene som tiltakene medfører.

Konsekvenser for utslipp og energi

I tilknytning til markedsanalysen gjøres det etterberegninger av betydningen endret transportmønster for det samlede energiforbruket knyttet til denne transporten, samt klimagassutslipp og elektrisitetsforbruk. Her tas det høyde for antatt utvikling i andelen utslippsfrie kjøretøy i årene og tiårene framover.

Det gjøres også analyser og vurderinger av hvordan konklusjonene påvirkes av alternative forutsetninger om framtidige energipriser.

2 Grunnlag for vurderinger

2.1 Mål og tiltak i mulighetsstudien

I mulighetsstudien fra 2016 var følgende samfunns mål definert [3]:

- Dovrebanen nord skal bidra til at kommunene i transportkorridoren Oppdal – Trondheim i sterkere grad integreres i det samlede arbeids-, bolig- og servicemarkedet i Trondheimsregionen, og da på en slik måte at jernbanen tar en større andel av det totale transportvolumet.
- Romsdalen med togtilbudet på Raumabanen skal utvikles ut fra hensynet til Trondheim som regionhovedstad.
- Dovre- og Raumabanen skal utvikles med tanke på reiselivets og næringslivets behov for utvikling.
- Dovrebanen skal øke sin markedsandel slik at store deler av trafikkveksten kan tas kollektivt.
- Dovrebanen skal bidra til at næringslivets transportbehov mellom Østlandet (Alnabru) og Midt-Norge kan bli tilfredsstillt mer effektivt.

For å nå samfunns målene ble det i mulighetsstudien også definert effektmål knyttet til frekvens, pålitelighet og kjøretid som vist i Tabell 2-1. Disse effektmålene er også lagt til grunn ved de oppdaterte vurderingene, med enkelte justeringer i indikatorer for måloppnåelse.

Tabell 2-1: Effektmål i mulighetsstudien

Effektmål	Indikatorer for måloppnåelse i mulighetsstudien	Indikatorer for måloppnåelse i denne rapporten
Høyere frekvens for både person- og godstog, slik at det tilbys tilstrekkelig transportkapasitet og valgmuligheter for reisetidspunkt	Frekvens for regiontog på strekningen Oppdal – Trondheim Frekvens for gjennomgående persontog Oslo – Trondheim Antall godstog Oslo – Trondheim Frekvens for regiontog Åndalsnes – Dombås – Trondheim	Persontog: Frekvens Oslo – Trondheim og Åndalsnes – Dombås Godstog: Frekvens og tog lengde
Mer pålitelig togtilbud uten forsinkelser	Andel av alle persontog som kommer frem i rett tid Andel av alle godstog som kommer frem i rett tid	Det er gjort kvalitative vurderinger, ettersom effektmålet er lite målbart i denne fasen.
Kortere reisetid med tog mellom byer og tettsteder	Reisetid Værnes – Trondheim – Melhus Reisetid Trondheim – Oppdal Reisetid Oslo - Trondheim	Kjøretid Oslo – Trondheim og Åndalsnes – Dombås er benyttet som indikatorer for persontog

I mulighetsstudien ble det foreslått en rekke tiltak på strekningen Lillehammer – Trondheim som til sammen skulle bidra til å nå effektmålene, som vist i Tabell 2-2. Tiltakene ble samlet i to alternative pakker med konsentrasjon av tiltak henholdsvis nord og syd for Dombås. Begge pakkene ga en kjøretidsbesparelse på 60 minutter mellom Lillehammer og Trondheim, hvorav 15 minutter på strekningen Trondheim – Støren. På grunn av pågående utbyggingsprosjekter på strekningene Trondheim – Støren og Oslo – Lillehammer er vurdering av tiltak avgrenset til strekningen Støren – Lillehammer. Pågående prosjekter er beskrevet i referansealternativet i kapittel 2.4.

Tabell 2-2: Skjermdump av tiltak foreslått i mulighetsstudien fra 2016. Tiltakene er konsentrert i Gudbrandsdalen.

Strekning	Tiltak	Kjøretidsforkortelse	Tiltak mnok
Heimdal - Sjøberg	Linjeomlegging, ny Vassfjellet tunnel	5	2 300
Sjøberg - Støren	Dobbeltspor	10	5 200
Støren - Garli	Linjeomlegging, nye tunneler	8	6 245
Berkåk - Garli	Linjeomlegging km 471,6-474,5	2	
Berkåk - Fagerhaug	Linjeomlegging		4 710
Fagerhaug - Oppdal	Kontaktledningsbytte	15	-
Oppdal	Stasjonsombygging		120
Engan	Nytt kryssingsspor		160
Kongsvoll	Forlengelse kryssingsspor		240
Hjørkinn	Kurveretting, forlengelse kryssingsspor		
Kongsvoll - Fokstua	FATC/ERTMS - hastighetshøyning (sth >130)		-
Fokstua - Gardsenden	Partielt dobbeltspor/Forlengelse kryssingsspor		-
Dombås	Stasjonsombygging		550
Dovre	Forlengelse kryssingsspor		
Dovre - Brennhau	3 Planoverganger		
Dovre - Brennhau	Ny bru over Lågen, kurveretting		
Dovre - Brennhau	Kurveretting	9	3 310
Brennhau - Sel	Linjeomlegging		
Sel - Otta	Kurveretting		
Sel - Otta	Santering 14 planoverganger		
Dovre - Otta	Kontaktledningsbytte		-
Otta	Stasjonsombygging		120
Sjøa	Kurveretting	1	110
Kvam	Kurveretting		
Kvam	Planovergang		
Kvam - Vinstra	4 planoverganger	2	400
Kvam - Vinstra	Linjeomlegging		
Vinstra	Stasjonsombygging		120
Hundorp	Kurveretting		
Hundorp	Forlengelse og kurveretting		
Km 250	Kurveretting	2	450
Frya	Ny bru over Frya kurveretting		
Kvam - Ringebu	Kontaktledningsbytte		-
Ringebu	Ny bru over Våla, kurveretting	0	
Fåberg	Linjeomlegging		
Hove	Kurveretting sp. 1	6	1 500
Hove - Lillehammer	Kurveretting		
Total kjøretidsforkortelse		60	
Kjøretidsforkortelse Oppdal-Trondheim		40	25 535

2.2 Endringer siden mulighetsstudien fra 2016

I mulighetsstudien ble det tatt utgangspunkt i prosjekter omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 [4], og foreslått ytterligere tiltak utover disse prosjektene. En kartlegging av prosjektene som lå til grunn for foreslåtte tiltak viser at prosjektenes omfang og tidspunkt for gjennomføring er endret i gjeldende NTP 2022 – 2033. Dette innebærer at flere av prosjektene som ble forutsatt i 2016 ikke lenger kan legges til grunn. En oversikt over forutsetninger i mulighetsstudien og disse prosjektenes status i dag (våren 2023) er vist i Tabell 2-3.

Tabell 2-3: Forutsetninger i mulighetsstudie og status 2023

Forutsetning i mulighetsstudie	Hensikt	Status 2023
Elektrifisering av Røros- og Solørbanen	Deler av vekst i godstransport skal gå over Røros- og Solørbanen	Ikke omtalt i NTP 2022-2033
Intercityutbygging med dobbeltspor Oslo – Lillehammer	Redusere kjøretid med ca. 55 minutter	NTP 2022-2033 inkluderer dobbeltspor Oslo – Hamar og en verdioptimalisert utbygging Hamar – Lillehammer. Dette innebærer at det ikke bygges dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer, men at det planlegges med tiltak på denne strekningen for å forbedre togtilbudet.
Innføring av ERTMS	Forberede kapasitet gjennom optimalisert avstand mellom togene	ERTMS er under innføring og skal etter gjeldende plan (Nasjonal signalplan) være ferdig utbygd i 2034. Prosjektet er forsinket og revidert plan er under utarbeidelse.
Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen	Ibruktakelse av mer miljøvennlige tog, forberede forbindelsen mellom Norge og Sverige	Elektrifisering av Trønderbanen (Trondheim – Stjørdal) og Meråkerbanen (Hell – Storlien) er under bygging og skal være ferdig i 2024. Det er ikke planlagt elektrifisering av resten av Trønderbanen (Stjørdal – Steinkjer)
Trønderbanen: Heimdal – Støren Dobbeltspor Søberg – Støren Vassfjellet tunnel	Kortere kjøretid, økt kapasitet Gjennomkjøring til godsterminal på Torgård	Prosjektene er ikke omtalt i gjeldende NTP, ny godsterminal planlegges uten tunnel gjennom Vassfjellet. Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen (KTT) skal legge til rette for to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer og har prioritet i NTP 2022-2033.

I årene etter mulighetsstudien har bevilgninger til jernbaneformål vært rekordhøye, med en økning fra om lag 17 MRD årlig gjennomsnitt i NTP 2014-2023 til om lag 29 MRD årlig gjennomsnitt i NTP 2022-2033. Bevilgningene har finansiert store utbyggings- og fornyelsesprosjekter som skal muliggjøre et forbedret togtilbud. Flere prosjekter har imidlertid vært preget av kostnadsoverskridelser, og kombinert med en forventning om redusert økonomisk handlingsrom, vil det bli behov for harde prioriteringer i kommende budsjettperioder. I arbeidet med kommende NTP har Regjeringen uttalt at «[...] gjeldende nasjonal transportplan er ikke lenger realistisk», og at man ikke kan «planlegge etter ambisjoner som ikke er troverdige å gjennomføre» [1].

I NTP 2022-2033 ble det innført effektpakker for jernbanen, som er samlinger av tiltak for å oppnå en effekt. Innenfor hver effektpakke kan Bane NOR optimalisere tiltak (prosjekter) så lenge den samlede effekten oppnås. Tanken er at dette skal kutte kostnader og øke nytten i hvert prosjekt. Som følge av dette har Bane NOR uttalt at de «har forlatt tanken om de store dobbeltsporinvesteringene, men følger den overordnede planen likevel og bygger det som gir mest effekt» [2].

I vurdering av foreslåtte tiltak i mulighetsstudien og utarbeidelse av nye pakker med tiltak er det forsøkt å samle enkle tiltak som til sammen kan gi høy effekt på måloppnåelse av kjøretid og frekvens.

2.3 Dagens situasjon

Dagens togtilbud på Dovre- og Raumabanen er vist i Tabell 2-4.

Togtilbud persontog

Persontogene på Dovre- og Raumabanen drives av SJ Norge etter at de vant konkurransen om togtrafikken i 2019. På Dovrebanen har togtilbudet økt fra tre til fem dagtog sammenlignet med tilbudet som lå til grunn for mulighetsstudien. På Raumabanen kjøres det fire dagtog med korrespondanse mot Oslo. Tilbudet er noe redusert i helg, og særlig på lørdager.

Raskeste kjøretid på Dovrebanen er 6 timer og 37 minutter (morgentoget Oslo – Trondheim), mens lengste kjøretid (ettermiddagstog Oslo – Trondheim) bruker om lag én time lenger. Dette skyldes ugunstige kryssinger som følge av at flere stasjoner ikke har tilstrekkelig antall plattformer for av- og påstigning.

Togtilbud gods

I henhold til tilbudskonsept T22Godstrafikk [5] kjøres det i dag inntil åtte godstog per dag mellom Oslo (Alnabru godsterminal) og Trondheim (Heggstadmoen eller Brattøra godsterminaler). Antall avganger varierer noe i løpet av uken med høyere trafikk i ukedagene enn i helgene. Gjennomsnittlig tog lengde er 514 meter.

På Raumabanen kjøres det ett godstog Åndalsnes – Oslo (Alnabru godsterminal) med maks tog lengde 460 meter. Ruten kjøres med dieseldrevne lokomotiver Åndalsnes – Dombås og elektriske lokomotiver Dombås – Alnabru.

Punktlighet

Punktlighet måles som andelen tog som ankommer endestasjon og Oslo S innenfor 03:59 minutter (05:59 for langdistansetog og godstog). For persontog var punktligheten i 2021 84,1 % for Dovrebanen og for Raumabanen 89,8 % (2021) [6]. For godstog var punktligheten 81 % for Dovrebanen og 85,2 % for Raumabanen.

Bane NORs punktlichetsmål i 2023 90 % for persontog og 80 % for godstog. I mulighetsstudien var punktlichetsmålet 95 % innenfor 02:59 minutter for både person- og godstog.

2.4 Referansealternativet

For å kunne sammenligne effekten av tiltak på strekningen Støren/Åndalsnes – Lillehammer er det etablert et referansealternativ. Dette alternativet viser togtilbudet slik det kan bli etter fullføring av prosjekter som er under bygging eller som med høy sannsynlighet vil bli realisert i løpet av få år. Kostnader for prosjektene i referansealternativet er vurdert.

Prosjektene vil påvirke kjøretid og kapasitet for gods- og persontog mellom Oslo og Trondheim/Åndalsnes, som vist i Tabell 2-4. Ved vurdering av kjøretider er det tatt utgangspunkt i eksisterende ruteplan og trukket fra kjøretidsbesparelser oppgitt i Bane NORs prosjektbeskrivelser. Dette innebærer om lag 30 minutters redusert kjøretid for persontogene på Dovrebanen.

Referansealternativet innebærer oppgradert infrastruktur, noe som vil kunne påvirke robustheten positivt.

Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen

Prosjektet består av en rekke tiltak som til sammen skal muliggjøre to lokaltog i timen hver vei mellom Støren/Melhus og Stjørda/Steinkjer. Prosjektet skal i tillegg tilrettelegge for et bedre tilbud for fjerntog og godstrafikk [7]. Tiltakene skal etter planen tas i bruk høsten 2028.

Dobbeltspor Oslo – Hamar

For sammenhengende dobbeltspor Oslo – Hamar gjenstår strekningene Eidsvoll – Langset (under bygging, ferdig høsten 2023), Kleverud – Sørli – Åkersvika (under bygging, ferdig høsten 2027) og Åkersvika – Hamar stasjon (under planlegging, ferdig 2029). For Dovrebanens fjerntog medfører prosjektene kortere kjøretid, i tillegg til økt robusthet. I tillegg til kortere kjøretid blir det mulig å unngå lange kryssinger samtidig som man ivaretar økt regiontogtrafikk [8].

Optimalisert utbygging Hamar – Lillehammer

Utbygging av dobbeltspor mellom Brumunddal og Moelv er under planlegging og vil gi kortere kjøretid for Dovrebanens fjerntog [8]. I tillegg vil prosjektet gi bedre kryssingsmuligheter.

Tabell 2-4: Togtilbud i 2023 og referanse

		I dag (2023)	Referansealternativ
Persontog Oslo – Trondheim	Antall avganger	5 + natt	5 + natt
	Minste kjøretid	06:37	06:06
	Lengste kjøretid	07:38	07:07
	Gj.snitt kjøretid	06:53	06:22
Persontog Åndalsnes – Dombås (-Oslo)	Antall avganger	4	4
	Minste kjøretid	01:20	01:20
	Lengste kjøretid	01:28	01:28
	Gj.snitt kjøretid	01:22	01:22
Godstog Oslo – Trondheim	Antall avganger	8	8
	Gjennomsnittlig tog lengde	514 meter	514 meter
Godstog Oslo - Åndalsnes	Antall avganger	1	1
	Toglengde	460	460

3 Nye tiltak Lillehammer-Støren

Basert på referansealternativet og tiltak foreslått i NTP og mulighetsstudien er det utarbeidet nye pakker med tiltak spisset mot effektmål for gods- og persontog. Pakkene består av tiltak mellom Lillehammer og Støren, og forutsetter at prosjektene beskrevet i referansealternativet er ferdig utbygd. Følgende tiltakspakker er vurdert:

- Tiltakspakke A: tiltak som muliggjør økt godstoglengde
- Tiltakspakke B: tiltak som bedrer kryssingsmulighetene for persontog
- Tiltakspakke C: tiltak som gir redusert kjøretid

Tiltakene som inngår i tiltakspakke A er hentet fra Jernbanedirektoratets godsstrategi for NTP 2022-2033 [9]. Tiltakene i tiltakspakke B og C er hentet fra mulighetsstudien fra 2016.

Tiltak som inngår i pakke A og B er vurdert å være tiltak med antatt høy effekt sammenlignet med investeringskostnad. Tiltak som inngår i pakke C er vurdert å være tiltak der effekten er mindre sett opp mot investeringskostnadene). For persontog er tiltakenes effekt på kjøretid og frekvens vurdert. Dette er gjort ved å ta utgangspunkt i eksisterende ruteplan og trekke fra kjøretidsbesparelser beregnet i mulighetsstudien.

Ved estimering av kostnader er det investeringskostnader for tiltak på selve linja som er vurdert. Eventuelle andre kostnader knyttet til økt hensettingsbehov, forbedret strømforsyning mv. er ikke vurdert/inkludert. Dette gjelder også driftskostnader.

3.1 Tiltakspakke A: Økt godstoglengde

Økt kapasitet for skinnegående gods mellom Oslo og Trondheim/Åndalsnes kan oppnås ved enten å kjøre flere eller lengre godstog. Flere godstog vil gi økt kjøretid eller kreve omfattende utbygging av kryssingsspor og/eller dobbeltsporparseller. I Jernbanedirektoratets godsstrategi for NTP 2022-2033 er det derfor anbefalt å øke godstoglengdene for å utnytte trekkraften i moderne lok [9].

I godsstrategien er det beskrevet seks tiltak for å forbedre kryssingsmulighetene mellom Oslo og Trondheim/Åndalsnes for å kunne øke toglangden til minimum 600 meter for godstog. Av disse forutsettes forlengelse av Melhus kryssingsspor som del av referansealternativet (Kapasitetsøkende tiltak i Trøndelag), slik at tiltakspakke A består av følgende tiltak:

- Forlengelse av Jessheim kryssingsspor¹
- Forlengelse av Dovre kryssingsspor
- Nytt kryssingsspor ved Gardsenden nord for Dombås
- Forlengelse av Kongsvoll kryssingsspor
- Forlengelse av Oppdal kryssingsspor

Etter gjennomføring av tiltakspakke A vil det være mulig å kjøre togtilbudet som vist i Tabell 3-1. Antall avganger er hentet fra tilbudskonsept T2033 [10].

For godstog til og fra Åndalsnes forutsettes det at ruteplanen konstrueres slik at man unngår kryssinger mellom godstog på Raumabanen ettersom lengste kryssingsspor her er 313 meter.

¹ Jessheim er utenfor tiltaksområdet, men er likevel tatt med ettersom det er identifisert som nødvendig for å øke toglangden og ikke inngår i referansealternativet.

Tabell 3-1: Togtilbud etter innføring av tiltakspakke A

		Referansealternativet	Tiltakspakke A
Godstog Oslo – Trondheim	Antall avganger	8	9
	Toglengde	514 meter (gjennomsnitt)	Minimum 600 meter
Godstog Oslo - Åndalsnes	Antall avganger	1	2
	Toglengde	460 meter	Inntil 650 meter

Til tross for at tiltakspakken ikke er rettet mot persontog vil flere kryssingsmuligheter kunne muliggjøre bedre ruteleier og bedre robusthet i ruteplanen for persontog.

Tiltakene har en estimert kostnad på i overkant av 1,1 milliarder kroner (2022-nivå).

Tabell 3-2: Oppdatert kostnadsestimat for Tiltakspakke A

Post	Verdi
Kostnadsestimat (2019) for Jessheim, Melhus, Dovre. Antatt jevnt fordelt på kryssingssporene.	410 MNOK
Kostnadsestimat (2019) for Kongsvoll, Oppdal og Gardsenden	630 MNOK
Sum kostnadsestimat (2019)	1 040 MNOK
Sum kostnadsestimat (2019), unntatt Melhus (antatt 1/3 av estimat)	905 MNOK
Prisvekst 2019-2022 (SSB tabell 0865 Byggekostnadsindeks for veganellegg, i alt)	23 %
Oppdatert kostnadsestimat (2022)	1 115 MNOK

3.2 Tiltakspakke B: Bedre kryssinger persontog

Tiltakspakke B er rettet mot persontog, og har som mål å redusere den gjennomsnittlige kjøretiden for dagtogene på Dovrebanen samt muliggjøre forbedret korrespondanse med øvrig kollektivtrafikk.

På grunn av høy kapasitetsutnyttelse på enkeltsporet strekning er det stor variasjon i kjøretid mellom de ulike dagtogene, med én times forskjell mellom korteste og lengste kjøretid. Dette skyldes at enkelte avganger får lange kryssingsopphold som følge av tett trafikk og lang avstand mellom kryssingsspor.

I mulighetsstudien fra 2016 ble det vektlagt tiltak som muliggjorde systemkryssinger på stasjoner med passasjerutveksling. Dette innebærer faste kryssinger mellom persontog og gjør at man kan tilpasse korresponderende busser slik at disse kan håndtere av- og påstigende passasjerer i begge retninger. I mulighetsstudien fra 2016 ble det kartlagt hvilke stasjoner som hadde størst potensial for slik matetraffikk fra tilgrensende regioner. Dette var (i synkende rekkefølge) Dombås, Oppdal, Otta, Vinstra, Ringebu, Støren og Berkåk.

