



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 Oslo

Vår referanse
23/337 23/13359

Dykkar referanse

Sakshandsamar
Gunnar Wangen

Dato
02.06.2023

Nasjonal transportplan 2025 - 2036 - høyringsinnspel

Formannskapet har i møte 02.05.2023, sak 40/23, fatta følgjande vedtak:

Ørsta formannskap vedtek høyringsinnspel frå Ørsta kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036 slik det går fram av vedlegg 1.

Pkt 2

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 riksvegar 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.

pkt. 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.

På grunn av utfordringar med kommunen sitt sakssystem, var tilrådinga produsert i eige vedlegg til saksutgreiinga, dette ligg som vedlegg 1. **Vedlegg 2** inneheld det samla vedtaket oppretta i samsvar med vedtaket slik det går fram av saksprotokollen.

På grunn av ein intern feil har dessverre vedtaket ikkje vorte utekspedert før no. Vedtaket vert difor ekspedert både til Møre og Romsdal fylkeskommune og til Samferdselsdepartementet.

Med helsing

Gunnar Wangen
Seniorrådgjevar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur

Andre mottakarar
Møre Og Romsdal Postboks 2500 6404 Molde
Fylkeskommune

Vedlegg
Kommunedirektøren si tilråding til vedtak
Formannskapet sitt vedtak, oppretta



Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
40/23	Formannskapet	02.05.2023

Nasjonal transportplan 2025 - 2036 - høyringsinnspel

Samandrag av saka:

Saka omhandlar kommunen sine innspel til Møre og Romsdal fylkeskommune i samband med høyringsprosessen kring Nasjonal Transportplan (NTP) 2025 - 2036.

Formannskapet 02.05.2023

Handsaming:

Nytt pkt 2:, foreslått av Per Ivar Lied, Senterpartiet

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 riksvegar 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.

Endra pkt 3:, foreslått av Per Ivar Lied, Senterpartiet

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.

8 stemmer

Kommunedirektøren si tilråding vart vedtatt med 8 mot 0 stemmer

Punkt 2 og punkt 3 vart vedtatt med 8 mot 0 stemmer

FSK - 40/23 Vedtak

Ørsta formannskap vedtek høyringsinnspel frå Ørsta kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036 slik det går fram av vedlegg 1.

Pkt 2

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 riksvegar 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.

pkt. 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.

Kommunedirektøren si tilråding:

Ørsta formannskap vedtek høyringsinnspel frå Ørsta kommune til Nasjonal transportplan 2025-2036 slik det går fram av vedlegg 1.

Vedlegg:

Kommunedirektøren si tilråding til vedtak

Høyring i samband med arbeid med Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Nasjonal transportplan 2025-2036 - høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-opppdrag.pdf

Invitasjon til høyringsmøte om NTP

Informasjon om prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036

Saksopplysningar:

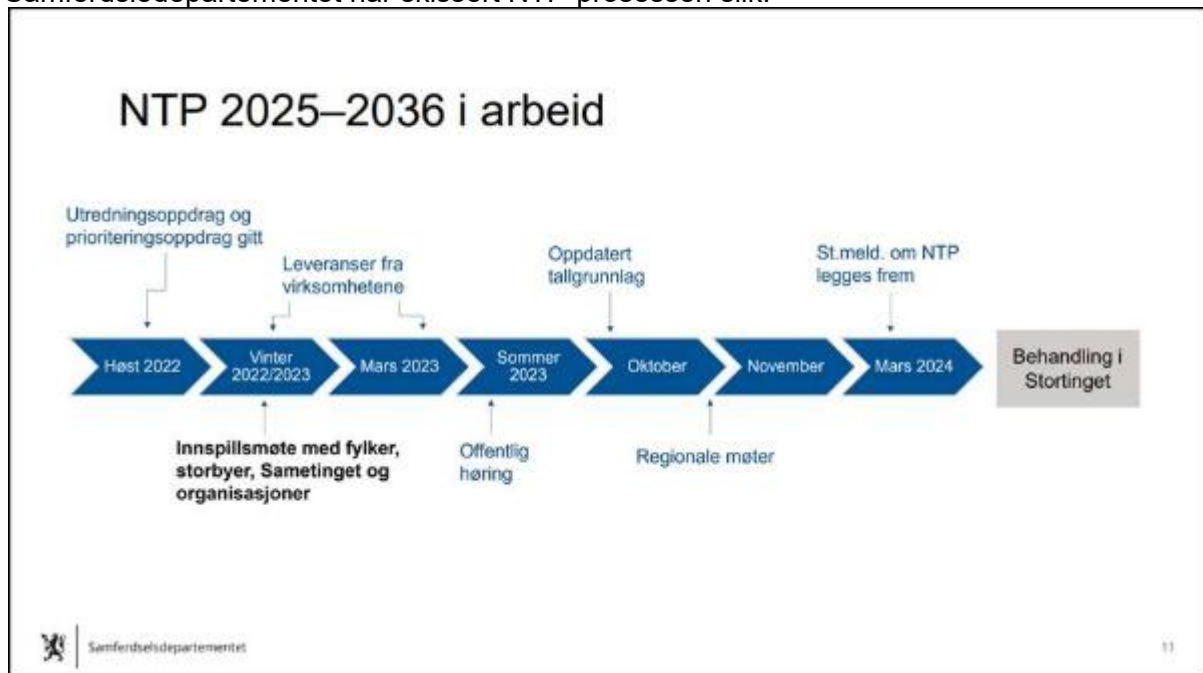
Samferdselsdepartementet arbeider med ny nasjonal transportplan for perioden 2025-2036.