For at to persontog skal kunne krysse på en stasjon med passasjerutveksling, er det behov for to spor til plattform. Avhengig av antall kryssinger og antall reisende kan det også være behov for planskilt kryssing for de reisene (over- eller undergang) [11]. Med to-timers frekvens vil persontogene måtte krysse omtrent hver time. Som i mulighetsstudien i 2016 er det tatt utgangspunkt i at alle persontog krysser på Dombås, der de også korresponderer med Raumabanens tog. Oppdal og Vinstra stasjoner, som ligger om lag en times kjøretid henholdsvis nord og syd for Dombås er derfor naturlige stasjoner for systemkryssinger for persontog.

Basert på disse forutsetningene, som også lå til grunn for mulighetsstudien fra 2016, er følgende tiltak vurdert som særlig gunstige og er derfor inkludert i tiltakspakke B:

- Oppdal stasjon: ny plattform og undergang
- Dombås stasjon: ny plattform, ny undergang, endring i sporgeometri for økt gjennomkjøringshastighet
- Vinstra stasjon: ny plattform og undergang

Tiltakene gjør det mulig å ivareta faste kryssinger for persontog og vil muliggjøre at gjennomsnittlig kjøretid reduseres, som vist i Tabell 3-3. Det er antatt at forbedrede kryssingsmuligheter gjør det mulig å fremføre samtlige tog med kjøretid tilsvarende korteste kjøretid i referansesituasjon, noe som reduserer gjennomsnittlig kjøretid mellom Oslo og Trondheim med 26 minutter til 6 timer og 6 minutter. Flere kryssingsmuligheter vil også muliggjøre en mer robust ruteplan, som igjen kan påvirke punktligheten positivt. Samtidig er det forutsatt offentlig kjøp av to ekstra avganger sammenlignet med referansesituasjonen, slik at det oppnås syv daglige avganger i tillegg til nattog. Dette vil medføre høy utnyttelse av infrastrukturen, som igjen vil påvirke robusthet negativt.

Tabell 3-3: Mulig togtilbud etter gjennomføring av Tiltakspakke B

		Referanse	Tiltakspakke B
Persontog Oslo – Trondheim	Antall avganger	5 + natt	7 + natt
	Minste kjøretid	06:06	06:06
	Lengste kjøretid	07:07	06:06
	Gj.snitt kjøretid	06:22	06:06
Persontog Åndalsnes – Dombås (-Oslo/ Trondheim)	Antall avganger	4	7
	Minste kjøretid	01:20	01:20
	Lengste kjøretid	01:28	01:28
	Gj.snitt kjøretid	01:22	01:22

Kostnadsestimat for tiltakene slik de er beskrevet i mulighetsstudien fra 2016 er vist i Tabell 3-4. Det er ikke gjort oppdaterte beregninger av estimatene utover indeksregulering av priser. Oppdatert kostnadsestimat er marginalt lavere enn estimater for tiltakspakke A, på i underkant av 1,1 milliarder kroner.

Tabell 3-4: Kostnadsestimat for tiltakspakke B

Post	Verdi (avrundet til nærmeste hele million)
Stasjonstiltak Oppdal (2016)	124 MNOK
Stasjonstiltak Dombås (2016)	551 MNOK
Stasjonstiltak Vinstra (2016)	124 MNOK
SUM stasjonstiltak (2016)	799 MNOK
Prisvekst 2016-2022 (SSB tabell 0865 Byggekostnadsindeks for veganlegg, i alt)	36 %
Kostnadsestimat stasjonstiltak (2022)	1 088 MNOK

3.3 Tiltakspakke C: Kortere kjøretid persontog

Tiltakspakke C består av tiltak foreslått i mulighetsstudien fra 2016 som reduserer kjøretiden på Dovrebanen. For at toget skal være konkurransedyktig mot fly og andre transportmidler, er kjøretid en viktig parameter.

I tiltakspakke C er det tatt utgangspunkt i tiltakene i alternativ 2 mulighetsstudien i 2016 (alternativ 2 hadde noe lavere kostnader sammenlignet med alternativ 1. Alternativ 2 består av tiltak konsentrert sør for Dombås). I tiltakspakke C er det kun tatt med tiltak som bidrar til redusert kjøretid, og det forutsettes at tiltakspakke B allerede er gjennomført. Togtilbudet blir dermed tilsvarende som beskrevet i Tabell 3-4, men med 45 minutter fratrekk i kjøretid. Tiltakene i pakken består av en rekke oppgraderinger og linjeomlegginger som vist i Tabell 3-5 og gir kjøretidsreduksjon på ytterligere 45 minutter.

Det er tatt utgangspunkt i tiltakene slik de er beskrevet i kapittel 6 i mulighetsstudien. Det er ikke foretatt nye vurderinger av tiltakenes gjennomførbarhet eller effekt.

Tabell 3-5: Tiltakspakke C

Delstrekning	Tiltak	Kjøretidsreduksjon
--------------	--------	--------------------

Støren – Garli	Linjeomlegging, nye tunneler, rassikring	8 min
Berkåk – Garli	Linjeomlegging km 471,6 – 474, 5	2 min
Berkåk - Fagerhaug - Oppdal	Linjeomlegging, kontaktledningsbytte	15 min
Dovre – Brennhaug – Sel – Otta	Sanering av planoverganger, kurveretting og linjeomlegging	9 min
Sjoa	Kurveretting	1 min
Kvam – Vinstra	Kurveretting, sanering av planoverganger	2 min
Hundorp – Frya	Kurveretting, ny bru	2 min
Fåberg - Hove	Linjeomlegging, kurveretting	6 min
SUM		45 min

I tillegg til kjøretidsreduksjoner vil tiltakene føre til en mer robust infrastruktur, som igjen vil kunne påvirke påliteligheten i systemet positivt.

Kostnadene blir imidlertid høye, på i underkant av 23 milliarder kroner (2022-prisnivå). Kostnadsestimat for tiltakene slik de er beskrevet i mulighetsstudien fra 2016 er vist i Tabell 3-6. Det er ikke gjort oppdaterte beregninger av estimatene utover indeksregulering av priser.

Tabell 3-6: Kostnadsestimat for tiltakspakke C

Post	Verdi
Støren – Garli (2016)	6 245 MNOK
Garli – Berkåk (2016)	
Berkåk – Fagerhaug – Oppdal (2016)	4 710 MNOK
Dovre – Brennhaug – Sel – Otta (2016)	3 310 MNOK
Sjoa (2016)	110 MNOK
Kvam – Vinstra (2016)	400 MNOK
Hundorp – Frya (2016)	450 MNOK
Fåberg – Hove (2016)	1 500 MNOK
Sum tiltak (2016)	16 725 MNOK
Prisvekst 2016-2022 (SSB tabell 0865 Byggekostnadsindeks for veganellegg, i alt)	36 %
Kostnadsestimat tiltakspakke C (2022)	22 776 MNOK

3.4 Oppsummering av tiltak

En oppsummering av togtilbudet som følge av tiltakene er vist i Tabell 3-7. Ettersom tiltakspakke A ikke retter seg mot persontog er det ikke vist endringer persontogtilbudet for dette tiltaket. Tilsvarende for tiltakspakke B og C.

Tabell 3-7: Sammenligning av togtilbud ved gjennomføring av tiltak

		I dag (2023)	Referanse	Tiltakspakke A	Tiltakspakke B	Tiltakspakke B + C	Tiltakspakke A+B+C
Kostnader				1 115 MNOK	1 088 MNOK	23 864 MNOK	24 979 MNOK
Persontog Oslo – Trondheim	Antall avganger	5 + natt	5 + natt	IR	7 + natt	7 + natt	7 + natt
	Minste kjøretid	06:37	06:06	IR	06:06	05:21	05:21
	Lengste kjøretid	07:38	07:07	IR	06:06	05:21	05:21
	Gj.snitt kjøretid	06:53	06:22	IR	06:06	05:21	05:21
Persontog Åndalsnes – Dombås (- Oslo)	Antall avganger	4	4	IR	6	6	6
	Minste kjøretid	01:20	01:20	IR	01:20	01:20	01:20
	Lengste kjøretid	01:28	01:28	IR	01:28	01:28	01:28
	Gj.snitt kjøretid	01:22	01:22	IR	01:22	01:22	01:22
Godstog Oslo – Trondheim	Antall avganger	8	8	9	IR	IR	9
	Gjennomsnittlig tog lengde	514 meter	514 meter	600 meter	IR	IR	600 meter
Godstog Oslo - Åndalsnes	Antall avganger	1	1	2	IR	IR	2
	Tog lengde	460	460	Inntil 650 meter	IR	IR	Inntil 650 meter

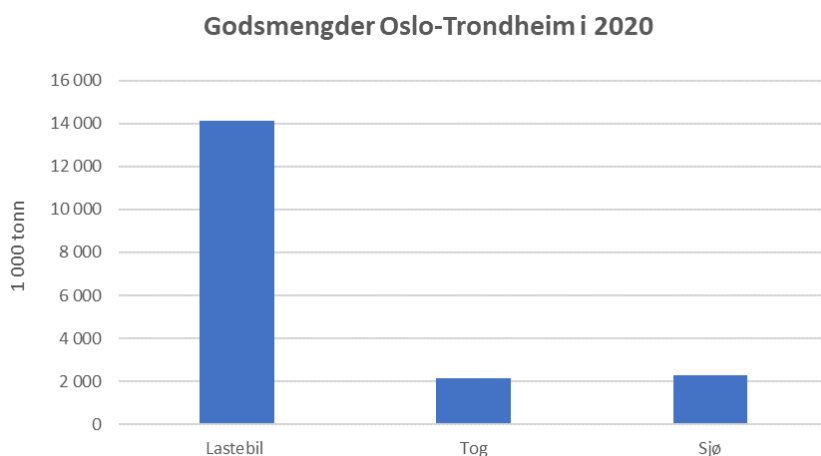
IR = Ikke relevant

I mulighetsstudien fra 2016 var det et krav om 210 minutter (3,5 timer) kjøretid Lillehammer – Trondheim og 75 minutter kjøretid Oppdal – Trondheim. Gjennomføring av tiltakspakke C gjør det mulig å oppnå en kjøretid Lillehammer – Trondheim på om lag 216 minutter og mellom Oppdal og Trondheim på om lag 72 minutter.

4 Markedsanalyse gods

4.1 Dagens situasjon, 2020

I denne analysen av godstransport mellom Oslo og Trondheim har vi valgt å avgrense oss til gods på vei og bane. Noe som vil være uproblematisk siden de andre transportmidlene, sjø og fly, i liten grad er konkurransedyktig på denne strekningen. Dagens (2020) godsstrømmer på strekningen Oslo -Trondheim fordelt på transportmiddel er vist i Figur 4-1. Dette er godsmengder innenfor og til/fra korridoren. Denne transportkorridoren inkluderer armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund.



Figur 4-1: Godsstrømmer (i 1 000 tonn) på strekningen Oslo – Trondheim fordelt på transportmiddel. Dette inkluderer godsmengder innenfor og til /fra korridoren. Kilde [12]

Fra Oslo til Trondheim er det mulig å kjøre rv3 Østerdalen og langs E6 via Dovre (Gudbrandsdalen) med bil. Veistandarden mellom Oslo og Trondheim er god slik at mye gods fraktes på vei. Det er ønskelig at mer gods skal fraktes på bane, men på grunn av rutetider, framføringstid, fremkommelighet og mangel på kapasitet er dette et mindre attraktivt transportmiddel. Punktlighet er vurdert å være største problemet for godstransport på bane [13]. Dette knyttet til at godstog blir stående på kryssingsspor bl.a. i påvente av møtende tog eller feil på infrastruktur. Flere og lengre kryssingsspor samt økt frekvens (1 avgang ekstra) kan bidra til å løse noe av problemet. Det vil da være mulig å benytte lengre tog på denne banestrekningen.

4.2 Framskrivninger godstransport, 2030 og 2060

Basert på tidligere beregninger gjennomført av TØI av dagens situasjon (2020) og fremtidig utvikling i antall tonn gods i 2060 mellom Oslo – Trondheim har vi gjennomført beregninger av hva godskapasitet vil være uten tiltak og etterspørsel etter godstransport for perioden 2020 til 2060. TØI [12] viser til en vekst i etterspørselen på 67 prosent fra 2020 til 2060 for gods på bane mellom Oslo og Trondheim. Dette inkluderer transport til/fra og internt i korridoren. Basert på TØI's beregninger for godsvolum i 2020 og 2060 får vi beregnet årlig endring i godsvolum 36 000 tonn. Men som følge av en stor vekst i godsvolum på Dovrebanen i 2021 og 2022 på til sammen 27 prosent², har vi oppjustert TØI's prognose for etterspørselen ved å anta

² Se: <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2022/sterk-vekst-i-godstrafikken-pa-bane-i-2021/> og <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2023/vekst-i-godstrafikken-i-2022/>

samme årlige vekst som i den opprinnelige rapporten, med utgangspunkt i den nye og høyere 2022-nivået. Dette medfører at etterspørselen etter godstransport med jernbane vil være høyere enn det TØI har beregnet frem mot 2060.

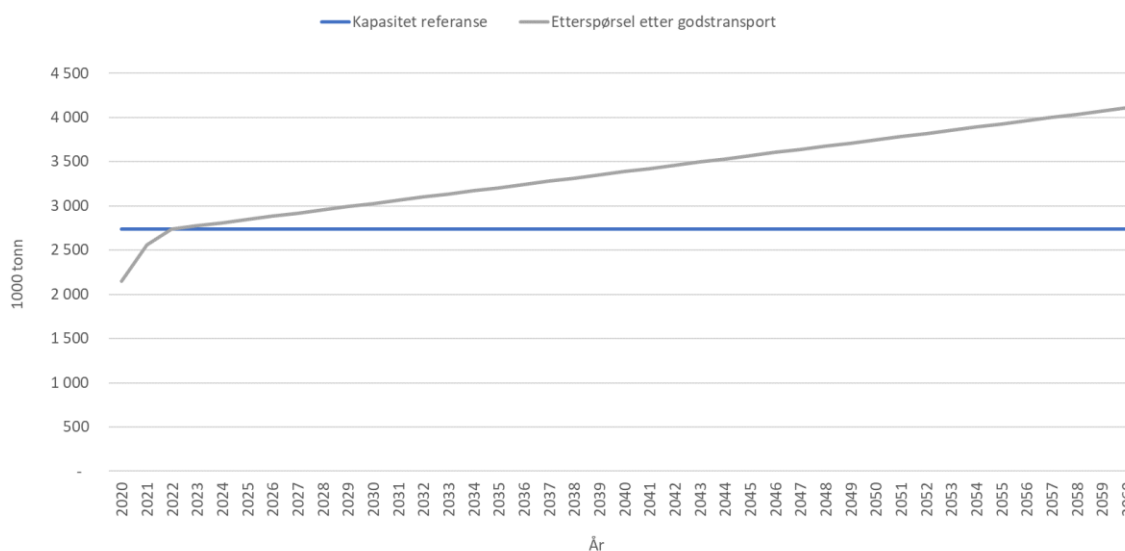
Det er videre gjort en antakelse om at kapasitetsutnyttelsen på tog var 100 prosent i 2022. Det foreligger ikke noen offisielle tall for godskapasiteten på Dovrebanen, men en rekke uttalelser fra bane NOR og andre tyder klart på at kapasiteten i 2022 var fullt utnyttet. Vi har derfor definert faktisk godstransport på Dovrebanen i 2022 som identisk med transportkapasiteten (tonn/år).

Denne kapasiteten og den antatte etterspørselen medfører at man vil få en overskuddsetterspørsel etter godstransport på bane allerede i 2024. Godskapasitet i referanse uten tiltak vil være den samme for hele perioden fra 2020 til 2060, beregnet til 2 738 tusen tonn per år. Se Vedlegg A for beregning av godskapasitet og etterspørsel etter godstransport med tog.

Figur 4-2 viser godskapasitet med tog Oslo – Trondheim uten tiltak og etterspørselen etter godstransport i perioden 2020 til 2060. Den horisontale blå linjen viser dagens og fremtidig godskapasitet dersom det ikke gjennomføres tiltak.

Dette er også det som er referanse kapasitet for godsmengder på tog og denne vil være den samme alle år.

Etterspørselen etter godstransport med tog er den grå linjen, basert på den transportformen vareeierne ønsker, gitt kostnadene for jernbane- og veitranport. De siste årene har etterspørsel etter godstransport vært stor, noe figuren viser. Godskapasiteten på jernbane var nådd 2022. Dette har medført en overskuddsetterspørsel etter gods på bane som vil fortsette å vokse. Dette betyr at ikke alle vareeiere som vil benytte bane til transport av gods får muligheten til dette og blir i stedet «tvunget» til å benytte lastebil.



Figur 4-2: Kapasitet tog Oslo-Trondheim uten tiltak og etterspørsel etter godstransport i perioden 2020 til 2060. Mengde gods i 1 000 tonn/år.

4.3 Beregningsforutsetninger

Det er gjennomført beregninger av endringer i godsmengder, klimagassutslipp, energiforbruk og strømforbruk for godstransport som følge av tiltak med flere og lengre kryssingsspor på Dovrebanen. Det er gjort beregninger av et referansealternativ som er fremtidig situasjon uten tiltaket og tiltaksalternativet, som er Tiltakspakke A i kapittel 3-1. Det er forutsatt at dette innebærer en økning i gjennomsnittlig toglengde fra

514 meter i referansesituasjonen til 600 meter i tiltakssituasjonen. Togfrekvensen blir økt med en avgang per døgn som følge av tiltaket, fra 8 til 9 avganger.

Det er antatt at 19 prosent av godset som fraktes med tog på strekningen Oslo - Trondheim skal videre med tog til Bodø, se Vedlegg B. Denne andelen er beregnet med utgangspunkt i godsmengder hentet fra Nasjonal godstransportmodell (NGM).

Kostnadene ved togtransport er beregnet med utgangspunkt i tog lengden. Jo lengre tog, desto flere tonn kan fraktes på et tog, noe som reduserer kostnadene per tonnkilometer. Basert på tidligere beregnede distansekostnader for jernbane etter tog lengde utført av Transportøkonomisk institutt [14] har vi beregnet distansekostnader (kr per tonnkm) for tog. Se Vedlegg C for beregning av endring i distansekostnader (kr per tonnkm) per meter tog lengde. Kostnaden for tog er beregnet til 0,064 kr per tonnkm i referansen. I denne beregningen er det lagt grunn 50 tonn per vogn³. Økningen i tog lengden innebærer med våre forutsetninger en reduksjon i kostnaden per tonnkilometer med 8 prosent.

Videre er det antatt at andelen utslippsfrie kjøretøy i 2030 og 2060 vil være på henholdsvis 17 og 65 prosent i korridoren. Denne andelen er basert på prognoser utarbeidet av TØI [15] hvor det skilt mellom ulike utviklingsbaner, blant annet en mer aktiv tiltaksbane og en mer passiv «hvileskjærbane». Vi har valgt en mellomting mellom disse to utviklingsbanene. I tiltaksbanen vil alle lastebiler være utslippsfrie i 2060, mens i hvileskjærbanen vil langt under halvparten av alle lastebiler være utslippsfrie i 2060. Sammensetningen av de utslippsfrie lastebilene i tiltaksbanen består av hydrogen og batterielektriske kjøretøy. Det også noen kjøretøy som går på biogass, men i det store og hele utgjør disse en så liten andel slik at vi velger å se bort fra denne energiteknologien. Det er videre antatt at det vil være samme energibruk for batterielektriske og hydrogendrevne kjøretøy slik at vi vil ikke skille mellom disse utslippsfrie energiteknologiene. De vil bli behandlet som batterielektriske kjøretøy.

Kostnadselastisiteten uttrykker den prosentvise endringen i etterspørselen etter godstransport med tog per prosentvise endring i togkostnaden (kroner per tonnkilometer). Denne elastisiteten er forutsatt å være -0,36 og er fastlagt med utgangspunkt i tidligere beregninger av endring i tonn gods med tog ved innføring av sporbruksavgift, i analyser gjennomført av Transportøkonomisk institutt, se Vedlegg C.

Se Vedlegg B for en fullstendig oversikt over beregningsforutsetninger lagt til grunn for beregning av klimagassutslipp, energiforbruk og strømforbruk.

4.4 Virkningsberegning av tiltaket

Kapasitetsøkning

Tiltaket omfatter flere og lengre kryssingsspor på Dovrebanen, noe som gjør at det er mulig å benytte lengre godstog på denne banestrekningen. I referansen er gjennomsnittlige tog lengde 514 meter, mens i tiltak er den 600 meter. Disse tog lengdene er benyttet i beregningene for 2030 og 2060. Kryssingssporene er antatt å være ferdigbygd omkring år 2030, så vi antar at åpningsår vil være 2030. Det er i referanse 8 togavganger tur/retur, mens det i tiltaket vil være 9 avganger tur/retur Oslo-Trondheim.

Når tog lengden blir lengre, gir dette økt godskapasitet på toget. Dette vil igjen påvirke transportkostnadene for frakt av gods med tog. I referansen er godskapasitet på toget beregnet til 713 tonn per tog. I tiltak vil tog lengden øke med 86 meter, noe som vil kunne øke godsmengden per tog med 127 tonn. Økt tog lengde og en ekstra avgang på Dovrebanen medfører med denne forutsetningen at kapasiteten for transport av gods vil øke med 892 tusen tonn per år.

³ Kostnadsmodellen i NGM (Nasjonal godstransportmodell).

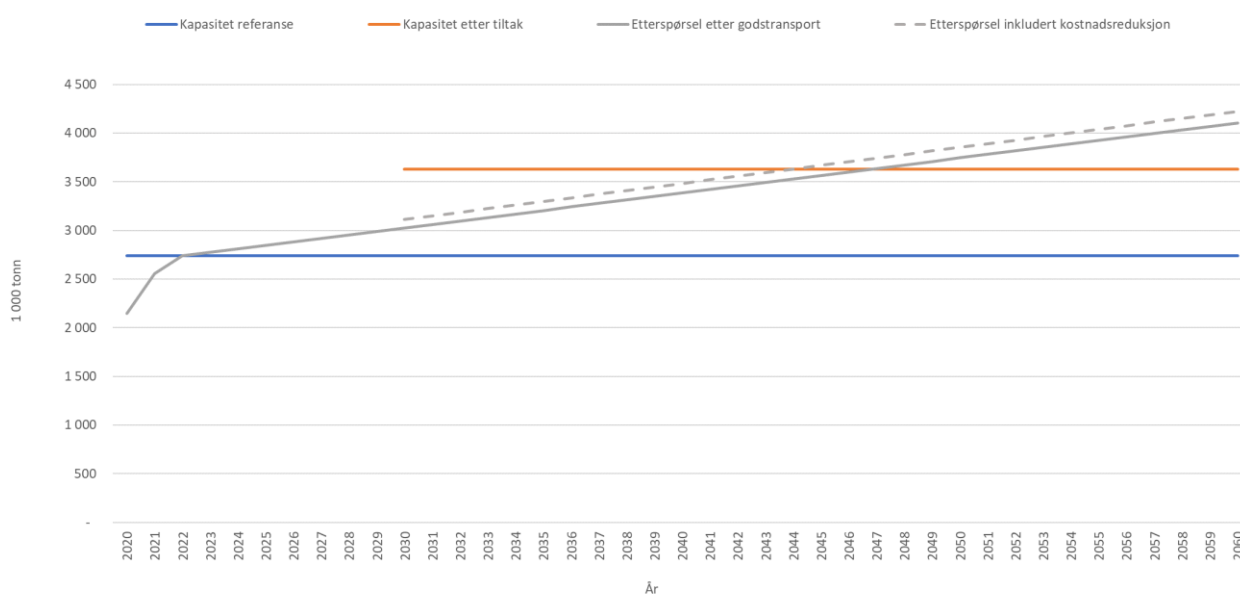
Godskapasiteten etter tiltak vil dermed være 3 629 tonn per år. I Figur 4-3 er godskapasiteten etter tiltak vist som den rette oransje linjen. Differansen mellom oransje og blå linje viser hvor mye godskapasiteten har økt som følge av tiltaket.

Etterspørselsøkning

Kostnadsendringen som følge av økt tog lengde er beregnet med utgangspunkt i distansekostnader ved ulike tog lengder hentet fra en tidligere studie utført av Transportøkonomisk institutt [14]. Fra denne studien og gitt forutsetningen om økt tog lengde, har vi beregnet at kostnaden for frakt av god med tog reduseres med 8 prosent som følge av tiltaket.

Videre beregnes en endring i etterspørselen etter gods på tog som følge av kostnadsreduksjonen og den forutsatte kostnadselastisiteten⁴. Etterspørselen etter gods på tog vil øke med disse forutsetningene øke med 2,9 prosent i alle år, sammenlignet med referansebanen. Se Vedlegg E for en mer detaljert gjennomgang av beregning av endring i kostnader og gods på tog.

Figur 4-3 viser at som følge av tiltaket vil etterspørselen etter godstransport med tog flytte oppover (den gå stiplede linjen). Dette medfører at det nye kapasitetstaket for godstransport med tog nås noe tidligere (i 2044) enn om vi ikke hadde fått kostnadsreduksjonen som følge av tiltaket (i 2047).



Figur 4-3: Godskapasitet og etterspørsel etter godstransport med tog i referanse og etter tiltak (2030) på Dovrebanen

I 2030 vil overføring av gods fra lastebil til tog tilsvare avstanden mellom den grå stiplede linjen og den blå linjen (kapasiteten for gods på bane i referansesituasjonen). Etterspørselen etter togtransport øker år for år, og det nye kapasitetstaket nås i 2044 (da etterspørselen indikert med stiplet grå linje møter ny kapasitet indikert ved oransje linje). Når kapasitetstaket er nådd, vil økningen i togtransporten være konstant fram til 2060, definert ved økningen i godskapasiteten (differansen mellom oransje og blå linje).

Endringer i klimagassutslipp

Vi antar at godset som overføres kommer fra lastebil. Endringene i klimagassutslipp kommer som resultat av færre kjøretøykilometer med fossildrevne lastebiler. Dette medfører med våre forutsetninger en reduksjon i

⁴ Hvor mange prosent etterspørselen etter godstransport med tog endres når kostnaden per tonnkilometer øker med 1 prosent.

antall kjøretøykilometer med lastebil i 2030 og 2060, noe som reduserer utslippene med lastbil i 2030 og 2060. Siden andelen utslippsfrie lastebiler forutsettes å være 17 prosent i 2030, økende til 65 prosent i 2060, vil reduksjonen i klimagassutslipp bli mindre i 2060 enn i 2030.

Tabell 4-1 viser beregninger av virkninger av tiltak på gods fraktet med lastebil og tog samt endring i utslipp fra lastebil som følge av endret godsmengder på lastebil. Tiltaket gir en reduksjon i klimagassutslipp på ca. 20 tusen tonn årlig både i 2030 og i 2060. Reduksjonen i antall kjøretøykilometer med lastebil er mye større i 2060, men effekten av dette på klimagassutslippene oppveies av at andelen utslippsfrie kjøretøy er mye høyere i 2060.

Tabell 4-1: Endring i klimagassutslipp (tonn CO₂ per år) fra lastebil etter tiltak i 2030 og 2060

Virkningsberegninger, utslipp	2030	2060
Endring i gods på tog, 1000 tonn/år	375	892
Endring i antall kjtkm/år lastebil	-19 845 847	-47 155 243
Endring utslipp lastebil, CO₂ tonn/år	-19 437	-19 475

Reduksjonen i utslipp fra lastebiler vil være mindre i 2060 enn i 2030, siden vi antar at en større andel lastebiler vil være utslippsfrie i 2030.

Energiforbruk (sum elektrisitet og fossile drivstoff)

I beregningen av energibruk og klimagassutslipp på vei har man tatt utgangspunkt i distansen Svinesund til Bodø for å få med det som det som går inn/ut av korridoren. På tog er avstanden mellom Kornsjø og Bodø benyttet. Se vedlegg A for nærmere beskrivelse. Det også tatt hensyn til at det fortsatt går dieseltog mellom Trondheim og Bodø. For beregning av endring i energibruk lastebil er det lagt til grunn et energiforbruk på 4,47 kWh per km for fossil lastebil og 1,88 kWh per km for elektrisk lastebil. Mens det for tog er lagt til grunn et energiforbruk på 0,051 kWh per (brutto) tonnkilometer for elektriske tog og 0,109 kWh per tonnkilometer for dieseltog, se Vedlegg B. Tabell 4-2 viser endring i energibruk med tog og lastebil i 2030 og 2060.

Ifølge beregningene reduseres energibruken (sum elektrisitet og diesel) med 80 GWh i 2030, mens lengre og flere tog fører med seg en økning i energibruken i togtransporten med 22 GWh. Samlet energibruk reduseres med 58 GWh i 2030 og 79 GWh i 2060 ifølge beregningene.

Tabell 4-2: Endring i energibruk med tog og lastebil i 2030 og 2060.

Virkningsberegninger, energibruk	2030	2060
Endring i energibruk lastebil, GWh	-80,0	-131,4
Endring i energibruk tog, GWh	22,2	52,8
Sum endring energibruk, GWh	-57,8	-78,7

Elektrisitetsforbruk

Tabell 4-3 viser endring i elforbruk med tog og lastebil i 2030 og 2060. Endringen i elektrisitetsforbruket er beregnet med de samme forutsetninger som beskrevet over, og i vedleggene. Endringen i elforbruket med tog blir den samme som endringen i energiforbruket. For lastebil vil bli en reduksjon i elektrisitetsforbruket som følge av overføringen av gods fra de lastebilene som er elektriske og over til tog. Denne beregningen tar utgangspunkt i andelen utslippsfrie kjøretøy i 2030 og 2060 på henholdsvis 17 og 65 prosent.

Tabell 4-3: Endring i elforbruk med tog og lastebil i 2030 og 2060.

Virkningsberegninger, elektrisitet	2030	2060
Endring i elektrisitet lastebil, GWh	-6,3	-57,6
Endring i elektrisitet tog, GWh	22,2	52,8
Sum endring i elforbruk, GWh	15,9	-4,8

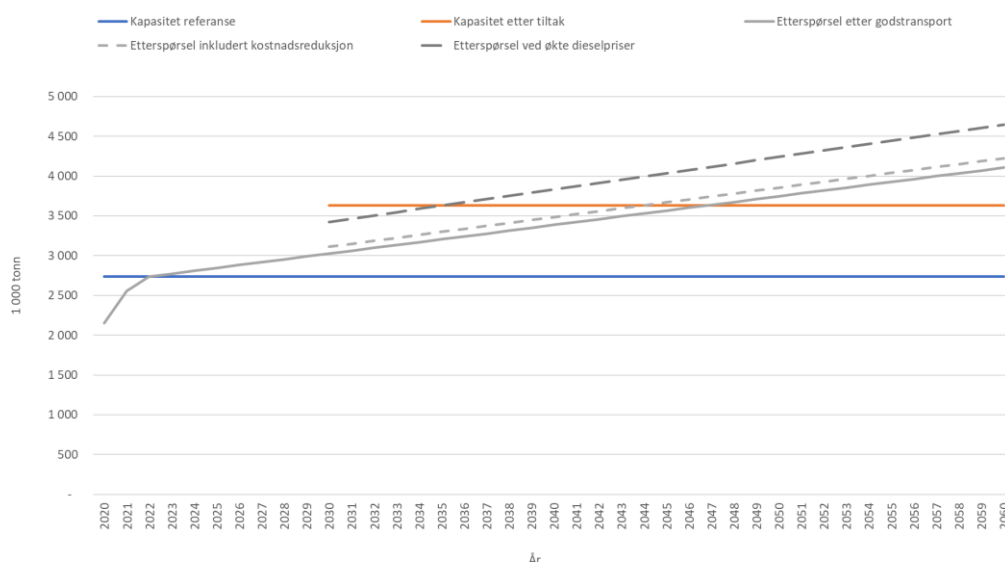
4.5 Følsomhetsanalyse

Det er her sett på hvilken betydning en økning i dieselpriiser i forhold til 2020-nivået kan ha på etterspørselen etter godstransport på bane og hvordan en slik situasjon vil påvirke effekten av jernbanetiltakene.

Som et regneeksempel har vi sett på en tenkt økning i etterspørselen etter togtransport som er ti prosent høyere enn i referansebanen som følge av høyere dieselpriiser eller CO₂-relaterte avgifter på lastebil. Som bakgrunn for regneeksemplet har vi gjennomført en NGM-beregning hvor dieselpriisene er blitt doblet, og resultatet ble en økning av nasjonal godstransport med tog på 10 prosent. Det indikerer at størrelsesordenen for regneeksemplet er rimelig.

Figur 4-4 viser godskapasitet og etterspørsel etter godstransport på bane i referanse og etter tiltak. Den oransje horisontale linjen viser godskapasitet etter tiltak og den lysegrå stiplede linjen etterspørselen etter godstransport på bane etter tiltak. Den mørkegrå stiplede linjen viser etterspørselen etter godstransport ved høyere dieselpriiser i vårt regneeksempel.

En økning i dieselpriiser i tillegg til kostnadsreduksjon som følge av tiltak på bane i 2030 medfører at kapasitetstaket allerede nås i 2036.



Figur 4-4: Godskapasitet og etterspørsel etter godstransport med tog i referanse og etter tiltak, samt 10 prosent økning i dieselpriiser (2030) på Dovrebanen

Tabell 4-4, Tabell 4-5 og Tabell 4-6 viser endring i klimagassutslipp, energiforbruk og elforbruk for tog og lastebil etter tiltak med økte dieselpriiser. Som følge av at kapasitetstaket nås tidligere ved økte dieselpriiser, vil reduksjonen i klimagassutslipp og energibruk være høyere enn uten denne endringen i priser. Beregnet strømforbruk vil bli høyere. Beregnet klimagassutslipp, energiforbruk og strømforbruk for 2060 vil være det

samme som uten økte dieselpriiser. Dette skyldes kapasitetsutnyttelsen for gods på Dovrebanen allerede er 100 prosent i 2060, slik at økt etterspørsel etter gods på tog som følge av økte dieselpriiser ikke slår ut i faktisk godstransport med tog.

Tabell 4-4: Endring i klimagassutslipp (tonn CO2 per år) fra lastebil med økte dieselpriiser i 2030

Virkningsberegninger, utslipp	2030	2060
Endring i gods på tog, 1000 tonn/år	687	892
Endring i antall kjtkm/år lastebil	-36 307 392	-47 155 243
Endring utslipp lastebil, CO2 tonn/år	-35 559	-19 475

Tabell 4-5: Endring i energibruk tog og lastebil med økte dieselpriiser i 2030

Virkningsberegninger, energibruk	2030	2060
Endring i energibruk lastebil, GWh	-146,4	-131,4
Endring i energibruk tog, GWh	40,6	52,8
Sum endring energibruk, GWh	-105,8	-78,7

Tabell 4-6: Endring i elforbruk tog og lastebil med økte dieselpriiser i 2030

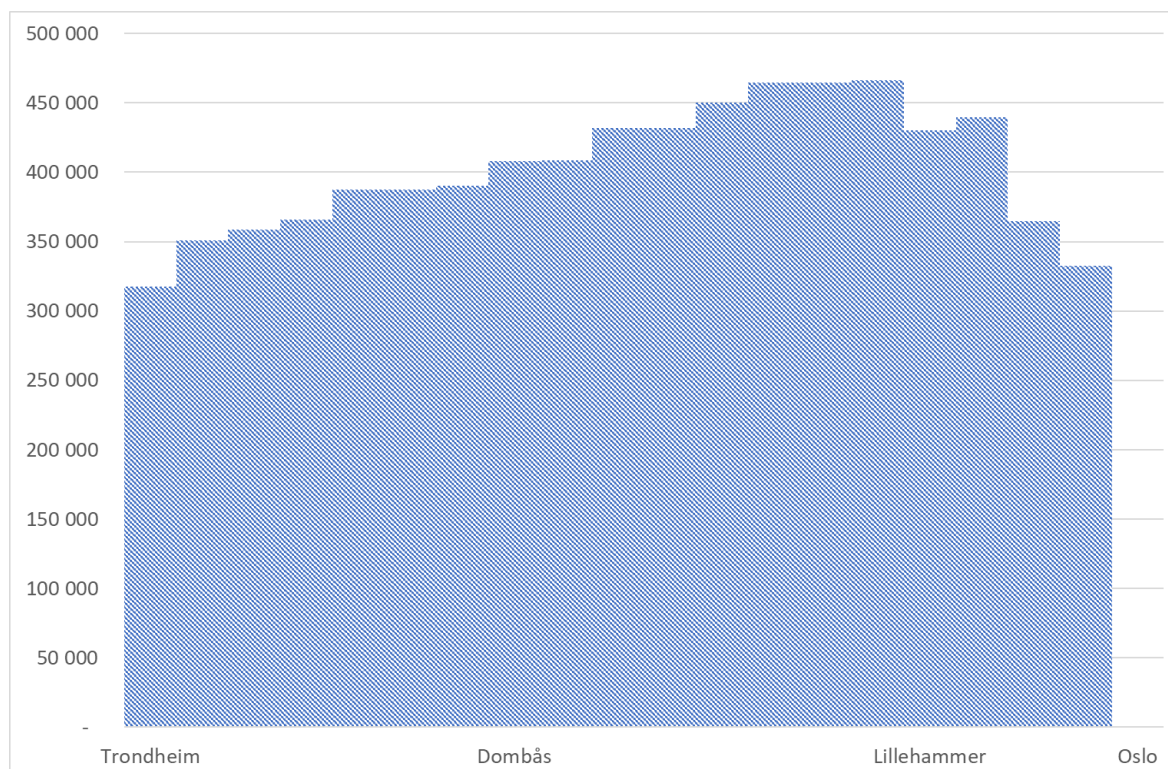
Virkningsberegninger, elektrisitet	2030	2060
Endring i elektrisitet lastebil, GWh	-11,6	-57,6
Endring i elektrisitet tog, GWh	40,6	52,8
Sum endring i elforbruk, GWh	29,0	-4,8

5 Markedsanalyse persontransport

5.1 Dagens situasjon persontransport

Det er SJ som i dag trafikkerer Dovrebanen med daglige fjerntog og nattog mellom Oslo og Trondheim. Passasjerstatistikk for 2022, som viser antall personreiser mellom stasjoner, er gjort tilgjengelig av SJ. Statistikken viser ikke bare reiser med start- og endepunkt på selve strekningen, men også reiser som benytter Dovrebanen og som har start- og/eller endepunkt på andre stasjoner på andre strekninger i det nasjonale jernbanenettet.

Det ble i 2022 gjennomført totalt 804.000 personturer med SJs tog på Dovrebanen på hele eller deler av strekningen mellom Oslo og Trondheim. Av disse var det 77 prosent som foretok hele reisen på SJs tog på Dovrebanen (se Figur 5-1). Om lag en tredjedel av reisene var mellom endepunktene Oslo S, Åndalsnes og Trondheim. Regner vi også med som endepunkttrafikk stasjonene Lillestrøm, Oslo Lufthavn og Melhus, blir andelen endepunkttrafikk omtrent 40 prosent. Underveistrafikken mellom Lillehammer og Støren og trafikk mellom stasjoner på denne strekningen og Trondheim og stasjoner sør for Lillehammer, utgjør dermed en betydelig del av reisene på Dovre- og Raumabanen.



Figur 5-1 Strekningsbelastning ombordpassasjerer per år (basert på SJ 2022) på strekningen Trondheim-Oslo. Passasjerer med både start- og endepunkt på selve strekningen, sum begge retninger med daglige fjerntog og nattog.

Totalmarkedet for persontransport i korridoren Trondheim-Oslo for dagens situasjon er beskrevet i rapporten Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036 (TØI 2022). Se Tabell 5-1. Kilden som benyttes er transportmodellberegninger for lange turer over 70 km, brutt ned geografisk på korridor nivå.