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 omfattande dokumentunderlag til høyringa 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%. I Ørsta kommune sitt geografiske område utgjer E39 41 km, medan dei fylkeskommunale vegane er over 110 km. 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 utgjer. 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 Ørsta 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. Ørsta kommune meiner NTP må legge opp til ei endra og vesentleg betre ferjefinansiering enn dagens modell.

Ørsta 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).

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 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. 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 Ørsta 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 petroleumprodukter 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.

Ørsta kommune har saman med andre kommunar i regionen vore tydeleg på at E39 Voldatunnelen er neste store prosjekt på E39 i vårt område. 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). Eiksundsambandet oppfyller ikkje kravet til det transeuropeiske transportnett (TEN-T) som E39 er ein del av. Om Vartdalsfjorden skal kryssast ved Flåvika, Nordre-Vartdal eller på anna vis er ikkje ferdig utgreidd enno. I påvente av dette har Ørsta kommune 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 må Ørsta kommune kunne forvente at det vert følgd 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 framtidsetta 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 fjellovergane 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 Furene-Moa.

I påvente av dei store investeringane må ein i første omgang konsentrere seg om framkomst og trafikksikring på dagens E39 mellom Furene 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 Furene og Hovden, E39 Flyplasskrysset/Fv 5898 Torvmyrane, manglande gjennomføring av regulert rundkøyring ved Melsveg-krysset på Ose, at den smale E39 Osbrua vert erstatta i samsvar med nyleg vedteken reguleringsplan, regulerte tiltak på E39 gjennom Ørsta sentrum og ikkje minst utfordringar på vegstandarden fleire plassar på E39 Vartdalstranda. Dette var også peika på i brevet Ørsta spelte inn til Vegdirektoratet i april 2019. Alt dette er tiltak som

ikkje krev dei heilt store investeringane og må kunne løysast tidleg i planperioden 2025-2036.

Flyplasskrysset

Ny reguleringsplan for nytt flyplasskryss vart godkjent 29.06.2021 og har sidan vore godkjent i vegdirektoratet. Nye og lempeligare krav til høgderestriksjonar rundt Ørsta-Volda lufthamn gjorde det mogleg å legge til rette for ei rimelegare løysing der krysset vart flytta om lag 40 m i høve den tidlegare reguleringsplanen frå 2011.

Flyplasskrysset er eit av dei mest ulukkesbelasta i området, og det har betydelege kapasitetsproblem i dei mest trafikkerte periodane. Avinor har omtala krysset som «den farlegaste delen av flyreisa». 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. Krysset er vidare tilkomst til eit større næringsområde, og er knytt til kommunen sitt overordna samlevegssystem.

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.

E-39 Hovden – Ose

Nye reguleringsplanar på strekninga er utarbeidde av vegvesenet dei seinare åra. Aktuelle tiltak er strekningar med gang/sykkelveg, busslommer, undergangar og kryssingspunkt for mjuke trafikantar, samt utbetring av kryss med Industrivegen.

E39 Ørsta sentrum

Ny reguleringsplan for Ørsta sentrum vart vedteken i 2019. Det er der lagt opp til rundkøyring i krysset mellom E39 og Melsvegen på Ose. Dagens Ose bru er rekna å ha ei restlevetid på om lag 10 år, og er i dag for smal for at to store køyrety kan møtast, og har dårlege rammer for gåande og syklande. Det er vidare føresett ombygging til gateprofil, etablering av viktige kryssingspunkt for gåande og fartsgrense 40 km/t, dette er også i samsvar med vegvesenet sin sykkelstrategi for Ørsta og Volda. Det er også føresett å bygge om dagens vegprofil til gateprofil på ei strekning i sentrum. Dette er no aktualisert i samband med komande utbygging av kjøpesenter og nye kommunale vegar i sentrum.

E39 Ørsta sentrum – Festøya (Vartdalsstranda)

Strekninga er ulukkesbelasta, og har fleire parti med behov for breiddeutviding og forbetring av kurvatur m.v. Det ligg føre reguleringsplanar for strekningane Lianeset – Liadal og Moldvikneset – Masdal. Det pågår reguleringsarbeid ved Liadal. Det er motteke signal om at vegvesenet er innstilt på å gjennomføre planen på Liadal raskt, og at det kan vere aktuelt å sjå gjennomføring av begge desse strekningane samstundes. Dette ser ein som svært positivt. Det er også behov for 200 m gang-/sykkelveg i Barstadvik, frå Storelva til Hjellen, der det ligg føre ein eldre reguleringsplan.

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.

Wenche Solheim
kommunedirektør

Ivar-Otto Kristiansen
kommunalsjef



VEDLEGG 1

Nasjonal transportplan 2025 – 2036 - høyringsinnspel

Kommunedirektøren si tilråding til vedtak:

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, 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 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.



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.