Transportkorridoren Trondheim-Oslo dekker i rapporten fra TØI et større område enn det som i utgangspunktet anses som jernbanens influensområde. Beskrivelsen omfatter derfor sannsynligvis et noe større antall personturer med personbil, buss og fly, enn det som i realiteten er i konkurranse med toget på strekningen. Imidlertid tar vår analyse av markedseffekter, ved bruk av valgte etterspørselastisiteter, implisitt høyde for at visse reiser er «bundet» til visse transportformer for eksempel på grunn av lang avstand

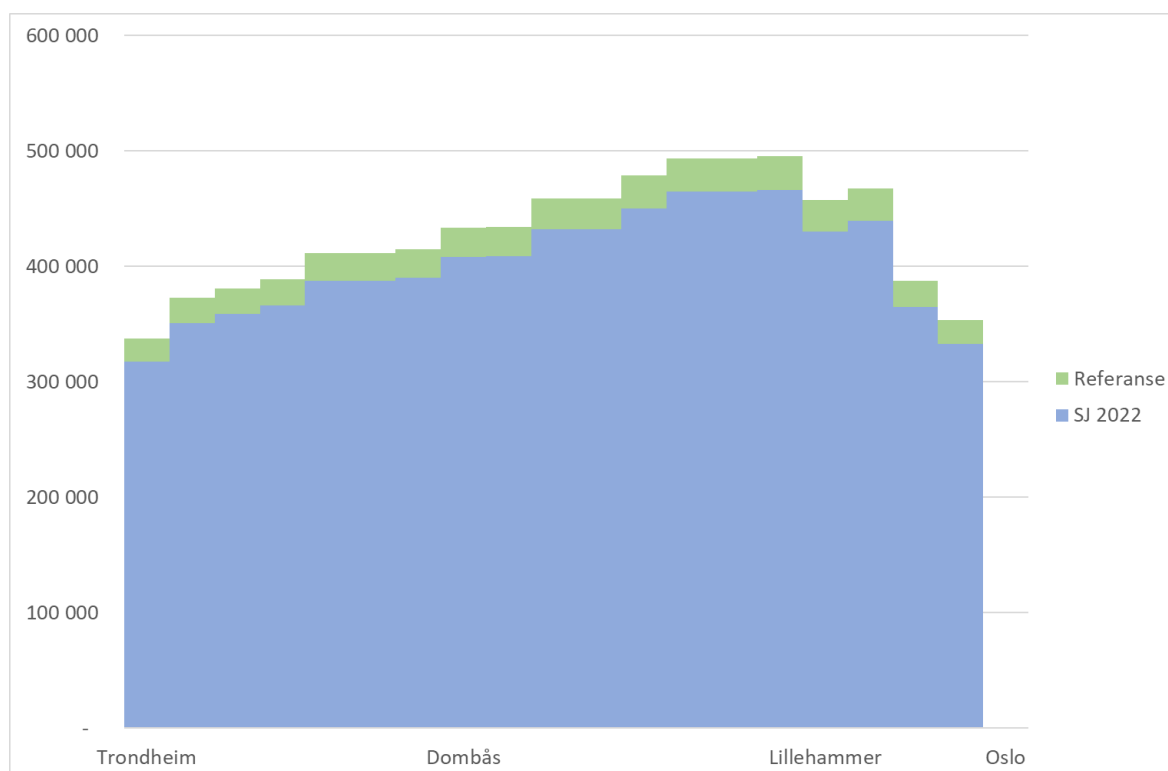
til nærmeste jernbanestasjon. Det er derfor relevant å benytte dette tallgrunnlaget når vi skal vurdere hvilken effekt tilbudsforbedringer på tog har på redusert bilbruk og klimagassutslipp.

Tabell 5-1 Antall reiser per dag til/fra og innen transportkorridoren Trondheim-Oslo, beregnet for år 2020 og 2060 med nasjonal persontransportmodell NTM6 [16], samt interpolerte verdier for år 2030.

	2020	2030	2060
Fly	2513	2614	2915
Personbil	15799	17774	23699
Kollektiv (buss og tog)	3235	3437	4044
SUM	21547	23825	30657

5.2 Framskrivning til referansesituasjon 2030 og 2060

Med utgangspunkt i passasjerstatistikken for tog på strekningen Trondheim-Oslo (SJ 2022), framskriver vi reiseetterspørselen med veksten fra dagens situasjon til 2030 i henhold til Tabell 5-1. Også kjøretidsforbedringer på strekningen mellom Lillehammer og Oslo vil påvirke reiseetterspørselen på strekningen mellom Trondheim og Oslo, men kjente gjennomførte tiltak innen 2030 er i prinsippet fanget opp i framskrivningen fra TØI. Med underliggende befolkningsutvikling og kjente tiltak i referansebanen antas med dette en samlet vekst i antall togpassasjerer på strekningen på 6 prosent fram til Referanse 2030 og 25 prosent til 2060. Figur 5-2 viser strekningsbelastning i dagens situasjon (blå) samt veksten til Referanse 2030 (grønn).



Figur 5-2 Strekningsbelastning ombordpassasjerer per år (basert på SJ 2022) på strekningen Trondheim-Oslo. Passasjerer med både start- og endepunkt på selve strekningen, sum begge retninger med daglige fjerntog og nattog. Anslått økning i passasjergrunnlaget til 2030 som følge av underliggende vekst i referansesituasjonen.

5.3 Markedseffekter

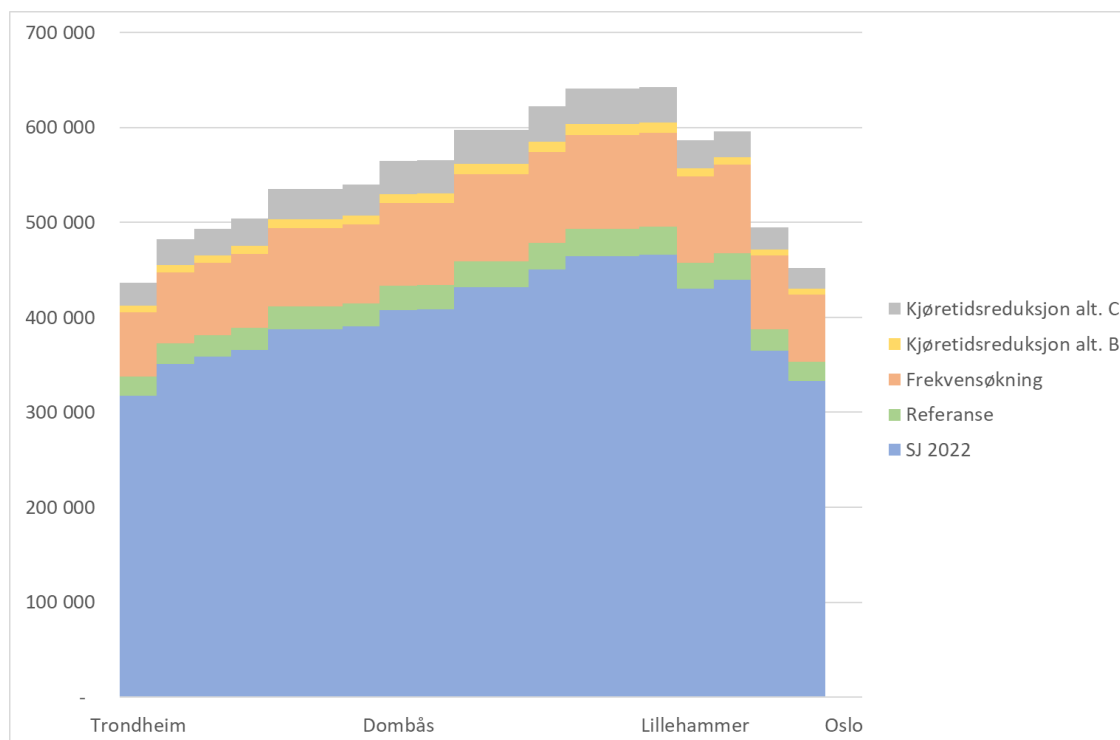
Vi beregner effekt av to tiltak. B: Bedre kryssinger og en økning i antall avganger fra 5 til 7 hver vei daglig og B+C: Flere nye tiltak, som gir nesten en times reisetidsreduksjon Oslo-Trondheim, se Tabell 5-2. Bedre kryssinger innebærer samtidig stopp på nordgående og sørgående tog på Oppdal og Dombås og kortere reisetid for avgangene som i utgangspunktet hadde lengre kjøretid. Dette gjør korrespondansen med bussruter til disse stasjonen enklere slik at korresponderende passasjerer får redusert ventetid buss-tog. Det nye stoppmønsteret for togene kan også gjøre det mulig med kostnadsbesparelser i busstrafikken, men det er ikke inkludert i beregningene. En situasjon med 7 daglige avganger på dagtid, gir i gjennomsnitt litt under to timer mellom avgangene, gitt at seneste daglige avgang skal ankomme endestasjonen før midnatt.

Tabell 5-2 Forutsetninger om reisetid og frekvens i 2030 og 2060.

	Referanse	B: Bedre kryssinger	B+C: Mange nye tiltak
Antall avganger dagtid	5	7	7
Gjennomsnittlig reisetid Oslo-Trondheim (tt:min)	6:22	6:09	5:24

Effekten av antatt økning fra 5 til 7 daglige avganger i hver retning er anslått til 20 prosent, basert på forutsatt ventetidselastisitet på -0,5 hentet fra KVVU Kongsvingerbanen (Norconsult 2020). Det forutsettes at tilbudsforbedringen for daglige fjerntog gir etterspørselsendringer i togmarkedet generelt på strekningen, og at potensialet for reiseetterspørsel for nattog implisitt følger samme markedsutvikling som for daglige fjerntog.

Effekten av kjøretidsreduksjoner varierer avhengig av i hvilken grad tiltakene påvirker den relative reisetidsendringen på de enkelte reiserelasjonene (start- og målpunkt for reisen), basert på forutsatt reisetidselastisitet på -0,6 hentet fra KVVU Kongsvingerbanen (Norconsult 2020). Samlet effekt på strekningen er anslått til 2 prosent økning i antall ombordpassasjerer som følge av tiltakene i alternativ B. Når vi forutsetter samlet alternativ B+C, anslås effekten av kjøretidsreduksjoner på antall ombordpassasjerer å variere over strekningen, med mellom 7 og 10 prosent, se Figur 5-3.



Figur 5-3 Strekningsbelastning ombordpassasjerer per år (basert på SJ 2022) på strekningen Trondheim-Oslo. Passasjerer med både start- og endepunkt på selve strekningen, sum begge retninger med daglige fjerntog og nattog. Anslått økning i passasjergrunnlaget til 2030 som følge av underliggende vekst og kjøretidsreduksjon i referansesituasjonen, effekt pga. forutsatt økning i antall avganger (frekvensøkning), samt effekten av tiltak som gir kjøretidsreduksjoner i alternativ B og C.

Vi tar utgangspunkt i standardverdier i Jernbanedirektoratets nyttekostnadsverktøy SAGA, som innebærer at en av fem nye togreiser som følge av tilbudsforbedringer på jernbane er nyskapt trafikk. Videre forutsetter vi at andelen reiser overført fra bil og fly er proporsjonal med observerte markedsandeler på strekningen Oslo-Trondheim ifølge TØI-rapporten [16]. Til sammen innebærer det at vi legger til grunn at 70 prosent av nye togreiser er overført fra bil og 11 prosent overført fra fly. Disse antatte andelenene benytter vi til videre beregning av endringer i energibruk og klimagassutslipp.

Det er frekvensøkningen som med våre forutsetninger gir den største økningen i antall togpassasjerer. Tiltakene gir mellom omtrent 190 tusen og 290 tusen flere togpassasjerer per år. Siden en ikke ubetydelig del av denne passasjerøkningen er nyskapt trafikk, vil nedgangen i antall flyreiser og bilreiser bli mindre enn dette. Vi legger til grunn et bilbelegg på to personer per bil. Se Tabell 5-3 for resultater.

Tabell 5-3 Beregnede markedsendringer av tiltakspakke B og tiltakspakke B+C.

	Tiltakspakke B		Tiltakspakke B+C	
	2030	2060	2030	2060
Endring togreiser, %	22 %	22 %	28%	28%
Endring togreiser/år	187 000	220 000	243 000	286 000
Endring bilturer/år	-65 000	-77 000	-85 000	-100 000
Endring flyreiser/år	-21 000	-24 000	-27 000	-32 000

5.4 Endringer i utslipp, energi og elektrisitet⁵

Tiltakspakke B+C får generelt større effekter enn Tiltakspakke B, som følge av større effekter på antall bil- og flyreiser. Effektene på utslipp er større i 2030 enn i 2060 til tross for at de absolutte endringene i antall bilturer og flyreiser er større i 2060. Grunnen er at andelen utslippsfrie biler forutsettes å være langt større i 2060 enn i 2030 (95 prosent mot 60 prosent).

Energibruken går ned i takt med nedgangen i antall turer med bil og reiser med fly. Men siden energieffektiviteten i elbiler er mye høyere enn energieffektiviteten i fossildrevne biler, blir nedgangen i energibruken fra personbiler lavere i 2060 enn i 2030 fordi andelen elbiler er mye høyere i 2060.

Elektrisitetsforbruket fra personbiler går noe ned i 2030 og enda noe mer ned i 2060, i takt med økende elbilandel. Det økte togtilbudet i tiltakene gir økt elektrisitetsforbruk og dermed også energiforbruk fra denne transportmåten. Samlet gir tiltakene en liten økning i elektrisitetsforbruket i 2030 men en liten nedgang i 2060.

Resultatene er vist i Tabell 5-4.

Tabell 5-4 Effekter på utslipp, energibruk og elektrisitetsforbruk for persontransporten av tiltakspakke B og tiltakspakke B+C.

Endring utslipp, tonn CO2/år	Tiltakspakke B		Tiltakspakke B+C	
	2030	2060	2030	2060
Personbil	-3 730	-370	-4850	-480
Fly	-960	-1130	-1240	-1460
I alt	-4690	-1500	-6090	-1940
Endring energibruk, GWh/år	Tiltakspakke B		Tiltakspakke B+C	
	2030	2060	2030	2060
Personbil	-30	-10	-39	-13
Fly	-4	-4	-5	-6
Tog	4	4	4	4
I alt	-30	10	-38	14
Endring elektrisitetsforbruk, GWh/år	Tiltakspakke B		Tiltakspakke B+C	
	2030	2060	2030	2060
Personbil	-3	-7	-3	-10
Tog	4	4	4	4
I alt	1	-3	1	-5

⁵ Sentrale forutsetninger for beregningene er gitt i Vedlegg F.

6 Avsluttende kommentarer

Vi oppsummerer her de samlede effektene i 2030 for gods- og persontransporten, for tiltakspakke A (gods) og B (person).

Vi får en reduksjon i klimagassutslipp på 23 tusen tonn i 2030 og marginalt mindre i 2060. De største effektene finner vi i godstransporten, både når det gjelder utslipp og energibruk. Utslagene i klimagassutslippene er små fra endringene i persontransporten, særlig i 2060. Dette til tross for at vi har antatt en ikke ubetydelig reduksjon i antall flyreiser. Vi gjør oppmerksom på at tallene i tabellen ikke omfatter tiltakspakke B+C, som har noe større effekter.

Tabell 6-1 Samlede effekter på utslipp, energibruk og elektrisitetsforbruk for tiltakspakke A (gods) og B (person)

	2030	2060
Utslipp, tonn/år		
Gods	-19 400	-19 500
Person	-4 700	-1 500
I alt	-24 100	-21 000
Energibruk, GWh/år		
Gods	-58	-79
Person	-29	-10
I alt	-87	-89
Elektrisitetsforbruk, GWh/år		
Gods	16	-5
Person	2	-3
I alt	18	-8

Elektrisitetsforbruket går opp med 18 GWh i 2030, men blir lavere enn i referansebanen i 2060. Nyere vindturbiner forventes å produsere ca. 14 GWh per år, til sammenligning⁶

I en framtidig situasjon der kostnadene ved å drive transport basert på fossilt drivstoff er høyere, vil etterspørselen etter både person- og godstransport med tog kunne bli betydelig høyere enn i vår standardberegning. Det vil kanskje særlig være tilfellet for gods. I en situasjon med sprenget kapasitet for godstransport på Dovrebanen vil dermed nytten av kapasitetsøkende tiltak for gods i form av utslippsreduksjoner kunne bli vesentlig høyere enn i vår standardberegning. Dette vil imidlertid også kreve ytterligere kapasitetstiltak, som medfører kostnader.

For persontransporten utgjør ikke sporkapasiteten en like direkte barriere mot økt passasjertall som hva som er tilfellet for gods. Eksempelvis vil man kunne øke passasjerkapasiteten på eksisterende tog ved å øke innslaget av toetasjes vogner eller å øke toglengden.

Betydningen av tiltak på Dovre- og Raumabanen

Utredningen har i hovedsak fokusert på effektene av mindre tiltak rettet mot person- og godstrafikken på Dovre- og Raumabanen (tiltaksgruppe A og B). Hver av disse tiltaksgruppene er anslått å ha en kostnad på i overkant av en milliard kroner. De vurderte tiltakene for persontog (tiltaksgruppe B) reduserer reisetiden betydelig for en del avganger, noe som gir en merkbar reduksjon i gjennomsnittlig reisetid. Mer kostbare tiltak for eksempel linjeomlegging, bygging av tunneler etc. (tiltaksgruppe C) vil gi større reisetidsreduksjoner for alle avganger og dermed ha ytterligere gunstige effekter på persontransporten med tog. Det er imidlertid vår vurdering at slike tiltak kan bli for kostbare til å kunne bli rettfærdiggjort med de nytteeffektene som

⁶ <https://www.nve.no/energi/energisystem/vindkraft/kraftproduksjon-fra-vindturbiner/>

oppnås. Det kan ikke utelukkes at det kan finnes ytterligere kostnadseffektive tiltak utover de vi har sett på, som kan gi nyttegevinster for persontransporten med tog (tiltakene som er vurdert for persontransport er alle hentet fra mulighetsstudien fra 2016)

I rapporten finner vi at det er godstiltakene (tiltaksplan A) som synes å gi de største effektene, et resultat av at Dovrebanens godskapasitet i dag (2023) er sprengt. Da vil selv de relativt beskjedne tiltakene med flere og lengre kryssingsspor få betydelig effekt på godsfordelingen vei/bane og også på klimagassutslipp i mange år framover. Det kan være grunn til å vurdere nærmere effektene av ytterligere kapasitetstiltak utover de vi har sett på i denne rapporten.

Referanser

- [1] J.-I. Nygård, «Ny Nasjonal transportplan kommer ett år tidligere,» 23 Juni 2022. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-nasjonal-transportplan-kommer-ett-ar-tidligere/id2920588/>.
- [2] S. Undrum, «Bane NOR varsler oppdrag for 16 milliarder - lukker døren for store dobbeltspor-prosjekter,» 26 Oktober 2022. [Internett]. Available: <https://www.bygg.no/bane-nor-varsler-oppdrag-for-16-milliarder-lukker-doren-for-store-dobbeltspor-prosjekter/1510497!/>.
- [3] Oslo Economics, Citiplan, Rejlers, «Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen,» Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen, 2016.
- [4] Samferdselsdepartementet, «Meld. St. 26 (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023,» Stortinget, Oslo, 2013.
- [5] Jernbanedirektoratet, «T22Godstrafikk. Tilbudskonsept.,» Jernbanedirektoratet, Oslo, 2022.
- [6] Bane NOR, «Punktlighetsrapport 2021,» Bane NOR, Oslo, 2021.
- [7] Bane NOR, «Fakta om KTT,» 12 Juli 2022. [Internett]. Available: <https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/kapasitetsokende-tiltak-pa-tronderbanen/fakta-om-ktt/>.
- [8] Bane NOR, «Konseptdokument for IC-strekningene, rev. 03A,» Bane NOR, Oslo, 2021.
- [9] Jernbanedirektoratet, «Jernbanedirektoratets godsstrategi,» Jernbanedirektoratet, Oslo, 2020.
- [10] Jernbanedirektoratet, «TFørstePeriodeNTP2022-2033,» Jernbanedirektoratet, Oslo, 2021.
]
- [11] Bane NOR, «Overbygning/Prosjektering/Plattformer og spor på stasjoner,» Teknisk regelverk, 2022.
] [Internett]. Available: https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Prosjektering/Plattformer_og_spor_p%C3%A5_stasjoner#Atkomst_til_plattform.
- [12] Sitma, TØI, «Framskrivninger for godstransport til NTP 2025-2036,» 1918/2022.
]
- [13] TØI, «Organisering av jernbanen i Norge,» 1893/2022.
]
- [14] Sitma, TØI, «Kostnadsmodeller for transport og logistikk. Basisår 2021,» 1884/2022.
]
- [15] TØI, MOZESS, PLATON, ITEM, «Forsering eller hvilekjær? Om utsiktene til klimagasskutt i veitransporten,» 1846/2021.
- [16] Transportøkonomisk institutt, «Framskrivninger for persontransport for NTP 2025-2036,» 1926/2022.
]

Vedlegg

Vedlegg A Beregning av kapasitet og etterspørsel etter godstransport med tog

Tabell 0-1 viser beregnet godsetterspørsel etter tog, godskapasitet på tog og overskuddsetterspørsel etter tog. Alt er oppgitt 1000 tonn. Utgangspunktet for godsetterspørsel etter tog er godsvolum med tog beregnet av TØI (TØI 1918/2022). Det er lagt til grunn en økt etterspørsel på 36 tusen tonn per år som er beregnet med utgangspunkt i TØIs prognoser for vekst i gods med tog på 67 prosent fra 2020 til 2060. Men nyere publiserte tall for vekst i perioden 2020 til 2022 viser til en større vekst på Dovrebanen enn TØIs prognoser, så tallene for denne perioden har blitt oppjustert med Bane NORs vekst.

Kapasitetsutnyttelsen på tog er antatt å være 100 prosent i 2022. Dette utgjør 2 738 tusen tonn per år og den er antatt å være den samme alle år. Kapasitetstaket for gods på bane er nådd i 2023 slik at det etter 2023 vil oppstå en overskuddsetterspørsel etter gods på bane. Dette betyr at selv om det er foretrukket å frakte gods på bane vil man bli tvunget til å benytte lastebil. Denne overskuddsetterspørsel vil bare fortsette å vokse frem mot 2060 så lenge godskapasitet forblir uendret.

Tabell 0-1: Godsetterspørsel, godskapasitet og overskuddsetterspørsel etter gods med tog. Basert på TØI-rapport 1918/2022, registrert nivå 2020-2022 (BN) og framskrevet vekst til 2060. Antar at kapasitetsutnyttelse gods er 100 prosent i 2022.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2060
Godsetterspørsel etter tog, 1 000 tonn	2 150	2 559	2 738	2 774	2 810	2 846	2 882	2 918	2 954	2 990	3 026	4 106
Godskapasitet på tog, 1 000 tonn	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738
Overskuddsetterspørsel etter tog, 1 000 tonn	0	0	0	36	72	108	144	180	216	252	288	1 368

Vedlegg B Beregningsforutsetninger gods

Tabell 0-2: Forutsetninger lagt til grunn for beregning av klimagassutslipp, energiforbruk og strømforbruk for gods transportert med tog og lastebil i 2030 og 2060

Forutsetninger	Beskrivelse	2030	2060	Kilde
Gjennomsnittlig tonn per lastebil Oslo-Trondheim (begge veier)		14	14	NGM
Andel utslippsfrie kjøretøy	Lastebil og trekkbil	0.17	0.65	TØI 1846/2021
Dieselforbruk, liter/mil	Lastebil	4.43	4.43	SAGA
Utslipp kg CO ₂ /kjtkm per fossile lastebil	Tung lastebil og modulvogntog	1.18	1.18	SAGA
Energi, kWh per liter diesel		10.1	10.1	
kWh/km, fossil lastebil		4.47	4.47	Teknisk Ukeblad
kWh/km, elektrisk lastebil		1.88	1.88	Teknisk Ukeblad
Dieselforbruk, liter/mil	Godstog	77.4	77.4	SAGA, hentet fra NGM
Energiforbruk elbil i % av energiforbruk dieselbil (per mil)		42%	42%	
Energiforbruk dieseltog, kWh/km		77.4	77.4	
Energiforbruk eltog, kWh/km		32.5	32.5	
Energibruk (elektrisitet) standardtog, kWh/bruttotonnkm	Referanse	0.051	0.051	Bane NOR, Miljørapportering
Energibruk dieseltog, kWh/tonnkm	Referanse	0.109	0.109	

Tabell 0-3: Andel av gods med tog i korridoren Oslo – Trondheim som skal videre til Bodø. Kilde NGM (ChainChoi) 2020

Strekning	Tonn/andel (endepunkt)	Kilde
Tonn Oslo - Trondheim	43 000	NGM-matriser terminal til terminal
Tonn Oslo - Bodø	6 000	NGM-matriser terminal til terminal
Andel av gods Oslo-Trondheim som skal videre til Bodø	0.19	

Tabell 0-4: Avstand (km) med lastebil og tog sør og nord for Dovrebanen

Strekning	Distanse (km)	Kilde
<u>Lastebil</u>		
Svinesund-Trondheim	605	Google maps
Svinesund-Bodø	1 302	Google maps
<u>Tog</u>		
Kornsjø-Trondheim	703	NGM/Bane NOR
Kornsjø-Bodø	1 448	NGM/Bane NOR

Vedlegg C Kostnader for tog

Tabell 0-5 viser endring i distansekostnader (kr per tonnkm) per meter toglangde. Utgangspunktet for denne beregningen er tidligere beregnede distansekostnader (kr per vognkm) for tog med lengden 480 m og 650 m gjennomført av Sitma og TØI. Vi har videre antatt at gjennomsnittlig godskapasitet per vogn er 50 tonn (Kostnadsmodellen i NGM).

Tabell 0-5: Endring i distansekostnader (2021 kr per tonnkm) per meter toglangde. Basert på Sitma, TØI-rapport 1884/2022.

	Tog 480 m	Tog 650 m	Differanse
Toglangde, meter	480	650	170
Distansekostnad, kr/vognkm	3.28	2.78	-0.5
Tonn per vogn	50	50	
Distansekostnad, kr/tonnkm	0.066	0.056	-0.01
Endring i distansekostnad, kr/tonnkm per meter toglangde			-5.8824E-05

Toglangden i referansen er 514 meter i både 2030 og 2060. Kostnaden for tog med toglangde 514 meter er beregnet som summen av distansekostnaden for tog med en toglangde på 480 meter og den ekstra toglangde i referanse (34 meter) multiplisert med endring i distansekostnad (kroner per tonnkm) per meter toglangde. Det er antatt kostnaden for tog (kroner per tonnkm) vil være den samme for 2030 og 2060, se Tabell 0-6.

Tabell 0-6: Kostnad for tog i referanse i 2030 og 2060, kroner per tonnkm.

Kostnad	Konsept	2030	2060
Kostnad for tog, kr/tonnkm	Referanse	0.064	0.064

Vedlegg D Beregning av kostnadselastisitet

Det er tidligere blitt gjennomført en studie av bl.a. ulike tiltak og virkemidler for å estimere effekten på godsoverføring mellom ulike transportmiddel (Sitma, TØI 1706/2019). Det er bl.a. blitt beregnet endring i transportert mengde gods på tog (sum for alle togstrekninger) av en kjørevegsavgift på jernbanestrekninger i Norge på 0,83 kr per vognkm. Dette tilsvarer 0.0106 kroner per brutto tonnkm. Vi har benyttet denne kjørevegsavgiften til å beregne en kostnadselstisitet for tog, se Tabell 0-7.

Tabell 0-7: Beregnet kostnadselastisitet for tog. Basert på Sitma, TØI-rapport 1706/2019.

Beregning av kostnadselastisitet	Referanse	Økning	% endring
Kostnad togtransport, kr/tonnkm (brutto)	0.064	0.0106	16.6 %
% endring tonn gods på tog			-6 %
Etterspørselastisitet mht kostnad per tonnkm			-0.36

Vedlegg E Beregning av kostnadsreduksjon og endret etterspørsel etter godstransport

Dette vedlegget gis en mer detaljert gjennomgang av beregnet godskapasitet tog, endret etterspørsel etter godstransport på tog og reduksjon i kostnader etter tiltak.

Tabell 0-8 viser en beregnet godskapasitet på tog etter tiltak i 2030 og 2060. Økning i antall vognmeter etter tiltak er 63 meter. Det er en ekstra avgang (en vei) etter tiltak, dvs. økt fra 8 til 9 avganger per dag (en vei). Det er videre antatt at det vil være 240 togdager per år. Basert på antall avganger per dag og togdager og godsetterspørsel etter tog i referanse beregnes

Tabell 0-8: Beregnet godskapasitet på tog etter tiltak (1 000 tonn) i 2030 og 2060

	2030	2060
Vognmeter referanse	482	482
Vognmeter tiltak	600	600
Økt antall vognmeter tiltak- referanse	86	86
Godsetterspørsel etter tog referanse	3 026	4 106
Antall togavganger i referanse, en vei	8	8
Antall togavganger i ny situasjon, en vei	9	9
Antall togdager per år	240	240
Antall tog (tur/retur) per år i referanse	3 840	3 840
Antall tog (tur/retur) per år i ny situasjon	4 320	4 320
Tonn gods per tog i referanse	713	713
Tonn gods per vognmeter i referanse	1,48	1,48
Økning i antall tonn gods per tog med økt toglengde	127	127
Tonn gods per tog med ny toglengde (tiltak)	840	840
<i>Økning i godskapasitet på tog med tiltak (1000 tonn)</i>		
Eksisterende tog	488	488
Nytt tog	403	403
Sum	892	892

Tabell 0-9: Endring i kostnader per tonnkm og endring i tonn gods på tog i tiltak i 2030 og 2060 (i kroner og prosent).

	2030/2060
Kostnadselastisitet	-0.36
Endring i kostnader per tonnkm gods tog i tiltak	-0,0051
Prosentvis endring i kostnader per tonnkm gods på tog i tiltak	-8,0 %
Prosentvis endring i tonn gods på tog i tiltak	2,9 %

Tabell 0-10: Beregnet godskapasitet og etterspørsel etter godstransport (med/uten kostnadsreduksjon) i referanse og tiltak samt overskuddsetterspørsel (med/uten kostnadsreduksjon) i 2030, 2038, 2040, 2047 og 2060 (i 1 000 tonn).

	2030	2038	2040	2047	2060
Godskapasitet referanse	2 738	2 738	2 738	2 738	2 738
Godskapasitet etter tiltak	3 629	3 629	3 629	3 629	3 629
Etterspørsel etter godstransport	3 026	3 314	3 386	3 638	4 106
Etterspørsel inkl. kostnadsreduksjon	3 113	3 409	3 483	3 743	4 224
Overskuddsetterspørsel etter tiltak	0	0	0	9	477
Overskuddsetterspørsel etter tiltak inkludert kostnadsreduksjon	0	0	0	113	595

Vedlegg F Forutsetninger i analysen av persontransport

Tabell 0-11 Nøkkelforutsetninger i analysen av persontransport

Parameter/variabel	Verdi
Frekvenselastisitet	0,5
Reisetidselastisitet	-0,6
Andel av økte togreiser som tas fra bil	70%
Andel av økte togreiser som tas fra fly	11%
Belegg bil (antall personer per bil)	2
Gjennomsnittlig kjørelengde bil	500
Gjennomsnittlig kjørelengde tog	500
Kg CO2 per kilometer fossildrevet bil	0,19
Elforbruk elbil (kWh/km)	0,2
Elforbruk tog (kWh/settkm, to sett per tog, kilde SAGA)	6
Kg CO2 per flypassasjer Oslo-Trondheim (SAS flykalkulator)	46
Elektrisitetsforbruk, kWh per togkilometer (kilde: Saga – tall per togsett, antar to togsett per tog)	12

Jernbane må prioriteres høyere for å styrke beredskapen og utløse potensial for energi- og arealeffektiv transport

Etatenes forslag til ny nasjonal transportplan innfrir verken nasjonale klimamål eller nye skandinaviske beredskapsbehov. Sementering av tidligere ressursfordeling mellom transportslagene og ensidig prioritering av samfunnsøkonomisk nytte er en vesentlig årsak til dette¹. Omstillingsbehovet er stort og tidskritisk. Nye militære beredskapsbehov må møtes med friske midler, ikke prioriteres på bekostning av sivilsamfunnets behov. Jernbanen har stor betydning for beredskap og grønn omstilling: Som kapasitetssterk, trafikk sikker, energi- og arealeffektiv transport^{2,3,4} må jernbanen prioriteres høyere nasjonalt og spesielt der trafikkgrunnlaget er stort (i og mellom store byer).

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen vil fremheve følgende behov som bør prioriteres på kort sikt:

- Dobbeltspor helt inn til Hamar stasjon
- Nullutslepp på Raumabana må prioriteres, samt utbetringstiltak som kryssingsspor for å muliggjøre større godskapasitet.
- Stasjonsutvikling for systemkryssing på Dombås og Oppdal
- Overføringsmålet for godstransport må opprettholdes
 - Styrkede effektpakker for gods. Behov for en ny effektpakke for næring og redundans, hvor flere eksisterende banestrekninger utnyttes bedre.
 - Fjerne sporavgifter, eller i det minste opprettholde rabatt på særskilte strekninger
 - Framdrift for Godsterminal i Trondheim

Mulighetsstudien som jernbaneforumet har utarbeidet for strekningene (2016, supplert i 2023, vedlagt) viser betydelig potensial for trafikkvekst for både gods og personer. Studien viser at mindre utbedringer er viktig, fordi sporkapasitet og kjøretid setter grenser for økt bruk. Konklusjonen blir dermed at jernbanen ikke vil være i stand til å fylle sin rolle som rygggrad i transportsystemet uten et større løft, spesielt på fjerntogstrekninger der tog kan «stjele» passasjerer fra fly og gods fra lastebiler. Dette må om nødvendig gjøres med å hente midler fra energi- og arealkrevende motorveiprojekter (se ⁵, for eksempel). Målbildet om reduserte reisetider ned mot 4 timer Trondheim-Oslo og systemkryssinger på stasjoner med overganger til buss ligger fast.

For Jernbaneforum Dovre og Raumabanen

Kristian Torve

Leder (sign.)

Jernbaneforum Dovre og Raumabanen

Hovedutvalg for transport Trøndelag fylkeskommune

Høringsuttalelse til transportetatens prioriteringer til NTP (2025-2036), for arbeidsutvalget, etter fullmakt fra Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen, samlet på Lillehammer 17.02.23

¹ [Motorveirapport 260422 - Naturvernforbundet](#)

² [Miljødirektoratet 2022 - Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer for 2050](#)

³ [Bane NOR 2023 – Hva betyr nye EU-regler for grensekryssende tog?](#)

⁴ [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector \(windows.net\)](#)

⁵ [Motorveirapport 260422 - Naturvernforbundet](#)

Møteprotokoll

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Digitalt
Dato:	28.06.2023
Tid:	09:00 - 10:00

Følgjande faste medlemer møtte:

Namn	Funksjon	Representerer	Merknad
Jon Askeland	Leiar	SP	
Natalia Antonia Golis	Medlem	MDG	
Trude Brosvik	Medlem	KRF	
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H	
Terje Søviknes	Medlem	FRP	
Solveig Ege Tengesdal	Medlem	KRF	
Arne Bergsvåg	Medlem	SP	
Alexander Rugert-Raustein	Medlem	MDG	
Ole Ueland	Medlem	H	Kom i møtet kl 0915
Margrete Dysjaland	Medlem	FRP	
Kristin Sørheim	Medlem	SP	
Randi Walderhaug Frisvoll	Medlem	KRF	
Anne Marie Fiksdal	Medlem	FRP	
Anders Riise	Medlem	H	

Følgjande medlemer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Anne Gine Hestetun	Medlem	A
Marianne Chesak (ikkje meldt)	Medlem	A
Line Hatmosø Hoem (ikkje meldt)	Medlem	A
Jan Ove Tryggestad (ikkje meldt)	Medlem	SP

Følgjande varamedlemer møtte:

Namn	Møtte for	Representerer	Merknad
Arve Helle	Anne Gine Hestetun	A	
Kjartan Alexander Lunde	Marianne Chesak	V	Vart kalla direkte inn i møtet

Merknader

Frå administrasjonen møtte:

Namn	Stilling
------	----------

Rune Haugsdal

Fylkesdirektør
Torill Hovdenak

Fylkesdirktør

Gunn Westad

Thorbjørn Aarethun

Fylkesdirektør
Iver Jan Leren
Sekretariatsleiar

Prosjektleiar

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 6/23	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 7/23	Møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 11.04.23	2023/882	
	Referatsaker		
RS 6/23	Arbeid med sak om oppfølging av næringsstrategien	2023/882	
RS 7/23	Felles utgreiingsarbeid for uttale om krav til nullutslepps ferjer og snøggbåtar	2023/882	
	Politiske saker		
PS 11/23	Høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036	2023/882	

GK 6/23 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 28.06.2023

Innkallinga og sakliste vart godkjent uten merknader.

GK 7/23 Møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 11.04.23

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 28.06.2023

Møteprotokollen frå møte, 11.04.23, vart godkjent utan merknader.

RS 6/23 Arbeid med sak om oppfølging av næringsstrategien

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 28.06.2023

RS 6/23 vart referert i møtet.

RS 7/23 Felles utgreiingsarbeid for uttale om krav til nullutslepps ferjer og snøggbåtar

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 28.06.2023

RS 7/23 vart referert i møtet.

PS 11/23 Høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036

Forslag til vedtak

Vestlandsrådet understrekar at det er langt att til at Vestlandet har eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem i Vestland. Det er eit stort etterslepet i vedlikehald og opprusting både på riks- og fylkesveg. Investeringsbehovet er stort for at transportsystemet på Vestlandet skal utviklast i takt med resten av landet.

Vestlandsrådet meiner at dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast, og ikkje åleine er tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Omsynet til liv og helse, eksport av gods, regionsutviding, berekraft og beredskap er og viktige faktorar som i større grad bør inngå i vurderingsgrunnlaget.

Vestlandsrådet vil understreke behovet for at Nasjonal transportplan vert ein overordna plan der transportnettet vert vurdert og sett i samanheng uavhengig av forvaltningsnivå. For å utvikle det overordna transportsystemet på Vestlandet, vil det vere behov for tiltak og satsing innanfor både statlege, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområder.

Forbetringar i transportsystemet i Vestland gjev sannsynlegvis store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Vestlandsrådet meiner difor at ramme 3 er eit minimum i det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036, og har følgjande innspel til prioriteringar;

1. Ta vare på eksisterande transportnett

- Styrka statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg. Som eit absolutt minimum bør den føreslegne auken i rammene til drift og vedlikehald delast mellom fylkesveg og riksveg.
- Auka statleg innsats til tunneloppgraderingsprogrammet.
- Styrkje fordelinga til rassikring for «tilskot til særskild fordeling». Det er uheldig om fordeling av midlar til særskild fordeling som midlar til rassikring, tunneloppgradering og vedlikehald skal vere basert på samfunnsøkonomi. Vestlandsrådet meiner at andre forhold som samfunnstryggleik og framkome må vektleggjast, slik at rassikring i større grad prioriterast. Vestlandsrådet går imot å fjerne post 31 Rassikring som eigen løyving i statsbudsjettet.

2. Berekraftig mobilitet

- Vestlandsrådet legg til grunn at staten følgjer opp forpliktingane i gjeldande bypakkar og byvekstavtalar på Vestlandet, og at større investeringstiltak for kollektivtransporten vert finansiert med minimum 70% statleg andel.
- Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtalar er eit viktig verkøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda og må derfor vidareførast utan opphald. Alle dei fem byområda har over mange år utarbeidd fagleg grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot ei finansieringsordning. Byane treng føreseielege rammer frå staten. Desse fem byane har same transportutfordringar og har tilsvarende storleik som dei 5 byområda som i dag har tilgang til byvekstavtalar. Ramma på tilskotet som settast av må minst vere på same nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Framleis prioritering av vegutbetringar og fjordkryssingar på E39, som gjennomgåande overordna vegstrekning på Vestlandet.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet.
- Stad skipstunnell må sikrast finansiering og gjennomførast.
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe.

4. Fremje det grønne skiftet i samferdselssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar og tilskotsordningar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutsleppsteknologi i framtidige anbod innan ferjedrift, hurtigbåt og øvrig kollektivtrafikk.
- Det må gjennomførast eit pilotprosjekt for elektriske fly på kortbanenettet på Vestlandet.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet - 28.06.2023

Solveig Ege Tengesdal (Krf) sette fram følgjande alternative forslag til ny ingress i forslaget til vedtak;

"Vestlandsrådet understrekar at det er langt att til at Vestlandet har eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem **på Vestlandet**. Det er eit stort etterslepet i vedlikehald og opprusting både på riks- og fylkesvegar. Investeringsbehovet er stort for at transportsystemet på Vestlandet skal utviklast i takt med resten av landet. Vestlandsrådet meiner at dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast, og ikkje åleine er tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Omsynet til liv og helse, eksport av gods, regionsutviding, **sosial** berekraft og beredskap er og viktige faktorar som i større grad bør inngå i vurderingsgrunnlaget. Vestlandsrådet vil understreke behovet for at Nasjonal transportplan vert ein overordna plan der transportnettet vert vurdert og sett i samanheng uavhengig av forvaltningsnivå. For å utvikle det overordna transportsystemet på Vestlandet, vil det vere behov for tiltak og satsing innanfor både statlege, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområder. Forbetringar i transportsystemet **på Vestlandet** gjev sannsynlegvis store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Vestlandsrådet meiner difor at ramme 3 er eit minimum i det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036, og har følgjande innspel til prioriteringar;"

Kristin Sørheim (Sp) sett fram slikt tilleggsforslag til vedtak;

"Tillegg til pkt 4

- Finansiering av drift av hurtigbåt og ferjedrift på fylkesvegane må betrast vesentleg.
- Ferjeavløysingsordninga må betrast og sikre føreseielege rammevilkår for slike prosjekt.

Tillegg til innleiinga – før pkt 1:

Betre og tryggare infrastruktur både når det gjeld veg og hamner er særdeles viktig for den nasjonale beredskapen langs kysten."

Silja Bjørkly Ekeland (H) sette fram slikt tilleggsforslag til andre kulepkt i vedtakspkt. 3;

"Vestlandsrådet viser til dei ulike fylka sine innspel til aust-vest samband."

Anne Marie Fiksdal (Frp) sette fram følgjande protokollmerknad;

"Kulepunkt 3

Representantene fra FrP viser til NTP uttalen fra Vestlandsrådet sin oppsummering av fylkestinga sine uttaler til NTP 2025-3 og er imot undersjøiske tunneller på fergefri E39 i Møre og Romsdal."

Terje Søviknes (Frp) sette fram følgjande protokollmerknad;

"FrPs representantar syner til at NTP-uttalen frå Vestlandsrådet er ei oppsummering av fylkestinga sine uttalar til NTP 2025-36. FrPs representantar er i mot byvekstavtalar omtalt i uttalen pkt 2 Berekraftig mobilitet, og har synleggjort dette i dei respektive fylkestingsvedtaka. FrPs representantar i Vestlandsrådet røystar difor for pkt 2 i uttalen basert på denne stemmeforklaringa."

Alexander Rugert-Raustein (MDG) sette fram følgjande protokollmerknad;

"Protokolltilførsel til pkt 3:

MDG forstår fjordkrysning som fortsatt fergedrift basert på framtidretta utslippsfri teknologi."

Avrøysting

Vestlandsrådet vedtok at **Tengesdal** sitt forslag vert lagt til grunn for redaksjonelle endringar i ingressen til vedtaket.

Sørheim sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Ekeland Bjørkly sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Vestlandsrådet understrekar at det er langt att til at Vestlandet har eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem på Vestlandet. Det er eit stort etterslepet i vedlikehald og opprusting både på riks- og fylkesvegar. Investeringsbehovet er stort for at transportsystemet på Vestlandet skal utviklast i takt med resten av landet.

Vestlandsrådet meiner at dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast, og ikkje åleine er tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Omsynet til liv og helse, eksport av gods, regionsutviding, berekraft (inkl. sosial berekraft) og beredskap, er og viktige faktorar som i større grad bør inngå i vurderingsgrunnlaget.

Vestlandsrådet vil understreke behovet for at Nasjonal transportplan vert ein overordna plan der transportnettet vert vurdert og sett i samanheng uavhengig av forvaltningsnivå. For å utvikle det overordna transportsystemet på Vestlandet, vil det vere behov for tiltak og satsing innanfor både statlege, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområder.

Forbetringar i transportsystemet på Vestlandet gjev sannsynlegvis store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Betre og tryggare infrastruktur både når det gjeld veg og hamner er særdeles viktig for den nasjonale beredskapen langs kysten. Vestlandsrådet meiner difor at ramme 3 er eit minimum i det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036, og har følgjande innspel til prioriteringar;

1. Ta vare på eksisterande transportnett

- Styrka statlege løyvingar for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg. Som eit absolutt minimum bør den føreslegne auken i rammene til drift og vedlikehald delast mellom fylkesveg og riksveg.
- Auka statleg innsats til tunneloppgraderingsprogrammet.
- Styrkje fordelinga til rassikring for «tilskot til særskild fordeling». Det er uheldig om fordeling av midlar til særskild fordeling som midlar til rassikring, tunneloppgradering og vedlikehald skal vere basert på samfunnsøkonomi. Vestlandsrådet meiner at andre forhold som samfunnstryggleik og framkome må vektleggjast, slik at rassikring i større grad prioriterast. Vestlandsrådet går imot å fjerne post 31 Rassikring som eigen løyving i statsbudsjettet.

2. Berekraftig mobilitet

- Vestlandsrådet legg til grunn at staten følgjer opp forpliktingane i gjeldande bypakkar og byvekstavtalar på Vestlandet, og at større investeringstiltak for kollektivtransporten vert finansiert med minimum 70% statleg andel.
- Tilskotsordninga til dei fem byområda som ikkje er omfatta av byvekstavtaler er eit viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i desse byområda og må derfor vidareførast utan opphald. Alle dei fem byområda har over mange år utarbeidd fagleg grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot ei finansieringsordning. Byane treng føreseielege rammer frå staten. Desse fem byane har same transportutfordringar og har tilsvarande storleik som dei 5 byområda som i dag har tilgang til byvekstavtaler. Ramma på tilskotet som settast av må minst vere på same nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Framleis prioritering av vegutbetringar og fjordkryssingar på E39, som gjennomgåande overordna vegstrekning på Vestlandet.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet. Vestlandsrådet viser til dei ulike fylka sine innspel til aust-vest samband.
- Stad skipstunnell må sikrast finansiering og gjennomførast.
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe.

4. Fremje det grønne skiftet i samferdselssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar og tilskotsordningar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutsleppsteknologi i framtidige anbod innan ferjedrift, hurtigbåt og øvrig kollektivtrafikk.
- Finansiering av drift av hurtigbåt og ferjedrift på fylkesvegane må betrast vesentleg.
- Ferjeavløysingsordninga må betrast og sikre føreseielege rammevilkår for slike prosjekt.
- Det må gjennomførast eit pilotprosjekt for elektriske fly på kortbanenettet på Vestlandet.

Protokollmerknader

Anne Marie Fiksdal (Frp) sette fram følgjande protokollmerknad;

"Kulepunkt 3

Representantene fra FrP viser til NTP uttalen fra Vestlandsrådet sin oppsummering av fylkestinga sine uttaler til NTP 2025-3 og er imot undersjøiske tunneller på fergefri E39 i Møre og Romsdal."

Terje Søviknes (Frp) sette fram følgjande protokollmerknad;

"FrPs representantar syner til at NTP-uttalen frå Vestlandsrådet er ei oppsummering av fylkestinga sine uttalar til NTP 2025-36. FrPs representantar er i mot byvekstavtalar omtalt i uttalen pkt 2 Berekraftig mobilitet, og har synleggjort dette i dei respektive fylkestingsvedtaka. FrPs representantar i Vestlandsrådet røystar difor for pkt 2 i uttalen basert på denne stemmeforklaringa."

Alexander Rugert-Raustein (MDG) sette fram følgjande protokollmerknad;

"Protokolltilførsel til pkt 3:

MDG forstår fjordkrysning som fortsatt fergedrift basert på framtidretta utslippsfri teknologi."

Samarbeidsforum for samferdsel i Trøndelag og Møre og Romsdal har følgende prioriteringar til ny Nasjonal transportplan 2025 – 2036:

- 1) Kraftig opptrapping av den statlege medfinansieringa for vedlikehald og fornying av fylkesvegnettet. Samarbeidsforumet ber om ei fylkesvegpakke på minimum 5 mrd. kroner årleg, og i tillegg styrking av midlar til ras og tunnelsikring.

Statens vegvesen foreslår i prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036 å avvikle den øymerka tilskotsordninga til drift og vedlikehald av fylkesveg, mellom anna på grunn av manglande kriterium for å måle effekt av ordninga. Ved førre rullering av NTP var planen å trappe opp denne ordninga, begrunna i eit stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegane. Konsekvensane av eit aukande vedlikehaldsetterslep er fare for liv og helse, stengde veglenker med konsekvensar for næringsliv, arbeidsreiser og skolegang.

Samarbeidsforum for samferdsel ber om at tilskotsordninga for fylkesveg vert vidareført som omtalt i NTP 2022–2033, og med auka rammer. I den øymerkte tilskotsordninga er det i 2023 løyvd 389,6 mill. kroner over statsbudsjettet, medan det i inneverande NTP er skissert ei årleg gjennomsnittleg løyving på 775 mill. kroner for åra 2022–2027. I kommande NTP-periode foreslår Statens vegvesen å auke bevillinga til drift og vedlikehald på riksveg med om lag 2 mrd. årleg, frå 9,3 mrd. til 11,2 mrd. kr årleg. Regjering og Storting må ta stilling til kor vidt der er riktig å prioritere opp vedlikehald av riksvegnettet, gitt at statens vegnett det siste tiåret har fått betydeleg meir midlar enn fylkesvegnettet og har eit mindre etterslep.

Samarbeidsforum for samferdsel Trøndelag og Møre og Romsdal meiner det no er naudsynt med ei kraftig opptrapping av statleg medfinansiering for vedlikehald av fylkesvegnettet, og krev i NTP ei fylkesvegpakke på 5 mrd. kroner årleg, og i tillegg styrking av midlar til ras og tunnelsikring. Dette vil kunne bidra til å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesnettverket .

- 2) Fylkeskommunane må få tilstrekkeleg med midlar til å følgje opp fylkesvegane og utøve rolla som regional beredskapsaktør.

Statens vegvesen har i plangrunnlaget foreslått omklassifisering av nokre fylkesvegstrekingar til riksveg ut frå beredskapsomsyn knytt til olje- og gassinstallasjonar og hamner. Å styrke beredskapen er viktig uavhengig av vegeigarskap, men det er vanskeleg å vurdere konsekvensane av forslaget frå vegvesenet utan fleire detaljer knytt til omfang og økonomi.

Samarbeidsforum for samferdsel meiner i utgangspunktet at fylkeskommunane sjølv bør ivareta beredskapen på fylkesveg, fordi nærleiksprinsippet og regional kunnskap er sentralt i måten beredskapen er organisert i Noreg. Fylkeskommunane si ivaretaking av beredskap fordrar likevel at staten tildeler fylkeskommunen midlar til å utøve rolla som vegeigar og regional beredskapsaktør på ein forsvarleg måte. NATO oppdaterer no sine planer, kor Trøndelag er utpeika som sentralt område for mottak av soldatar. Fylkeskommunen i Trøndelag kartlegg i samarbeid med fleire andre om infrastrukturen er solid nok til dette. Det er naudsynt at ein slik rolle i NATO-samarbeidet vert følgd opp med midlar.

I fall omklassifisering bør det øymerkast statlege midlar for å ruste opp og ta vare på vegar til samfunnskritisk infrastruktur. Samarbeidsforumet forventar uansett at det vert gjort ei systematisk vurdering av kva hamner og anlegg som er aktuelle for omklassifisering. Omtalen i høyringsmaterialet gir ikkje inntrykk av kor systematisk kritikalitetsvurderinga har vore. Hamnene og anlegga som nemnast verkar å vere noko tilfeldig.

- 3) Ferdigstilling av to tog i timen på Trønderbana innan desember 2027, nullutslepp på Raumabana, utbygging av Dombås og Oppdal stasjonar, samt kryssingsspor bør prioriterast i første seksårsperiode for å mogeleggjere lengre godstog og betre kapasitet for person- og godstransport.

Trønderbana er det viktigaste tiltaket for ein moderne og funksjonell kommunikasjonsakse i Trøndelag. To tog i timen må ferdigstillast innan desember 2027, og med tilstrekkeleg materiell for å ivareta ny rutestruktur. Elektrifiseringa må ferdigstillast til Steinkjer i perioden for å optimalisere klima- og effektiviseringsgevinst. Raumabana må også over på nullutsleppsteknologi. Utvikling av Trønderbana, Dovrebana og Raumabana er viktig for å sikre effektiv godstransport i Midt-Noreg og på Nordvestlandet. Framføringstida for godstog mellom Åndalsnes/Trondheim og Alnabru terminal er i dag lang, infrastrukturen på banene legg ikkje til rette for tilstrekkeleg lange nok godstog og dei tildelte ruteleia er ikkje tilpassa behovet til næringslivet. Vesentlege tiltak for å betre kapasiteten for godstransport på bane vil i hovudsak vere infrastrukturtiltak og investeringar på Dovrebanen og hovudstrekninga mellom Oslo og Trondheim, med utbygging av Dombås og Oppdal stasjonar og nokre kryssingsspor for mogelegheit for lengre godstog. Dette bør prioriterast innanfor NTP-perioden.

- 4) Statlege støtteordningar til utsleppsreducerande tiltak må vidareutviklast og styrkast, ein forpliktande plan for finansiering av krav til nullutslepp frå ferjer og hurtigbåtar må vere på plass seinast i statsbudsjettet til hausten.

Samarbeidsforum for samferdsel støttar målsettingane om meir miljøvennlege løysingar, men med ein krevjande økonomisk situasjon for deler av kollektivtrafikken er det viktig at støtteordningar for utsleppsreducerande tiltak vert vidareutvikla og styrka, også i område utanfor dei store byane.

For å lukkast med innovasjon, utvikling og innføring av ny teknologi innanfor transportsektoren, meiner forumet at det er naudsynt med fleire statlege program innan infrastruktur som fylka har ansvar for. Satsingar som «Smartare transport i Norge» og «Framtidens hurtigbåt» er døme på prosjekt som fremmar nye løysingar. Utsleppsfrie hurtigbåtar har både eit stort klima- og eksportpotensial. Føresetnaden er at norsk maritim næring får oppdraget før sine internasjonale konkurrentar.

Samarbeidsforumet ønsker at utbygging av straum til områder som er transportknutepunkt med spreidd busetnad, til dømes lufthamn, ferje og hamner prioriterast i NTP. Det trengst også støttetiltak til elektrifisering av flyruter på FOT-nettet. Det vil vere særskild viktig for overgang til klimavennleg transport, særleg om den nye generasjonen fly vert forsinka når Dash 8-maskinane vert fasa ut.

- 5) Vidareføre og styrke byvekstavtale, belønningsavtale og tilskotsordning til mindre byområde

Transportverksemdene føreslår å vidareføre både byvekstavtaler, belønningsavtale og tilskotsordninga til mindre byområde. Det er positivt, men det er viktig at dette vidareførast utan opphald og er føreseieleg for byane som mottok desse midlane.

- 6) Ferjedrift og ferjeavløysingsmidlar

Ferjeavløysingsordninga i dag blir prisjustert med 2,5 prosent kvart år. Dette må endrast til å bli t.d. KPI-justert.

Vestlandsrådet



INNSPELSDOKUMENT – Nasjonal transportplan 2025–36 (NTP)

27. mars 2023



INNHALD

4

1. Om NTP 2025-2036

Hovudgrep og mål

Framdrift

Nasjonal transportplan – behov for eit heilskapleg rammeverk

6

2. Landsdel med stort vekstpotensiale

Geografi og folketal

Skattkammeret for heile landet

Klimakonsekvensar - vått og villare på Vestlandet

9

3. Utfordringar og behov

Regionbygging med E39 som ryggrad

Transporttryggleik og beredskap

Bymiljø, mobilitet og klima

Grønt skifte i samferdselssektoren

18

4. Framlegg til felles prioriteringar

FORORD

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-36 vert lagt fram for Stortinget våren 2024.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-36 vert lagt fram for Stortinget våren 2024. Vestlandsrådet er eit politisk samarbeidsråd for fylkeskommunane på Vestlandet (Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal). Vestlandsrådet vil med dette dokumentet få fram behova for ny samferdselsinfrastruktur på Vestlandet, som innspel til Nasjonal transportplan 2025-36.

Innspelsdokumentet er på overordna nivå og har fokus på felles utfordringar og behov i landsdelen.

Dokumentet inneheld først ei kort oppsummering av trekk i den samfunnsmessige utviklinga som underbyggjer behov for og samfunnsnytte av å investere i transportnettet på Vestlandet. Deretter vert dei viktigaste utfordringsområda nærare skildra.

Til slutt vert det oppsummert kva som er dei viktigaste, strategiske prioriteringsområda for Vestlandet.

Dokumentet er utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen i samarbeid med administrativ arbeidsgruppe i dei tre vestlandsfylka.

Bergen, 27. mars 2023

1. OM NTP 2025–2036

Hovudgrep og mål

Ny Nasjonal transportplan er framskynda eit år, og vil gjelde for perioden 2025–2036. Stortingsmeldinga skal leggjast fram våren 2024, og det vert lagt opp til handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen same år.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at gjeldande Nasjonale transportplan 2022–2033 ikkje lenger er realistisk, gitt dei føresetnadene som Noreg står ovanfor. Det er difor lagt opp til å utarbeide ein transportplan som er oppdatert og tilpassa framtidig transportbehov, samstundes som det er mogleg å følgje opp dei økonomiske rammene.

I oppdragsbrevet frå Samferdselsdepartementet til transportetatane er det lagt vekt på at det skal utarbeidast ein realistisk NTP som svarer på framtida sine utfordringar for transportsystemet, og det vert lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd. Transportplanen skal omfatte statlege tiltak, og gje transportstyresmaktene eit godt grunnlag for å planleggje drift, vedlikehald, investeringar og andre tiltak i transportsystemet i eit langsiktig perspektiv.

Hovudmålet er å utvikle eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem, og for å nå målet, er det peikt på mellom anna følgjande hovudstrategiar:

- Ta vare på og utnytte eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre
- Prioriteringar som legg til rette for å nå klima- og miljømåla
- Optimalisere prosjekt gjennom å vurdere standard og løysingar for å få meir igjen for pengane
- Auka bruk av digitalisering og ny teknologi

For fylkesveggar vert det presisert at dette er fylkeskommunen sitt ansvar, og vert i liten grad finansiert gjennom NTP.

NTP si handsaming av transportutfordringane i byområda vert i hovudsak knytt til tilskot til byvekstavtalar og belønningstavtalar, samt tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av ordninga med byvekstavtalar.

Når det gjeld skredsikring, vert det vist til arbeidet med nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveggar med høg og middels skredfaktor.

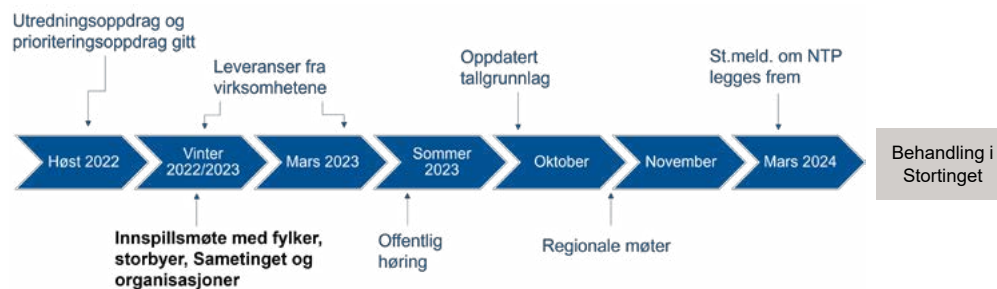


1. Ta vare på det vi har
2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre
3. Forenlig med klimamålene

Framdrift

Det er skissert følgende framdriftsplan for NTP 2024–36:

NTP 2025–2036 i arbeid



Figur 2. Skisse til framdriftsplan for NTP 2025–2036 (www.regjeringen.no)

Innspelsdokumentet frå Vestlandsrådet vil vere eit grunnlag for høyringsprosessen våren 2023 knytt til transportetatens framlegg til prioriteringar som vert lagt ut før påske.

Nasjonal transportplan – behov for eit heilskapleg rammeverk

Nasjonal transportplan omhandlar i første rekkje dei statlege ansvarsområda i samferdselssektoren. Vestlandsrådet ønskjer å påpeike at det er viktig å sjå heile transportnettet i samanheng i vurdering av utfordringar og prioriteringar av tiltak, og at ny Nasjonal transportplan bør spegle dette. Særskilte delar av samferdselstilbodet for folk og næringsliv er under fylkeskommunalt og kommunalt ansvar, eller er del av samarbeidsprosjekt mellom staten, fylkeskommunane og kommunane, t.d.:

- Vidareutvikling av fylkesvegnettet
- Vidareutvikling av kollektivtilbodet i byane og i distrikta
- Vidareutvikling av ferje- og snøggåtttilbodet
- Utbygging av miljøvennlige transportløyningar i byane gjennom byvekstavtalar / bypakkar

Tiltak og satsing innanfor desse ansvarsområda vert mellom anna finansiert gjennom statleg rammefinansiering og tilskotsordningar til fylkeskommunane.

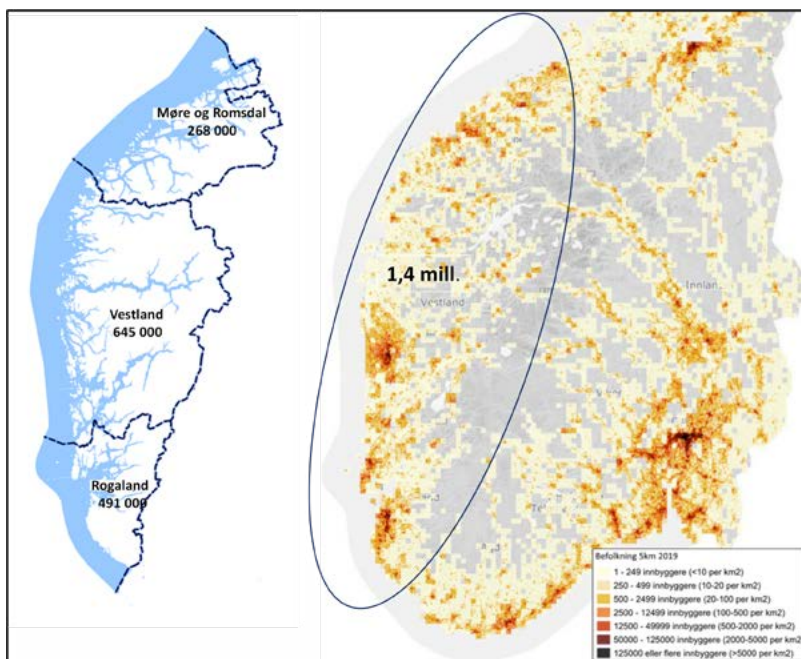
Transportkostnadene for næringslivet og mobiliteten for busette og arbeidstakarar langs kysten er tett knytt opp til kvaliteten på transporttilbodet for ferje, snøggåttar og anna kollektivtransport, samt den generelle transportstandarden på både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet er derfor tydeleg på at heile transporttilbodet må sjåast i samanheng med arbeidet med Nasjonal transportplan.



Figur 3. Foto: Bussvegen i Stavanger, Stavanger Aftenblad, og Fv.57, Fjaler, firda.no.

2. LANDSDEL MED STORT VEKSTPOTENSIALE

Geografi og folketal



Figur 4. Folketalet i dei tre vestlandsfylka.

Dei tre vestlandsfylka Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal har til saman ca. 1,4 mill. innbyggjarar pr. 2023, og det er venta ei auke i folketalet på om lag 8% fram mot 2050 (SSB).

Vestlandet har byar og tettstader med potensiale for store, felles bu- og arbeidsregionar.

Mangel på effektive og trygge kommunikasjonar gjer at grunnlaget for utvikling av vekstregionar vert undertrykt. Lang transporttid, uvisse knytt til framkomst, utryggleik knytt til trafikktryggleik, rasfare mv., legg avgrensingar for næringslivets tilgang til relevant arbeidskraft.

Dette kan over tid medføre færre satsingar på ny næringsutvikling som er naudsynt for å byggje opp sterke regionar på Vestlandet som kan medverke til å balansere utviklinga med aukande press på Osloregionen.

Skattkammeret for heile landet

– *Lykkes Vestlandet, så lykkes Norge*

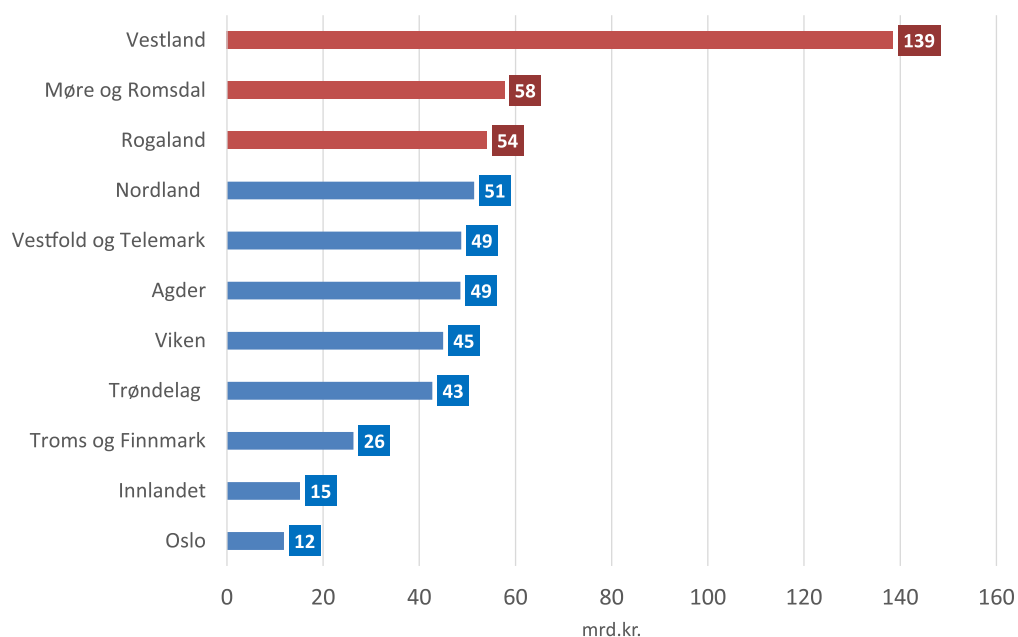
(Jonas Gahr Støre 23.7.2017)

Vestlandet er drivkrafta i norsk eksport og verdiskaping. Landsdelen er rik på både naturressursar og human kapital. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur i landsdelen gjer at Vestlandet har ei nøkkelrolle for nasjonal verdiskaping.

Dei tre vestlandsfylka eksporterte verdiar for 250 mrd.kr. i 2022 (utanom olje- og gass), og dette utgjer 37% av nasjonal eksportverdi for tradisjonelle næringar.

Transportsektoren er ein avgjerande innsatsfaktor i verdikjeda. Eksportnæringane på Vestlandet er lokalisert i både byområda, tettstader og spreidd ute i distrikta. Eit trygt og

Fastlandseksport (mrd.kr.) per fylke 2022



Figur 5. Fastlandseksport (mrd.kr. 2022) fordelt på fylker (eksklusiv varer som ikkje er spesifisert på fylke eller har opphav frå fleire fylke, samt reeksport av varer produsert i utlandet). Kjelde SSB, Utanrikshandel, Tabell 10482.

effektivt transportnett er ein nøkkel for å leggje grunnlaget for framtidig vekst i verdiskapinga på fleire måtar:

- Frakttid og transportkostnader for eksportvarer ut til marknadene
- Transporttid og fleksibilitet for inngående transport av råvarer, utstyr og delar mv. («just in time»)
- Mobilitet og reisetid som gir best mogleg tilgang på attraktiv arbeidskraft

- Trygg transport som del av attraktive bustadområde for å tiltrekke humane ressursar med rett kompetanse

Utbygging og utbetring av transportnettet på Vestlandet vil medverke til reduserte transportkostnader for næringslivet og tryggare og meir effektiv mobilitet for arbeidstakarar og busette i regionane. Dette vil gje dei beste føresetnadene for framtidig aukande verdiskaping og eksportinntekter til landet.



Figur 6. Vogntog med sjømat. Foto: Nor-log Gruppen.

Klimakonsekvensar – vått og villare på Vestlandet

Med klimaendringane tyder prognosane på at særleg Vestlandet vil bli ramma av våtare og villare vår i tida framover (kjelde: Klimaendringer i Norge, miljodirektoratet.no).

Dette kan få store konsekvensar på Vestlandet, med auka risiko for flaum og erosjon, skred, dårleg framkome og regularitet, samt auka behov for beredskap. Konsekvensane av dette vil vere aukande omfang av:

- Skade på infrastruktur (bruer, vegar, jernbanelinje)
- Driftsproblem for transportnettet (ferjer, snøgg-båtsamband, fjelloverganger og luftfarten)

Når vegar vert stengd på grunn av skred eller uver og det er driftsproblem for sjø- og lufttransporten, er det ikkje berre framkome som vert ramma gjennom lange omkøyringsvegar, men òg innbyggjarane sin kvardag vert utrygg og farefull.

Ein kan kome denne utviklinga i møte ved å investere i ny infrastruktur som gir eit meir robust transportnett til lands (nye vegsamband, tunnelar, fastlandssamband, vintersikre fjelloverganger og ikkje minst rassikring).

I tillegg vil konsekvensane av klimaendringane auke behovet for å ta vare på eksisterande vegkapital gjennom ressursar til drift og vedlikehald av vegnettet.

Klimaendringar og meir ekstremvær vil gjere at fylkeskommunane på Vestlandet vil få utfordringar med vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet. Den øyremerka nasjonale tilskotsordninga for vedlikehald av fylkesvegnettet vart ikkje trappa opp i statsbudsjettet for 2023 i samsvar med det som var lagt opp til i NTP 2022–2033. Med grunnlag i dette og vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet på Vestlandet, vedtok Vestlandsrådet 07.02.23 ein uttale om at det er naudsynt med ei kraftig opptrapping og auka nasjonal satsing på vedlikehald av fylkesvegnettet i arbeidet med statsbudsjettet for 2024.



Figur 7. Utdrag frå artikkel utarbeidd av CICERO, senter for klimaforskning. Kjelde: Klimaendringer vil føre til våtere vær på Vestlandet (cicero.oslo.no)

3. UTFORDRINGAR OG BEHOV

Regionbygging med E39 som ryggrad

Satsing på betre transportstandard på Vestlandet vil gje reduserte transportkostnader for næringslivet, betre samfunnsberedskap, betre mobilitet og reduserte ulykkeskostnader mm.

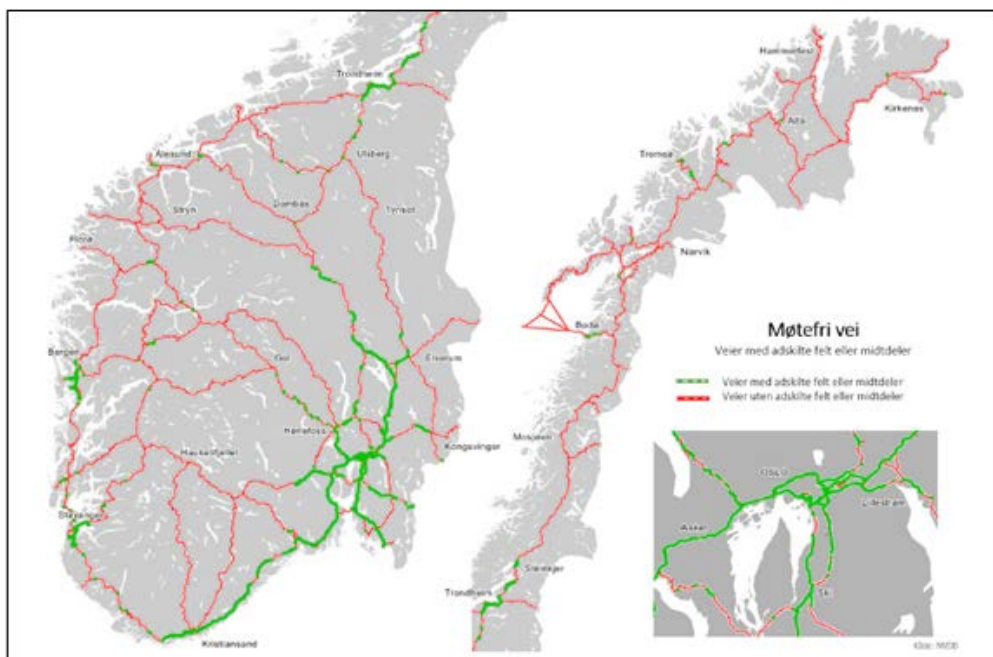
E39 mellom Stavanger og Trondheim er ryggraden i transportnettet på Vestlandet. E39 bind regionane saman. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda, knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman, og er samleveg for transport til/frå alle by- og tettstader frå sidevegar ut mot distrikta. E39 bind saman 3 av dei 4 største byområda i Norge, og ei hovudåre ut til Europa for store delar av Vestlandet.

E39 har per i dag ikkje den standard som kan forventast av ein nasjonal stamveg. Både reisetid og kostnader mellom sentrale regionar på Vestlandet er vesentleg større enn elles i landet.

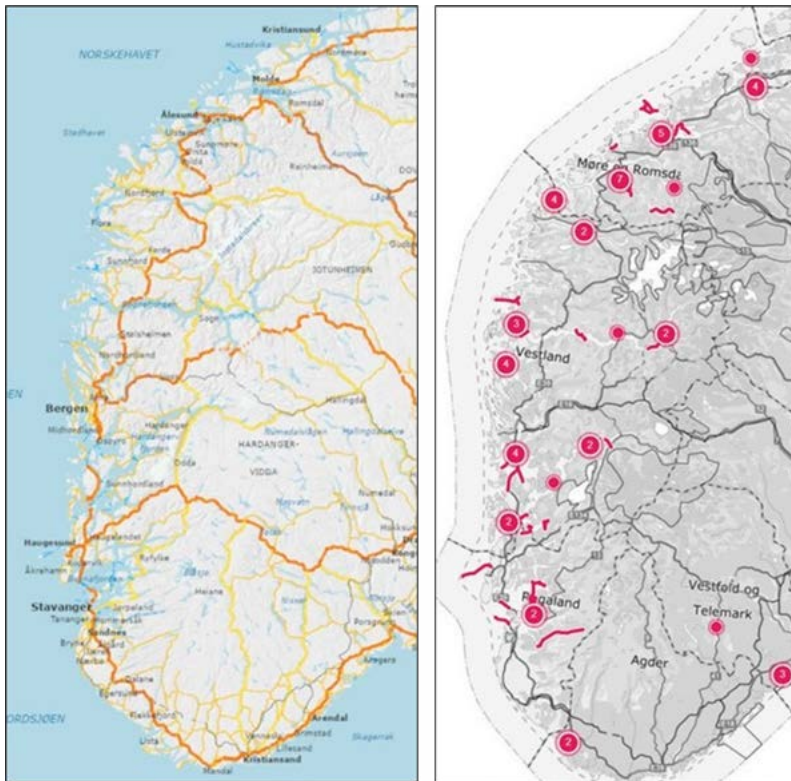
Omtale av utfordringane med korridor 4, Stavanger–Trondheim i utfordringsdokumentet til NTP frå transportetatane av 19.1.2023:

«Korridoren mellom Stavanger og Trondheim, via Bergen og Ålesund, er en kystkorridor. Mange ferjestrekninger gir lang reisetid på vei og høye transportkostnader. Lang reisetid, og dårlig kvalitet på deler av veinettet gjør at fly blir foretrukket også på relativt korte strekninger. Det er flere strekninger med vesentlig skred- og flomutfordringer, hvor det er lange omkjøringsveier ved brudd i infrastrukturen. Korridoren er viktig for utenrikshandelen med betydelige import- og eksportvolumer.» «Trafikken i korridoren er spesielt stor mellom de store byområdene. Flytrafikken har en stor andel av beregnede persontransportreiser mellom de store byene i korridoren, spesielt til og fra Stavanger og mellom Bergen og Trondheim. Dette skyldes delvis at det er lange distanser med få omkjøringsmuligheter, og at veinettet har lav framkommelighet, med tidvis smale og dårlige veier og mange ferjestrekninger. Det er også områder som er værutsatt, hvor det er få omkjøringsmuligheter om veier blir stengt.»

Statens vegvesen_ (regjeringen.no)



Figur 8. Oversikt over del av vegnettet med møtefri veg syner mangel på effektive og trafikksikre stamvegar langs kysten med hovudfunksjon å binde saman byar og tettstader. Kjelde: Statens vegvesen og Nye Veier.



Figur 9. Kart over hovedvegnettet på Vestlandet og tal på ferjesamband i dag.

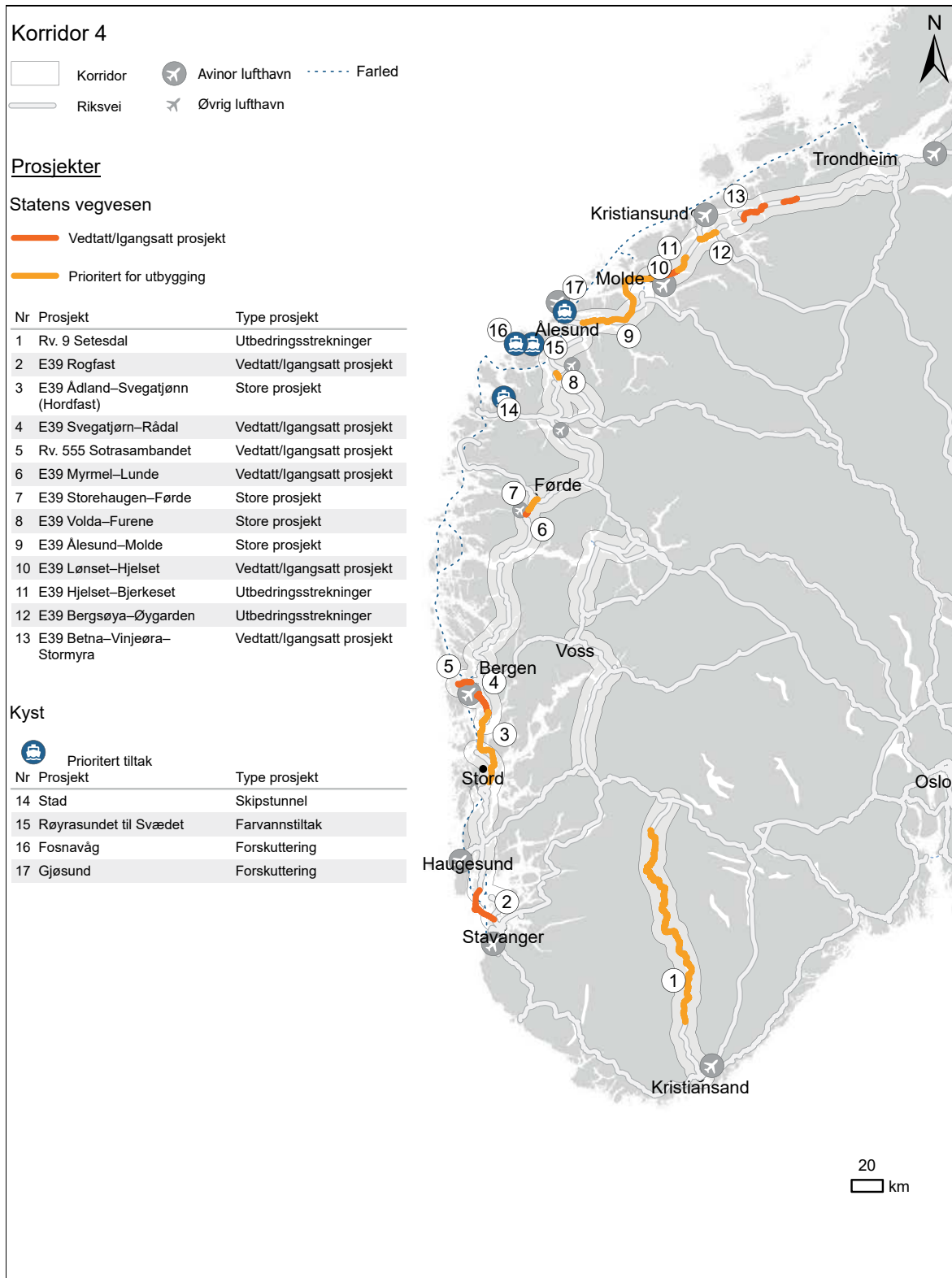
Det er store behov for utbygging av E39 for at vegen skal tene rolla som ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet. Samfunnsøkonomiske analysar utført av transportetatane i samband med inneverande Nasjonal transportplan syner at fleire E39-prosjekt er blant dei vegprosjekta

som har høgast samfunnsøkonomisk netto nytte basert på tradisjonell utrekningsmetode (kjelde: Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–29. Vedlegg 6. Tabell 6c). I tillegg er det utarbeidd analysar som synar store meirverdiar/ringverknader knytt til regionforstørring.



Figur 10. Ferjesambanda langs E39 er ein flaskehals for effektiv og forutseibar verditransport. Bildet er frå Sandvikvåg ferjekai, Fitjar kommune (foto: Os- og Fusaposten).

Status for prosjekt langs korridor 4 i inneverande NTP:



Figur 11. Prioriterte prosjekt langs transportkorridor 4 (Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim) i inneverande Nasjonal transportplan (Meld.St.20, Nasjonal transportplan 2022–33).



Figur 12. Bilde frå E39 ved Førde (Halbrandslia) der eit vogntog i 2021 sperra E39 i lang tid med store trafikale konsekvensar for folk og næringsliv. Ny E39 utanom Førde er under planlegging.

Dersom Vestlandet framleis skal vere motor for verdiskaping, må E39 vidareutviklast på fleire nivå:

- Nye fjordkryssingar som byggjer regionar, reduserer transportkostnader og styrkjer beredskap
- Utbetringar av flaskehalsar og strekningar med låg standard for å betre tryggleik og framkomst
- Ringvegar, avlastningsvegar som leiar E39 utanom sårbare byområde

Vestlandet har eit unikt potensiale for å leggje til rette for auka verdiskaping ved utbygging av eit samanhengande, effektivt transportnett langs kysten.

Det er likevel ikkje tilstrekkeleg å byggje ut transportnettet mellom byane/tettstadene. Det meste av trafikken vert skapt i byområda, og det er avgjerande at transportsystemet i byane fungerer. Dette gjeld både trafiktryggleik, framkomst og transportberedskap. Veksten langs kysten er òg avhengig av at dei som skal skape auka verdiar har trygge og attraktive bustadområde, lokalmiljø, servicetilbod etc. I den samanheng er utviklinga av attraktive by- og tettstadområde med god mobilitet, funksjonelle transport-system og rein byluft viktig. Bysatsinga er såleis viktig både for bymiljø/klima og verdiskaping/næringsutvikling.

I tillegg til å vidareutvikle E39 som ryggrad i transportnettet på Vestlandet, er det behov for eit tenleg transportnett som knyter Vestlandet til andre landsdelar, mellom anna vidareutvikling av eksisterande veg- og jernbanenett mot aust.

Det er òg behov for å styrkje kollektive transportløyningar i distrikta. Opprusta og ferjefri E39 gir store moglegheiter for å utvikle nye kollektivtilbod langs kysten som vil

vere eit viktig fundament for styrkja mobilitet langs transportkorridoren E39 med sidearmar.

Transporttryggleik og beredskap

Med utgangspunkt i målet i Nasjonal transportplan om å ta betra vare på eksisterande infrastruktur, og i lys av dei særskilde utfordringane på Vestlandet knytt til framtidige klimaendringar – vil Vestlandsrådet framheve følgjande hovudutfordringar:

- Vedlikehald av vegnettet
- Skredsikring
- Tunneloppgraderingar

Innsatsen på desse områda er avgjerande for trafikantane sin tryggleik, men er også knytt til behovet for betre framkomst og mobilitet som viktig for næringsutvikling og busetnad. Det er vesentleg i eit beredskapsperspektiv at europavegar og dei viktigaste fylkesvegane er alltid er opne. Dette omfattar også ferjestrekningane langs desse vegane.

Vedlikehald

Vestlandet er den del av landet som har mest bruer, tunnelar, ferjesamband og rasutsette strekningar med store behov for vedlikehald. Vegnettet er prega av stort etterslep i vedlikehaldet. Dårleg vedlikehald gjer seg utslag i trafikfarlege vegstrekningar, dårleg framkomst, miljøproblem og auka kostnader for næringslivet og andre trafikantar.

Auka veglengd, trafikkauke, meir komplisert teknisk utstyr og klimaendringar medverkar til auka behov for vedlikehaldsmidlar. Samla ressursbehov for å fjerne forfallet på



Figur 13. Foto: Statens vegvesen.

alle riks- og fylkesvegane i dei tre vestlandsfylka, inklusiv naudsynthe oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnelar, vart kalkulert i 2017 til om lag 22 mrd. 2017-kr. (Kjelde: Oslo Economics rapport 2017–51). Oppjustert med byggkostnadsindeksen for veganlegg (SSB) frå 2017 til 2022, tilsvarar dette eit kostnadsbehov på om lag 29 mrd. kr. 2022-kr.

Statens vegvesen kartla i 2018/2019 forfallet på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal, i rapporten «Forfall på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal, Resultat av kartlegging». 15. mars 2022 fekk Statens vegvesen ei bestilling frå Samferdselsdepartementet om å starte opp arbeidet med å koordinere ei ny kartlegging av tilstanden på fylkesvegane. Fram til den nye kartlegginga er gjennomført, kan vi ta utgangspunkt i 2019-rapporten frå Statens vegvesen for å berekne vedlikehaldsetterslepet per 2022, og sannsynleg vidare utvikling i etterslepet. I 2019-rapporten er etterslepet for Møre og Romsdal berekna til å vere om lag 8,6 mrd. 2019-kroner. For 2022 anslo fylkesvegavdelinga at etterslepet på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal låg kring 12 mrd. kroner.

Det er stor usikkerheit knytt til 2019-rapporten. Statens vegvesen har ikkje fysisk registrert tilstanden på alle

veg-elementa i fylket. Det kan vere at tilstanden er verre enn antatt. Fleire forutsetningar har endra seg sidan rapporten vart lagt fram. Mellom anna viser vårt oppdaterte estimat at utbetningsbehovet for fylkesveg tunnelane er vesentleg høgare enn kartlegginga frå 2019.

For å møte utfordringane med vedlikehaldsetterslepet, er det behov for vesentleg auke i dei økonomiske rammene til vedlikehald av riksvegnettet, samt auke i øyremerka tilskot til vedlikehald av fylkesvegane.

Skredsikring

Når det gjeld skredsikring, har Statens vegvesen kartlagt skredsikringsbehovet i alle fylka. I heile landet er det i alt 900 punkt innanfor Høg og Middels skredfaktorgruppe, og 545 av desse er lokalisert i dei tre vestlandsfylka, dvs. Vestlandet har ca. 60% av alle punkt under Høg og Middels skredfaktorgruppe på landsbasis.

Samla utbetningskostnad for alle skredpunkta på Vestlandet er rekna til ca. 27 mrd. på riksvegane og ca. 17 mrd. på fylkesvegnettet:

Skredfaktorgruppe	Riksvegar (inkl. Trøndelag)		Fylkesvegar i Rogaland		Fylkesvegar i Vestland		Fylkesvegar i Møre og Romsdal	
	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)	Tal skredpunkt	Kostnad (Mill. 2019-kr.)
Høg	65	25 023	-	-	96	11 044	14	2 375
Middels	80	1 759	13	355	177	1 798	100	727
Låg	95	34	56	268	251	767	287	-
Sum	240	26 816	69	623	524	13 609	401	3 102

Tabell 1. Oversikt over skredpunkt og behov for midlar til utbetring. Kjelde Statens vegvesen - skredsikringsbehov, juni 2019. <https://www.vegvesen.no/contentassets/eb183b978ef84167acce9cc5bc6b5fc8/skredsikringsbehov-riks-og-fylkesvegar-i-vest.pdf>

Tunneloppgradering

Statens vegvesen sitt program for oppgradering av vegtunnelane er viktig for trafikktryggleik og framkomst/mobilitet for alle trafikantgrupper. I vegvesenets tertialrapport for 2022 til Samferdselsdepartementet, går det fram at programmet vert vesentleg meir kostbart enn det ein trudde:

«Utbedringene av riksveitunnelene har vist seg å være langt mer kostnadskrevende enn først antatt. Dette skyldes i hovedsak at tilstanden i deler av tunnelene har vist seg å være betydelig dårligere enn Statens vegvesen hadde forventet, samt at utgiftene til samtidig trafikkavvikling under anleggsarbeidene har økt. Som følge av disse kostnadsøkningene, er det nå lagt en strategi for utbedringene der i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for trafikantenes sikkerhet i tunnelene vil bli utbedret samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt forfall i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.»

(Statens vegvesen, Tertialrapport 30.4.2022 til Samferdselsdepartementet).

Utfordringane med aukande kostnader kan føre til at det tar lengre tid før tunnelane vert utbedra. Dette inneber store utfordringar med redusert tryggleik i eksisterande tunnelar, og problem knytt til framkomst i ein utvida byggeperiode. Dette er uheldig med tanke på sårbarheiten i transportnettlet på Vestlandet som har stort innslag av tunnelar – og mangel på tryggle og effektive vegsamband for mellom anna å vidareutvikle det eksportretta næringslivet i landsdelen.

For å redusere ulempene knytt til auka kostnader, er det behov for auka ressursinnsats til programmet, både for riks- og fylkesvegnettet. Krava til oppgradering er dessutan blitt sær omfattande, særleg for fylkesvegnettet, og ein bør av den grunn revurdere/modifisere krava.

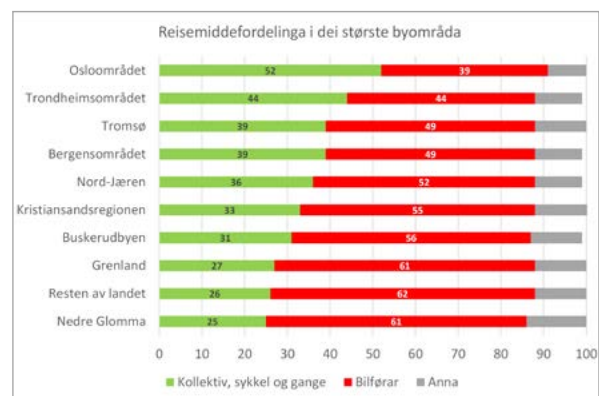


Figur 14. Foto: Statens vegvesen.

Bymiljø, mobilitet og klima

Veksten i byområda medfører utfordringar for transportsystemet. Det er behov for god framkomst og mobilitet, samstundes som ein må ta omsyn til overordna mål knytt til reduksjon av klimagassutslepp og ønskje om betre luftkvalitet og trafikktryggleik. Byområda er motoren for regional utvikling, og det er viktig at byane er attraktive for busetting og næringsutvikling. Da må transportsystemet fungere, og det må vere miljøkvalitetar som fremjar trivsel og helse. Det er klare mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområda, og lokalt har mellom anna Bergen ambisjonar om trafikkreduksjon ut over nullvekstmålet.

Dei to største byområde på Vestlandet (Bergensområdet og Nord-Jæren) har stort potensiale for å auke andelen personreiser med miljøvennlege transportmidlar. I den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 2018/19 (Kjelde: Transportøkonomisk Institutt, rapport 1835/2021) går det fram at både Oslo, Trondheims- og Tromsøregionen reiser meir miljøvennleg enn i Bergensområdet og på Nord-Jæren:



Figur 15. Reisemiddelfordeling for personreiser i byområda. (TØI-rapport 1835/2021, tabell 5.8).

Bergensområdet har spesielt låg sykkelandel (3% for Bergensområdet og 7% for Nord-Jæren), medan Nord-Jæren har låg kollektivandel (9% på Nord-Jæren, 15% i Bergensområdet).

Dei mindre byane på Vestlandet har tilsvarende utfordringar. Reisevaneundersøkinga frå TØI i 2013 og 2014 viser at byane i Møre og Romsdal berre hadde ein sykkelandel på 3-4 prosent av alle reiser. Kollektivandelen i undersøkinga var på om lag 6 prosent.



Figur 16. Kollektivutbygging og sykkelveger er to av dei viktigaste behovsområda for transportnettet i byane. Høg statleg finansiering er nøkkel for å kunne realisere nye, viktige infrastrukturtiltak.

For å oppnå nullvekst i personbiltrafikken er det behov for omfattande tiltak for å leggje til rette for auka kollektivtrafikk, gåing og sykling. I tillegg er det avgjerande at kommunane følgjer opp med samordna areal- og transportplanlegging og verkemiddel/tiltak som byggjer opp under nullvekstmålet. Dei to største byområda Bergen og Nord-Jæren vil kanalisere sine tiltak gjennom ein byvekstavtale, men det er òg store behov for tiltak i dei mindre byane.

Grunnlaget for eigenfinansiering av infrastrukturtiltak vert stadig vanskelegare, mellom anna på grunn av aukande elbilandel i bomringane. Høgare statleg medverknad i finansiering av kollektiv- og sykkeltiltak i byane er derfor

avgjerande for å halde eit akseptabelt tempo i utbygginga av miljøvennleg infrastruktur.

Utviklinga av miljøvennleg mobilitet i byområda må sjåast i samanheng med utviklinga av gjennomgåande vegnett i byområda. Næringstransport og gjennomgangstrafikk er unntatt frå nullvekstmålet for personbiltransporten, men må tilpasse seg utfordringane i dei byområda som trafikken går igjennom. Ved vidare utbygging av transportnettet i og rundt byområda må ein både ta omsyn til behovet for transporteffektivitet, trafikktryggleik og beredskap for næringstrafikken/gjennomgangstrafikken, samstundes som ein avgrensar uheldige miljøkonsekvensar/naturinngrep som følgje av samferdselstiltaka.



Figur 17. Planlagt kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus er del av Bypakke Ålesund. Foto: www.bypakkealesund.no

I Nord-Jæren, Bergen, Førde og Molde går E39 gjennom byområda. Nye løysingar for E39 utanom sentrumsområda er særskild viktig for at transportsystemet skal styrkje næringstransport og verdiskaping, og samstundes medverke til å avlaste sentrumsområda slik at ein kan leggje betre til rette for miljøvenlege transportformer i byane. Samspelet mellom E39-utbygginga og utviklinga av byområda er såleis viktig for både verdiskaping/næringsutvikling og bymiljø.

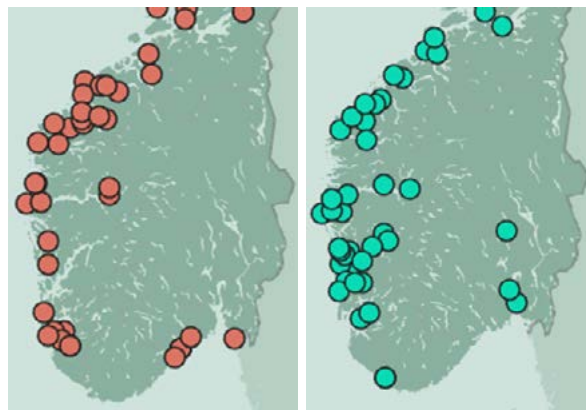
I tillegg til byvekstavtalane for Nord-Jæren og Bergensområdet, er det behov for auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for fleire av dei mindre byane, mellom anna Haugesund, Ålesund og Kristiansund gjennom tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar (Meld. St. 20, Nasjonal transportplan 2022–2033). Føremålet med ordninga er å leggje til rette for klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkomst, og tilskota går i hovudsak til mindre investeringar i gang- og sykkelveggar, samt kollektivtiltak. Tilskotet er øyremerka dei fem byområda Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). I NTP 2022–2033 vart sett av 600 mill.kr. til ordninga i første fireårsperiode.

Grønt skifte i samferdselssektoren

For å møte klimautfordringane må det arbeidast for utsleppsreduksjon, klimatilpassing og omstilling til eit berekraftig lågutsleppssamfunn. Vestlandet har ambisiøse mål for dette. Mellom anna har Vestland fylkeskommune eit konkret mål om å vere eit netto nullutsleppsfylke innan 2030.

Ein stor del av det grønne skiftet i samferdselssektoren er å leggje til rette for null- og lågutslepps transportmidlar som er særskild mykje utbreidd på Vestlandet, mellom anna bilar, bussar, ferjer, snøggåttar, skipsfart, fly og cruisebåtar. Landsdelen har med dette ei særleg interesse i det grønne skiftet. Vestlandet har også ressursar og kompetanse til å spele ein aktiv rolle i gjennomføringa, mellom anna på grunn av sterke fagmiljø innan klimaforskning, innovasjon/teknologiutvikling og industri.

Vestlandet er allereie i front når det gjeld elektrifisering av bilferjer. I dag er 54% av alle bil-ferjesamband på Vestlandet elektriske, medan andelen på landsbasis er 23% (Kjelde: www.tilnull.no).



Figur 18. Fossile og elektriske bilferjesamband (kjelde: www.tilnull.no)

Utfordringar og problemstillingar

Innan samferdsle handlar det grønne skiftet mykje om tilgang på kraft, tilrettelegging av ladeinfrastruktur og tilgang på relevante lågutslepp energibærarar. Hovudutfordringane er tilgang på kraft og høge kostnader med utvikling av lågutslepps transportmidlar og ladeinfrastruktur:

- Nokre stader er det låg kapasitet i strumnettet lokalt (kjelde: NVE, rapport nr. 77-2017).
- Pr. i dag er det ingen standardisering av ladeutstyr. Det er behov for å utarbeide standardiserte løysingar for å sikre at fartøy kan nyttast på tvers av ulike samband og potensielt gjenbrukas utover inneverande kontraktsperiode (kjelde: Miljødirektoratet m.fl.: Lav- og nullutslippsskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåtar, 18.5.2022).
- Det er høge investerings- og driftskostnader for ladeinfrastruktur. Eksempelvis er gjennomsnittleg netto miljøkostnad for fylkeskommunane over kontraktsperioden estimert til 20 MNOK pr. bilferjesamband (kjelde: Samferdselsdepartementet, rapport 2020-0460: Meirkostnader som følgje av lav- og nullutslippsløysningar i fylkeskommunale ferjesamband).

Innføring av null- og lavutsleppsteknologi i luftfarten vil vere eit viktig tiltak for å redusere utslepp av klimagassar, både ved bruk av luftfartøy og drift av bakkebasert infrastruktur. I eit lågutsleppssamfunn føreset dette at det utviklast null- og lågutsleppsfly, noko som gjer at tidspektivet er langt.



Figur 19. Illustrasjon av planlagt elektrisk snøggbåt MS Medstraum i Rogaland, Foto: Norled.

På kort sikt er innfasing av null- og lågutsleppsteknologi størst på det regionale flyrutenettet, der avstanden mellom lufthavnene er korte. Det er her elektrifiserte fly, først ventast å kome i rutetrafikk. (Kilde: Meld.St.10 Bærekraftig og sikker luftfart).

Kortbanenettet på Vestlandet bør leggjast til rette for at null- og lågutsleppsfly kan kome i rutedrift så snart teknologien tillater dette. Det bør arbeidast for at staten gir tilskudd til infrastruktur som grunnlag for realisering av elektrisk flytrafikk på kortbanenettet.

Når det gjeld alternative energikjelder, t.d. hydrogen saman med brenselceller, er dette framleis umoden teknologi. Meirkostnadene må ventast å være store samanlikna med konvensjonelle løysningar. Det finns mellom anna lite standardiserte løysningar på marknaden, og difor vert det høge utviklingskostnader i kvart enkelt prosjekt. I tillegg til utviklingskostnader er det også stor uvisse når det gjelder hydrogenpris, som i dag normalt er mye høgare enn for andre tilgjengelege drivstoffalternativ på skip (kjelde: Mil-

jødirektoratet m.fl.: Lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferger og hurtigbåter, 18.5.2022).

Vegen vidare

For å ha ei offensiv tilnærming til gjennomføringa av det grønne skiftet i samferdselssektoren må det arbeidast med mellom anna utvikling av teknologi og standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur.

Staten kan medverke gjennom auka rammeoverføringar eller tilskotsorningar til fylkeskommunane som må bere dei auka kostnadene med strengare miljøkrav i framtidige anbod innan kollektivtrafikken.

Det er behov for vidare offentleg og privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling. ZEVS (enabling Zero Emission passenger Vessel Services) er eit eksempel på utviklingsprosjekt støtta av Forskningsrådet, som skal gi eit nødvendig kunnskapsgrunnlag i samband med innfasinga av grønne hurtigbåtsamband. Rogaland og Møre og Romsdal fylke er deltakarar i prosjektet.

4. FRAMLEGG TIL FELLES PRIORITERINGAR

Vestlandsrådet vil på bakgrunn av analysane av utfordringar og behov for samferdsletiltak i landsdelen, framheve følgjande punktvisse hovudprioriteringar (ikkje prioritert rekkjefølgje):

1. Ta vare på transportnettet

- Auka statleg innsats til vedlikehald av vegnettet
- Auka statleg innsats til og tunnel-oppraderingsprogrammet



Foto: Os- og Fusaposten

2. Berekraftig mobilitet i byane

- Auka statleg finansiering til byvekstavtalane på Nord-Jæren og i Bergensområdet
- Auka statleg medverknad til bypakkar/byprogram for dei mindre byane på Vestlandet



Foto: bt.no

3. Utvikle eit tenleg transportnett

- Prioritering av E39 som nasjonalt satsingsområde for å binde saman Vestlandet med ferjefrie samband, utbetring av eksisterande veg og ringvegar/omkøyringsvegar utanom byområda.
- Vidareutvikling av eksisterande aust-vest samband (veg og bane) som bind Vestlandet saman med resten av landet
- Auka statleg innsats til skredsikring i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe



Foto: nrk..no

4. Fremje det grønne skiftet i samferdssektoren

- Auka statlege rammeoverføringar og tilskotsordningar til fylkeskommunane for å sikre innføring av nullutslepps-teknologi i framtidige anbod innan ferjedrift og kollektivtrafikk.
- Statleg stimulering til offentleg/privat samarbeid innan forskning og teknologiutvikling, som legg til rette for raskare og meir effektiv innfasing av nullutsleppsteknologi, mellom anna gjennom å utvikle standardiserte løysingar for ladeinfrastruktur for ferjer og snøggbåtar.



Foto: maritimt.com

Vestlandsrådet



www.vestlandsraadet.no

Dato	24.04.2023
Vår referanse	2023/882-19
Dykkar referanse	«ref»
Sakshandsamar	Thorbjørn Aarethun
E-post	Thorbjorn.Aarethun@vlfk.no
Telefon	55239367

Rogaland fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune

Vestlandsrådet - oversending av vedtak om Nasjonal transportplan 2025-2036

På møte i Vestlandsrådet, 11.april 2023, vart det handsama sak om Nasjonal transportplan 2025-2036 – innspelsdokument. Rådet gjorde følgjande vedtak;

1. «Etter handsaminga av NTP-uttale i fylkestinga i Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal vert AU bedt om å utarbeide forslag til NTP-uttale frå Vestlandsrådet. Dette forslaget til uttale vert lagt fram for handsaming i ekstraordinært møte i Vestlandsrådet innan høyringsfristen.
2. Innspelsnotatet vert oversendt fylkeskommunane i Vestlandsrådet i arbeidet med høyringsfråsegner til Nasjonal transportplan 2025-2036.»

I samsvar med pkt. 2 i vedtaket er det omtalte innspelsdokumentet vedlagt og oversendt. Det vert bedt om at dette dokumentet vert fordelt til administrativ eining som er ansvarleg for arbeidet med forslag til høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2025-2036, og lagt fram for folkevalde organ i samband med handsaminga av forslaget til høyringsuttale.

Med helsing

Thorbjørn Aarethun
sekretariatsleiar

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift