



SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE

Regionalavdelinga

Sakshandsamar:

Ole Ingar Hagen Hæreid

E-post: ole.hareid@sfj.no

Tlf: 57 65 62 51

Vår ref.

Sak nr.: 07/4974-64

Gje alltid opp vår ref. ved kontakt

Internt l.nr.

7662/08

Dykkar ref.**Dato**

LEIKANGER, 11.04.2008

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
16 APR. 2008	
S.NR.: 08 / 173 - 51	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Det Kongelige Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Nasjonal transportplan 2010 - 2019, fråsegn

Viser til Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 – 2019 si utsending av framlegg til Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane har handsama framlegget til transportplan i møte den 8. april 2008, sak nr 09/08. Fråsegna frå fylkestinget i Sogn og Fjordane er basert på ei brei høyring i m.a. kommunane og andre som har interesse av planframlegget.

Vedlagt følgjer saksutgreiing og møteprotokoll frå møtet.

Med helsing

Endre Høgalmen
ass. fylkesdirektør

Ole Ingar Hagen Hæreid
samferdslesjef

Vedlegg:

Saksutgreiing

Saksprotokoll

Kopi til:

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 - 2019 Vegdirektoratet Postboks 8142 Dep. 0033
OSLO

Statens vegvesen Region Vest Askedalen 4 6863 LEIKANGER



Saksprotokoll

Organ: Fylkestinget

Møtedato: 08.04.2008

Sak nr.: 07/4974-63

Internt l.nr. 7513/08

Sak: 9/08

Tittel: Nasjonal transportplan 2010 - 2019, høyring

Behandling:

Frå fylkesutvalet låg det føre slik fleirtalstilråding til vedtak:

1. Overordna prinsipp – generelt.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane krev at dei samla økonomiske rāmene i Nasjonal transportplan (NTP) må aukast kraftig.

- A Fylkestinget støttar strategien om å redusere forfallet på infrastrukturen i alle transportsektorane. Det må sikrast at det til ei kvar tid er midlar disponible til eit vedlikehald minst på det nivået som er gjort framlegg om i NTP-dokumentet. Denne satsinga må likevel ikkje gå ut over investeringsrammene til transportetatane, stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
- B Rammene og fordelinga som er føreslegne er heilt uakseptable for oss. I Sogn og Fjordane er vegnettet er den einaste ferdselsåra på land, satsing på jernbane hjelper ikkje på transportutfordringane i vårt fylke. Vi har ein kostnadskrevjande topografi både i samband med nyinvesteringar og vedlikehald (spesielt som følgje av klima, ras, mange tunnelar og fjelloverganger.) I tillegg må transport på vegen som følgje av verdiskaping, gjennomgangstrafikk og turisme leggst vekt på. Vekting ved fordeling av rāmene må ta omsyn til dette Det vert ei svært skeiv fordeling av samferdselsmidlane med ei vekting i framlegget, der berre folkesetnad og veglengde skal telle med.
- C Fylkestinget i Sogn og Fjordane krev at ramma til NTP må aukast kraftig spesielt for å løyse dei store utfordringane vi står overfor både på vegvedlikehald, investeringar i nyanlegg, rassikring og tilrettelegging for mjuke trafikkantar og kollektivtrafikk, både på stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
- D Vestlandet og Sogn og Fjordane må få ein større del av stamvegmidlane i perioden. Stamvegane er svært sentrale transportkorridorar for Sogn og Fjordane. Store delar av stamvegnettet har mykje lågare standard enn minimumskrava til ein stamveg. Det er heilt naudsynt at det vert løyvd midlar i perioden slik alle stamvegstrekingane får "gul midstrie". Fylkestinget minner om visjonen om at stamvegar i størst mogleg grad må

vere ferjefrie, jfr. uttale i Vestlandsrådet. Fylkestinget viser også til tidlegare lovnader om gode tilførselsveggar til stamvegnettet.

- E På mange strekningar er stamvegane einaste transportåra og difor viktige ferdselsårar også for mjuke trafikantar. Separering av trafikantar med bygging av gang og sykkelveggar vil difor vere viktige tiltak i stamvegsatsinga i fylket.
- F Ordninga med ferjeavløysingsmidlar som investeringsstøtte basert på 15 år er for dårleg. Denne perioden må aukast til 30 år fordi det vil stimulere til vegutløysing for samfunn med store avstandsulempar og fordi det er svært lang nedskrivingstid på bru og tunnelinvesteringar som kjem som erstatning for ferje. Ferjeavløysingsmidlar må og kunne nyttast til å dekke kapitalkostnadene som følgje av at avløysingsmidlane vert tilbakebetalt over tid.
- G Nasjonale standardar for ferjetilbod må legge til rette for at øysamfunn som er avhengige av ferje får auka frekvens, kortare reisetid og gode fasilitetar med lett tilgjenge for dei reisande. Dette er avgjerande for framtidig busetnad langs kysten og utviklinga av eit konkurransedyktig reiseliv.
- H Fylkestinget går inn for at regionane overtek ansvaret for det øvrige riksvegnettet frå 2010. Vi krev at riksveggar som skal overførast til nytt forvaltningsnivå skal vere i forsvarleg stand og må stette dei standardkrav Statens Vegvesen sjølv nyttar ved reglar om overføring. Det er eit absolutt krav at det vert løyvd midlar til etterslep, drift og vedlikehald som gjer dette mogeleg. Dagens fordelingsnøkkel må leggjast til grunn for fordeling av investeringsmidlar mellom stamveggar og øvrige riksveggar.

2 Einskildområde/spesielt.

- A Vegstandarden på stamveg E-39 gjennom Sogn og Fjordane må løftast monaleg i planperioden, og heile strekninga bør kunne løftast gjennom prosjektfinansiering. Følgjande prosjekt må prioriterast for oppstart/fullføring i første fireårsperioden 2010 – 2013:

E39 Torvund – Teigen

E39 Lavik ferjekai

E39 Vadheim – Sande

E39 trafikkløysing i Førde sentrum

E39 Årdal – Skei

E39 langs Breimsvatnet (Gullkista)

E39 Utbetring Anda ferjekai

E39 opprusting Lotetunnellen

Det er positivt at Kvivsvegen vert fullført i første fireårsperiode. I den samanheng er det viktig at rassikringsprosjekt på E39 Hjartåberga vert fullført i same fireårsperiode som Kvivsvegen

Prosjekta er ikkje prioriterte utover det som følgjer av NTP-dokumentet.

Stamveg E16 frå Bergen til Oslo med avgreining på Rv5 til Skei har framleis lange strekningar og flaskehalsar der det hastar med utbetring slik at persontransport og spesielt næringstransporten får betre vilkår. For Sogn og Fjordane sin del gjeld dette

spesielt "fjellstrekningen" på E16 Øye –Borlaug, attverande flaskehalsar i Lærdalsdalen. Vidare vil Fylkestinget peike på kritiske flaskehalsar på Rv5 som Loftesnes bru og Sogndal sentrum.

For å få sikker framkomst for næringstransport og andre hastar det og med utbetring av Rv15 Strynefjellstunnelane (rassikring og tunnelutbetring).

Midlar avsett til mindre investeringstiltak bør prioriterast til å fjerne flaskehalsar og betre tryggleiken på vegnettet.

- B Sogn og Fjordane er eit fylke med stor verdiskaping, men har dei seinare år vore det fylket som har hatt størst fråflytting. Fylkestinget fryktar at denne tendensen vil halde fram dersom fylket ikkje får bygd ferdig ein infrastruktur som fremjar robuste bu- og arbeidsområde. Utbygging av ein ytre trase langs kysten (Kystvegen) er viktig for utviklinga av næringslivet i kystkommunane, og vi ber om at det vert laga ein strategi for realisering av Kystvegen frå Bergen til Ålesund, som eit viktig supplement til stamveg E-39. Prosjekt som er særleg viktig for næringsutvikling som til dømes Rv 614 Svelgen-Grov må kunne nytte alternative finansieringskjelder som til dømes offentleg – privat samarbeid (OPS).
- C Fylkestinget vil peike på det store, udekkja behovet for rassikring og støttar opp om kravet frå nasjonal rassikringsgruppe om ei løyvingstakt på minst 1 mrd kr årleg for landet samla i NTP 2010 - 2019. Dei varsla klimaendringane gjer dette heilt nødvendig.
- D Stad Skipstunnel, som er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, næringsliv, reiseliv og sambinding av regionar, må byggast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten vesentleg. Stad Skipstunnel må inn som eigen post på statsbudsjettet.
- E Staten må syte for at Avinor har økonomiske rammer som gjer dei i stand til å drive, vedlikehalde og utbetre lufthamnene etter dei krav som til ein kvar tid gjeld. Staten må vurdere å innføre ordninga med statlege kjøp på regionale lufthamner på nytt.
- Førde Lufthamn, Bringeland må vere utbetra etter nye tryggleiksforskrifter seinast oktober 2009. Fylkestinget viser til gjentekne krav om å få skipa eit tenleg flysamband nordover frå Flora lufthamn, noko som er spesielt viktig for petroleumsnæringa. Fylkeskommunen støttar Avinor sine planar om ei tredje rullebane på Gardermoen og utbetringstiltak på Flesland.
- F Midlane til fiskerihamner må aukast for å ta vare på og auke moglegheitene for fiske med utgangspunkt i lokalsamfunn langs kysten. Tilskotssatsen til fiskerihamner bør aukast frå 50% til 75%
- G Det er viktig for næringslivet at Flora hamneterminal er definert som stamnetthamn. Fylkestinget krev at Kystverket ser på Måløy hamn på nytt med tanke på å gje også denne hamna stamnettstatus. Det må vere eit mål å få meir gods over frå veg til sjø.
- H Fylkestinget sluttar seg til Kystverket sin strategi om å redusere forfallet på sjøverts infrastruktur, samt styrking av oljevernberedskapen. Arbeidet med å trygge farleiene langs kysten må prioriterast i neste planperiode. Rammene til Kystverket må aukast med minst 1 mrd kr til reduksjon av forfall på sjøverts infrastruktur.

- I Ved vern av riksvegar, då spesielt riksvegar i dagleg bruk som er einaste ferdselsåra i ein kommune, så ser Sogn og Fjordane fylkesting det som sjølvstendig at dette vert kompensert gjennom NTP, slik at innbyggjarane ikkje vert skadelidande.
- J Fylkestinget er samd i at satsing på gang- og sykkelveg må aukast. Dette må også ha ei offensiv utbygging i distrikta og er viktig i eit miljø- og folkehelseperspektiv. Fylkestinget støttar også opp om 0-visjonen. For å redusere ulukkestatistikk, er det viktig at trafikantane får eit meir personleg forhold til 0-visjonen. Obligatorisk førarkortretta opplæring i vidaregåande skule vil vere eit viktig verktøy i dette arbeidet.
- K Fylkestinget meiner det er nødvendig at det vert opparbeidd eit høgfrekvent og sterkt kollektivtransporttilbod på veg for å lage eit reelt alternativ til privatbilismen i distrikta. Dette må ta høgde for krav til universell utforming.
- L Fylkeskommunen er samd i satsinga på nasjonale turistvegar, men meiner at det må løyvast ein pott til naudsynt opprusting av desse vegane. I tillegg må det løyvast midlar til vedlikehald av dei installasjonar som vert oppsette i samband med turistvegstrategien.
- M Fylkestinget er sterkt uroa over manglande vintervedlikehald. Standardane for dette må gjennomgåast og justerast. Slik vintervedlikehaldet fungerer no gjennom funksjonskontraktar er dette i mange høve eit tilbakesteg for trafikktryggleiken. Brøyteberedskapen i høglandet må styrkast.
- N Manglande mobildekning på deler av vegnettet skaper store problem, spesielt for næringstransporten. Dette må eliminerast snarast råd.

Endringsframlegg:

Senterpartiet og Arbeidspartiet sette fram slikt framlegg til vedtak:

Vedkomande punkt 2B:

Stryk "som til dømes offentleg – privat samarbeid (OPS)" på slutten av punktet.

Venstre sette fram slikt framlegg til vedtak:

1. Overordna prinsipp – generelt.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane krev at dei samla økonomiske râmene i Nasjonal Transportplan (NTP) må auke med minimum kr. 5 milliardar kvart år dei fire første åra i planperioden. Fordelinga mellom delsektorane må vere 3 milliardar til vegføremål og 2 milliardar til andre samferdsleføremål.

Samferdslesektoren treng eit krafttak for å møte dei store nasjonale utfordringane innan dei ulike delsektorane, til dømes etterslepet på vedlikehaldet. I tillegg har vi store utfordringar innan rassikring, trafikksikring og tilrettelegging for mjuke trafikantar, kollektivtrafikk og investering i nyanlegg.

Fordelingsprinsipp:

(Delar av b)

Vi er sterkt usamde i at det berre er folkesetnad og veglengde som er relevant ved rammetildeling. I tillegg må transport på vegen som følgje av verdiskaping leggast vekt på. Av desse kriteria meiner vi at verdiskapinga skal tillegast størst vekt.

(d)

Verdiskapinga gjer at Vestlandet og Sogn og Fjordane må få ein større del av stamvegmidlane i perioden. Stamvegane er svært sentrale transportkorridorar for Sogn og Fjordane. Store delar av stamvegnettet har mykje lågare standard enn minimumskrava til ein stamveg. Det må løyvast nok midlar til i perioden slik alle stamvegstrekningane får "gul midtstripe". Fylkestinget minner om visjonen om at stamvegar i størst mogleg grad må vere ferjefri.

(i)

Dagens fordelingsnøkkel (60 / 40) må leggst til grunn for fordeling av investeringsmidlar mellom stamvegar og øvrige riksvegar.

Overføring av makt og mynde

(h)

Fylkestinget går inn for at regionane overtek ansvaret for det øvrige riksvegnettet frå 2010. Vi krev at riksvegar som skal overførast til nytt forvaltningsnivå skal vera i forsvarleg stand og må stetta dei standardkrav Statens Vegvesen sjølv nyttar ved reglar om overføring. Det er eit absolutt krav at det vert løyvd midlar til etterslep, drift og vedlikehald som gjer dette mogleg. Dette føreset ein forpliktande plan der staten og fylkeskommunane er samde om behov og finansiering. Vert ein ikkje samde skal ein valdgiftsrett avgjera tvisten.

Rammer for Sogn og Fjordane

(b)

Rammene og fordelinga som er føreslegne er heilt uakseptable for oss. I Sogn og Fjordane er vegnettet den viktigaste ferdselsåra. Vi har ein topografi som er kostnadskrevjande både med omsyn til investeringar og vedlikehald.

(2 c)

Fylkestinget vil peike på det store udekkka behovet for rassikring vil auke kravet frå nasjonal rassikringsgruppe om ei løyving frå minst 1 mrd årleg til minst 1,5 mrd kr årleg for landet samla i NTP 2010 - 2019. Klimaendringar gjer dette nødvendig i tillegg til trafikktryggleikssyn.

Reine rassikringsprosjekt skal ikkje bompengefinansierast. Generelt bør det ikkje krevjast

Ferjeavløysingsmidlar

(f)

Ordninga med ferjeavløysingsmidlar som investeringsstøtte basert på 15 år er for dårleg. Denne perioden må aukast til 30 år fordi det vil stimulera til vegutløysing for samfunn med store avstandsulempar og fordi det er svært lang nedskrivingstid på bru- og tunnelinvesteringar som kjem som erstatning for ferjer.

Stad Skipstunnel

(2 d)

Stad Skipstunnel er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, reiseliv og sambinding av regionar. Tunnelen må byggast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten. Stad Skipstunnel må inn som eigen post på statsbudsjettet. Det må gjelde same reglar for momsfratak for bygging av Stad Skipstunnel som for andre veg- og undersjøiske tunnelar

Kystverket

(2 h)

Fylkestinget sluttar seg til Kystverket sin strategi om å redusere forfallet på sjøverts infrastruktur. Arbeidet med å trygge farleiene langs kysten må prioriterast i neste planperiode. Rammene til Kystverket må aukast med minst 1 mrd kr til reduksjon av forfall på sjøverts infrastruktur.

2 Einskildområde / spesielt

Stamveggar

(2 a)

Vegstandarden på stamveg E-39 gjennom Sogn og Fjordane må løftast monaleg i planperioden. Følgjande prosjekt må startast opp/fullførast i første fireårsperioden 2010 – 2013: (i uprioritert rekkefølge)

E39 Torvund – Teigen

- E39 Lavik ferjekai
- E39 Vadheim – Sande
- E39 trafikkkløysing i Førde sentrum
- E39 Årdal – Skei
- E39 langs Breimsvatnet (Gullkista)
- E39 Utbetring Anda ferjekai
- E39 opprusting Lotetunnellen

Stamveg E16 frå Bergen til Oslo med avgreining på Rv5 til Skei har framleis lange strekningar og flaskehalsar der det hastar med utbetring slik at persontransport og spesielt næringstransporten får betre vilkår. For Sogn og Fjordane sin del gjeld dette spesielt "fjellstrekningen" på E16 Øye – Borlaug, og attverande flaskehalsar i Lærdalsdalen. Vidare vil Fylkestinget peike på kritiske flaskehalser på Rv5 som Loftesnes bru og Sogndal sentrum.

For næringstrafikken hastar det og med utbetring av Rv15 Strynefjellstunnelane (rassikring og tunnelutbetring). Midlar avsett til mindre investeringstiltak bør prioriterast til å fjerne flaskehalsar på Rv15.

(2 b)

Det er positivt at Kvivsvegen vert fullført i første fireårsperiode. I den samanheng er det viktig at rassikringsprosjekt på E39 Hjartåberga vert fullført i same fireårsperiode som Kvivsvegen

Sogn og Fjordane er eit fylke med stor verdiskaping. Fylkestinget be rom at det vert laga ein strategi for realisering av Kystvegen frå Bergen til Ålesund, som eit viktig supplement til stamveg E-39. Prosjekt som er særleg viktig for næringsutvikling som til dømes Rv 614 Svelgen-Grov må kunne nytte alternative finansieringskjelder. Vidare må det etablerast eit nytt ferjesamband Vemmelsvik – Rugsundøy.

Lufthamner

(2 e)

Staten må syte for at Avinor har økonomiske rammer som gjer dei i stand til å drive, vedlikehalde og utbetre lufthamnene etter dei krav som til ein kvar tid gjeld.

Florø Lufthamn må få status som stamflyplass.

Førde Lufthamn, Bringeland må vere utbetra etter nye tryggleiksforskrifter seinast oktober 2009. Fylkestinget viser til gentekne krav om å få skipa eit tenleg flysamband nordover frå Flora

lufthamn, noko som er spesielt viktig for næringslivet. Fylkeskommunen støttar Avinor sine planar om ei tredje rullebane på Gardermoen og utbetringsiltak på Flesland.

Fiskerihamner

(2 f)

Midlane til fiskerihamner må aukast for å ta vare på og auke moglegheitene for fiske med utgangspunkt i lokalsamfunn langs kysten. Tilskotssatsen til fiskerihamner bør aukast frå 50% til 75%.

(2 g)

Det er viktig for næringslivet at Flora hamneterminal er definert som stamnetthamn. Fylkestinget krev at Kystverket ser på Måløy hamn på nytt med tanke på å gje også denne hamna stamnettstatus.

Mjuke trafikkantar og kollektivtrafikk

(1 e)

På mange strekningar er stamvegane einaste transportåra og difor viktige ferdselsårer også for mjuke trafikkantar. Separering av trafikkantar med bygging av gang- og sykkelveggar vil difor vera viktige tiltak i stamvegsatsinga i fylket.

(2 j)

Fylkestinget er samd i at satsing på gang- og sykkelveg må aukast. Ei offensiv utbygging i distrikta er viktig i eit miljø- og folkehelseperspektiv.

(2 l)

Fylkestinget meiner det er nødvendig at det vert opparbeidd eit sterkt kollektivtransporttilbod på veg for å lage eit reelt alternativ til privatbilismen i distrikta. Dette må ta høgde for krav til universell utforming.

Nasjonale turistveggar

(2 m)

Fylkeskommunen er samd i satsinga på nasjonale turistveggar, men meiner at det må løyvast ein pott til naudsynt opprusting av desse vegane. I tillegg må det løyvast midlar til vedlikehald av dei installasjonar som vert oppsette i samband med turistvegstrategien

Obligatorisk førarkortretta opplæring

(2 k)

Fylkestinget støttar opp om 0-visjonen. For å redusere ulukkestatla, er det mellom anna viktig med obligatorisk førarkortretta opplæring i vidaregåande skule.

Kompensasjon ved vern av riksveggar

(2 i)

Ved vern av riksveggar, ser Sogn og Fjordane Fylkesting det som sjølvstakt at dette vert kompensert.

Standardane for vintervedlikehald må justerast

(2 n)

Fylkestinget er sterkt uroa over manglande vintervedlikehald. Standardane for dette må gjennomgåast og justerast. Slik vintervedlikehaldet fungerer no gjennom funksjonskontraktar er dette i mange høve eit tilbakesteg for trafikktryggleiken. Brøyteberedskapen i høgjellet må oppjusterast.

Mobildekninga må betrast

(2 o)

Manglande mobildekning på deler av vegnettet skaper store problem, spesielt for næringstransporten. Dette må eliminerast snarast råd.

Framstegspartiet sette fram slikt framlegg til vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rammene som regjeringa har lagt opp til i Nasjonal Transportplan er på eit katastrofalt lågt nivå, i forhold til det behovet som er i vårt fylke. Vi etterlyser ei reel vilje til å løyse dei samferdsleutfordringane vi står ovanfor. Fylkestinget meiner ramma til Nasjonal transportplan må aukast dramatisk for å løyse dei store utfordringane vi står overfor både på vegvedlikehald, investeringar i nyanlegg, tilrettelegging for mjuke trafikkantar og kollektivtrafikk både på stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
2. Fylkestinget sluttar seg til strategien om å redusere forfallet på infrastrukturen i alle transportsektorane. Denne satsinga må likevel ikkje gå ut over investeringsrammene til transportetatane, stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet. Ei aktiv storsatsing på jernbane er ikkje fordelaktig for vårt fylke, og ein stiller store spørsmålsteget ved den miljømessige og økonomiske effekten av dette.
3. Fylkestinget meiner at stamvegnettet er den viktigaste transportåra for landet, og ei storstillad utbetring/opprustning av dette nettet vil tene både innbyggjarar og næringsliv i Sogn og Fjordane. Det er samstundes viktig at rammene til øvrige riksvegar ikkje vert reduserte som følge av denne satsinga.
4. Det er stort behov for investeringar både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Reduserte investeringsrammer vil føre til at utbyggingsprosjekt av enorm viktigheit for innbyggjarar og næringsliv vert utsette eller ikkje gjennomførte. Dette er ikkje akseptabelt.
5. Framlegget til handlingsprogram for investeringar på stamvegnettet medfører at investeringsprosjekt som er inne i gjeldande handlingsprogram vert utsett til etter 2014 med mindre rammene ikkje vert auka med 20%. For Sogn og Fjordane er det viktig at følgjande prosjekt vert starta opp/fullført i første fireårsperioden 2010 – 2013:
 - E39 Torvund – Teigen
 - E39 Lavik ferjekai
 - E39 Vadheim – Sande
 - E39 Utbetring Anda ferjekai
 - E15 Strynefjellstunnelane (rassikring og tunnelutbetring).
 - RV5 Lofstnes bru
 - E39 Trafikkkløysing i Førde sentrum
 - E39 Opprusting Lotetunnelen
 - E39 langs Breimsvatnet (Gullkista)
 -

Det er positivt at Kvivsvegen vert fullført i første fireårsperiode. I den samanheng er det viktig at rassikringsprosjekt på E39 Hjartåberga vert fullført i same fireårsperiode som Kvivsvegen.

E16 Maristova – Borlaug skal fullførast i første fireårsperioden 2010 – 2014.

I tillegg krev Fylkestinget at strekningen Øye-Tyinkrysset og attverande flaskehalsar i Lærdalsdalen vert ferdigstilt i same periode.

Fylkestinget vil likevel peike på at det viktig både for persontransporten og

næringstransporten med ei snarast mogleg utbetring av heile E16 frå Bergen til Oslo. Midlar avsett til mindre investeringstiltak bør prioriterast til å fjerne flaskehalsar på vegnettet.

Fylkestinget krev at ein i perioden 2010—19 får tildelt midlar slik at alle stamvegstrekingar i fylket får "gul stripe".

6. Fylkestinget kan ikkje akseptere framlegget til investeringsramme til øvrige riksvegar. Den føreslegne ramma er ein kraftig reduksjon av ramma samanlikna med ramma som ligg til grunn for gjeldande handlingsprogram. Med den føreslegne ramma er det ikkje mogleg å gjennomføre dei prosjekta som fylkestinget har prioritert i gjeldande handlingsprogram. Ser ein på kva som har skjedd med slike løyvingar sidan 90-talet fekk Sogn og Fjordane 370 millionar kr årleg. I 2002 vart løyvinga 319 millionar kr. I 2004 var løyvinga 291 millionar.
For perioden 2006—09 har fylket fått i gjennomsnitt 117 millionar til øvrige riksvegar. For perioden 2010—19 ligg forsalget i NTP på gjennomsnitt 61 millionar pr år. Dette kan ein ikkje beskrive på annan måte en katastrofalt for folk og næringsliv i fylket. Fylkestinget krev at ein i planperioden får i gjennomsnitt 200 millionar kr pr år til øvrige riksvegar.
7. Utbygging av ein ytre trase langs kysten frå Bergen til Ålesund (Kystvegen) er viktig for utviklinga av næringslivet i kystkommunane i Sogn og Fjordane. Fylkestinget ber om at utvikling av Kystvegen frå Bergen til Ålesund vert innarbeidd som ein overordna strategi. *Fylkestinget krev her auka løyving (ref pkt 6) slik at en kan i første del av planperioden også starte på RV614 Grov-Svelgen og også i perioden fullføre resterande strekning med ferjekryssing Tangane-Vemmelsvik. Dette er sær viktig for mogeleg næringsutvikling i Svelgen (Elkem Solar).*
- 8.. Fylkestinget vil peike på det store, udekka behovet for rassikring og støttar opp om kravet frå nasjonal rassikringsgruppe om ei løyvingstakt på minst 1 mrd kr årleg for landet samla i NTP 2010 - 2019.. Dei varsla klimaendringane gjer dette heilt nødvendig.
9. Det er viktig for næringslivet at Flora hamneterminal er definert som stamnetthamn. Fylkestinget krev at Kystverket ser på Måløy hamn på nytt med tanke på å gje også denne hamna stamnettstatus.
10. Fylkestinget sluttar seg til Kystverket sin strategi om å redusere forfallet på sjøverts infrastruktur. Arbeidet med å trygge farleiene langs kysten må prioriterast i neste planperiode. Rammene til Kystverket må aukast med 1 mrd kr til reduksjon av forfall på sjøverts infrastruktur.
11. Utvikling og utbetring av fiskerihamner langs kysten er viktig for Sogn og Fjordane. Midlane til fiskerihamner må aukast for å ta vare på og auke moglegheitene for fiske med utgangspunkt i lokalsamfunn langs kysten. Tilskotssatsen til fiskerihamner bør aukast frå 50% til 75%.
12. Stad Skipstunnel, som er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, reiseliv og sambinding av regionar, må byggast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten vesentleg.
Finansieringa må skje utanom dei ordinære rammene til Kystverket og finansierast utanom dei vedteke rammene i NTP.
13. Staten må syte for at Avinor har økonomiske rammer som gjer Avinor i stand til å drive, vedlikehalde og utbetre lufthamnene etter dei krav som til ein kvar tid gjeld, og som sikrar

sikkerheten til passasjerane på ein best mogeleg måte.

Førde lufthamn, Bringeland, må utbetrast etter dei nye tryggleiksforskriftene snarast mogleg.

Fylkestinget viser også til gjentekne krav om å få skipa eit teneleg flysamband nordover fra fylket.

Fylkeskommunen støttar Avinor sine planar om ei tredje rullebane på Gardermoen og utbetringstiltak på Flesland.

14. Fylkestinget er sterkt uroa over manglande vintervedlikehold. Standardane for dette må gjennomgåast og justerast. Slik vintervedlikeholdet fungerer no gjennom funskjonskontrakter er dette i mange høve eit tilbakesteg for trafikktryggleiken. Brøyteberedskapen i høgjellet må oppjusterast.
15. *Sogn og Fjordane Fylkesting kan ikkje sjå fordel av at eventuelle nye regionar/forsterka fylkeskommuner skal overta ansvaret for det øvrige riksvegnettet.*
16. *Det er positivt at Nasjonal Transportplan legg opp til eit stort fokus på miljø og klimagassreducerande tiltak. Det må samstundes ikkje innførast restriksjonar, avgifter eller andre føringar som har store økonomiske konsekvensar for distrikta. Tiltak som innførast må vere kostnadseffektive, i tillegg til den miljømessige fordel.*
17. *Fylkestinget i Sogn og Fjordane vil på det sterkaste oppfordre til at bompengar og ferjebillettar snarast vert fjerna. Dette er ei stor kostnad for næringsliv og innbyggjarar i distriktsnorge, og spesielt i Sogn og Fjordane. Det er ei urettvis forskjellsbehandling at transportnæringa i Sogn og Fjordane skal ha så store kostnader i forhold til sine konkurrentar i andre delar av landet.*
18. Manglande mobildekning på deler av vegnettet skaper store problem, spesielt for næringstransporten. Dette må eliminærast snarast råd.

Høgre sette fram slik framlegg til vedtak:

Ny setning i 2.e:

Det må snarast setjast i gang arbeid med å utvide Flora Lufthamn for at større fly kan bruke den.

Senterpartiet sette fram slikt framlegg til vedtak:

”Siste setning i punkt 2 E fyrste avsnitt går ut.”

Avrøysting:

Framlegget frå Venstre fekk 3 røyster og var dermed forkasta.

36 røyta mot.

Framlegget frå Framstegspartiet fekk 4 røyster og var dermed forkasta.

35 røyta mot.

Framlegget frå Senterpartiet og Arbeidarpartiet fekk 29 røyster og var dermed vedteke.

10 røyta mot.

Framlegget frå Høgre fekk 8 røyster og var dermed forkasta

31 røyta mot.

Framlegget frå Senterpartiet til endring i punkt 2 E fekk 34 røyster og var dermed vedteke.

5 røysta mot.

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

1. Overordna prinsipp – generelt.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane krev at dei samla økonomiske rāmene i Nasjonal transportplan (NTP) må aukast kraftig.

- A Fylkestinget støttar strategien om å redusere forfallet på infrastrukturen i alle transportsektorane. Det må sikrast at det til ei kvar tid er midlar disponible til eit vedlikehald minst på det nivået som er gjort framlegg om i NTP-dokumentet. Denne satsinga må likevel ikkje gå ut over investeringsrammene til transportetatane, stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
- B Rammene og fordelinga som er føreslegne er heilt uakseptable for oss. I Sogn og Fjordane er vegnettet er den einaste ferdselsåra på land, satsing på jernbane hjelper ikkje på transportutfordringane i vårt fylke. Vi har ein kostnadskrevjande topografi både i samband med nyinvesteringar og vedlikehald (spesielt som følgje av klima, ras, mange tunnelar og fjelloverganger.) I tillegg må transport på vegen som følgje av verdiskaping, gjennomgangstrafikk og turisme leggst vekt på. Vekting ved fordeling av rāmene må ta omsyn til dette Det vert ei svært skeiv fordeling av samferdselsmidlane med ei vekting i framlegget, der berre folkesetnad og veglengde skal telle med.
- C Fylkestinget i Sogn og Fjordane krev at ramma til NTP må aukast kraftig spesielt for å løyse dei store utfordringane vi står overfor både på vegvedlikehald, investeringar i nyanlegg, rassikring og tilrettelegging for mjuke trafikantar og kollektivtrafikk, både på stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
- D Vestlandet og Sogn og Fjordane må få ein større del av stamvegmidlane i perioden. Stamvegane er svært sentrale transportkorridorar for Sogn og Fjordane. Store delar av stamvegnettet har mykje lågare standard enn minimumskrava til ein stamveg. Det er heilt naudsynt at det vert løyvd midlar i perioden slik alle stamvegstrekingane får "gul midtstripe". Fylkestinget minner om visjonen om at stamvegar i størst mogeleg grad må vere ferjefrie, jfr. uttale i Vestlandsrådet. Fylkestinget viser også til tidlegare lovnader om gode tilførselsvegar til stamvegnettet.
- E På mange strekingar er stamvegane einaste transportåra og difor viktige ferdselsårar også for mjuke trafikantar. Separering av trafikantar med bygging av gang og sykkelvegar vil difor vere viktige tiltak i stamvegsatsinga i fylket.
- F Ordninga med ferjeavløysingsmidlar som investeringsstøtte basert på 15 år er for dårleg. Denne perioden må aukast til 30 år fordi det vil stimulere til vegutløyising for samfunn med store avstandsulempar og fordi det er svært lang nedskrivningstid på bru og tunnelinvesteringar som kjem som erstatning for ferje. Ferjeavløysingsmidlar må og kunne nyttast til å dekke kapitalkostnadene som følgje av at avløysingsmidlane vert tilbakebetalt over tid.

- G Nasjonale standardar for ferjetilbod må legge til rette for at øysamfunn som er avhengige av ferje får auka frekvens, kortare reisetid og gode fasilitetar med lett tilgjenge for dei reisande. Dette er avgjerande for framtidig busetnad langs kysten og utviklinga av eit konkurransedyktig reiseliv.
- H Fylkestinget går inn for at regionane overtek ansvaret for det øvrige riksvegnettett frå 2010. Vi krev at riksvegar som skal overførast til nytt forvaltningsnivå skal vere i forsvarleg stand og må stette dei standardkrav Statens Vegvesen sjølv nyttar ved reglar om overføring. Det er eit absolutt krav at det vert løyvd midlar til etterslep, drift og vedlikehald som gjer dette mogeleg. Dagens fordelingsnøkkel må leggest til grunn for fordeling av investeringsmidlar mellom stamvegar og øvrige riksvegar.

2 Einskildområde/spesielt.

- A Vegstandarden på stamveg E-39 gjennom Sogn og Fjordane må løftast monaleg i planperioden, og heile strekninga bør kunne løftast gjennom prosjektfinansiering. Følgjande prosjekt må prioriterast for oppstart/fullføring i første fireårsperioden 2010 – 2013:

E39 Torvund – Teigen

E39 Lavik ferjekai
E39 Vadheim – Sande
E39 trafikkløysing i Førde sentrum
E39 Årdal – Skei
E39 langs Breimsvatnet (Gullkista)
E39 Utbetring Anda ferjekai
E39 opprusting Lotetunnellen

Det er positivt at Kvivsvegen vert fullført i første fireårsperiode. I den samanheng er det viktig at rassikringsprosjekt på E39 Hjartåberga vert fullført i same fireårsperiode som Kvivsvegen.

Prosjekta er ikkje prioriterte utover det som følgjer av NTP-dokumentet.

Stamveg E16 frå Bergen til Oslo med avgreining på Rv5 til Skei har framleis lange strekningar og flaskehalsar der det hastar med utbetring slik at persontransport og spesielt næringstransporten får betre vilkår. For Sogn og Fjordane sin del gjeld dette spesielt ”fjellstrekningen” på E16 Øye – Borlaug, attverande flaskehalsar i Lærdalsdalen. Vidare vil Fylkestinget peike på kritiske flaskehalsar på Rv5 som Loftesnes bru og Sogndal sentrum.

For å få sikker framkomst for næringstransport og andre hastar det og med utbetring av Rv15 Strynefjellstunnelane (rassikring og tunnelutbetring).

Midlar avsett til mindre investeringstiltak bør prioriterast til å fjerne flaskehalsar og betre tryggleiken på vegnettett.

- B Sogn og Fjordane er eit fylke med stor verdiskaping, men har dei seinare år vore det fylket som har hatt størst fråflytting. Fylkestinget fryktar at denne tendensen vil halde fram dersom fylket ikkje får bygd ferdig ein infrastruktur som fremjar robuste bu- og arbeidsområde. Utbygging av ein ytre trase langs kysten (Kystvegen) er viktig for

utviklinga av næringslivet i kystkommunane, og vi ber om at det vert laga ein strategi for realisering av Kystvegen frå Bergen til Ålesund, som eit viktig supplement til stamveg E-39. Prosjekt som er særleg viktig for næringsutvikling som til dømes Rv 614 Svelgen-Grov må kunne nytte alternative finansieringskjelder.

C Fylkestinget vil peike på det store, udekka behovet for rassikring og støttar opp om kravet frå nasjonal rassikringsgruppe om ei løyvingstakt på minst 1 mrd kr årleg for landet samla i NTP 2010 - 2019. Dei varsla klimaendringane gjer dette heilt nødvendig.

D Stad Skipstunnel, som er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, næringsliv, reiseliv og sambinding av regionar, må byggast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten vesentleg. Stad Skipstunnel må inn som eigen post på statsbudsjettet.

E Staten må syte for at Avinor har økonomiske rammer som gjer dei i stand til å drive, vedlikehalde og utbetre lufthamnene etter dei krav som til ein kvar tid gield.

Førde Lufthamn, Bringeland må vere utbetra etter nye tryggleiksforskrifter seinast oktober 2009. Fylkestinget viser til gjentekne krav om å få skipa eit tenleg flysamband nordover frå Flora lufthamn, noko som er spesielt viktig for petroleumsnæringa. Fylkeskommunen støttar Avinor sine planar om ei tredje rullebane på Gardermoen og utbetringsiltak på Flesland.

F Midlane til fiskerihamner må aukast for å ta vare på og auke moglegheitene for fiske med utgangspunkt i lokalsamfunn langs kysten. Tilskotssatsen til fiskerihamner bør aukast frå 50% til 75%

G Det er viktig for næringslivet at Flora hamneterminal er definert som stamnetthamn. Fylkestinget krev at Kystverket ser på Måløy hamn på nytt med tanke på å gje også denne hamna stamnettstatus. Det må vere eit mål å få meir gods over frå veg til sjø.

H Fylkestinget sluttar seg til Kystverket sin strategi om å redusere forfallet på sjøverts infrastruktur, samt styrking av oljevernberedskapen. Arbeidet med å trygge farleiene langs kysten må prioriterast i neste planperiode. Rammene til Kystverket må aukast med minst 1 mrd kr til reduksjon av forfall på sjøverts infrastruktur.

I Ved vern av riksvegar, då spesielt riksvegar i dagleg bruk som er einaste ferdselsåra i ein kommune, så ser Sogn og Fjordane fylkesting det som sjølv sagt at dette vert kompensert gjennom NTP, slik at innbyggjarane ikkje vert skadelidande.

J Fylkestinget er samd i at satsing på gang- og sykkelveg må aukast. Dette må også ha ei offensiv utbygging i distrikta og er viktig i eit miljø- og folkehelseperspektiv. Fylkestinget støttar også opp om 0-visjonen. For å redusere ulukkefalla, er det viktig at trafikantane får eit meir personleg forhold til 0-visjonen. Obligatorisk førarkortretta opplæring i vidaregåande skule vil vere eit viktig verkemiddel i dette arbeidet.

K Fylkestinget meiner det er nødvendig at det vert opparbeidd eit høgfrekvent og sterkt kollektivtransporttilbod på veg for å lage eit reelt alternativ til privatbilismen i distrikta. Dette må ta høgde for krav til universell utforming.

- L Fylkeskommunen er samd i satsinga på nasjonale turistvegar, men meiner at det må løyvast ein pott til naudsynt opprusting av desse vegane. I tillegg må det løyvast midlar til vedlikehald av dei installasjonar som vert oppsette i samband med turistvegstrategien.
- M Fylkestinget er sterkt uroa over manglande vintervedlikehald. Standardane for dette må gjennomgåast og justerast. Slik vintervedlikehaldet fungerer no gjennom funksjonskontraktar er dette i mange høve eit tilbakesteg for trafikktryggleiken. Brøyteberedskapen i høgfjellet må styrkast.
- N Manglande mobildekning på deler av vegnettet skaper store problem, spesielt for næringstransporten. Dette må eliminerast snarast råd.

Nasjonal transportplan 2010 - 2019, høyring

∴ Sett inn innstillingen under denne linja ↓

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner ramma til Nasjonal transportplan må aukast dramatisk for å løyse dei store utfordringane vi står overfor både på vegvedlikehald, investeringar i nyanlegg, tilrettelegging for mjuke trafikkantar og kollektivtrafikk både på stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
2. Fylkestinget sluttar seg til strategien om å redusere forfallet på infrastrukturen i alle transportsektorane. Denne satsinga må likevel ikkje gå ut over investeringsrammene til transportetatane, stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet.
3. Fylkestinget kan ikkje godta at fordelinga av den totale investeringsramma til Statens vegvesen vert endra til fordel for stamvegnettet. Dagens fordelingsnøkkel må leggjast til grunn for deling av investeringsmidlar til stamvegar og øvrige riksvegar.
4. Det er stort behov for investeringar både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Reduserte investeringsrammer vil kunne føre til at allereie vedtekne utbyggingsprosjekt vert utsette eller ikkje gjennomførte. Dette er ikkje akseptabelt.
5. Framlegget til handlingsprogram for investeringar på stamvegnettet medfører at investeringsprosjekt som er inne i gjeldande handlingsprogram vert utsett til etter 2014 med mindre rammene ikkje vert auka med 20%. For Sogn og Fjordane er det viktig at følgjande prosjekt vert starta opp/fullført i første fireårsperioden 2010 – 2013:
 - E39 Torvund – Teigen
 - E39 Lavik ferjekai
 - E39 Vadheim – Sande
 - E39 Utbetring Anda ferjekai
 - E15 Strynefjellstunnelane (rassikring og tunnelutbetring).

Det er positivt at Kvivsvegen vert fullført i første fireårsperiode. I den samanheng er det viktig at rassikringsprosjekt på E39 Hjartåberga vert fullført i same fireårsperiode som Kvivsvegen.

E16 Maristova – Borlaug skal fullførast i første fireårsperioden 2010 – 2014. Fylkestinget vil likevel peike på at det viktig både for persontransporten og næringstransporten med ei snarast mogleg utbetring av heile E16 frå Bergen til Oslo.

Midlar avsett til mindre investeringstiltak bør prioriterast til å fjerne flaskehalsar på vegnettet.

6. Fylkestinget kan ikkje akseptere framlegget til investeringsramme til øvrige riksvegar. Den føreslegne ramma er ein kraftig reduksjon av ramma samanlikna med ramma som ligg til grunn for gjeldande handlingsprogram. Med den føreslegne ramma er det ikkje mogleg å

gjennomføre dei prosjekta som fylkestinget har prioritert i gjeldande handlingsprogram.

7. Utbygging av ein ytre trase langs kysten frå Bergen til Ålesund (Kystvegen) er viktig for utviklinga av næringslivet i kystkommunane i Sogn og Fjordane. Fylkestinget ber om at utvikling av Kystvegen frå Bergen til Ålesund vert innarbeidd som ein overordna strategi.
- 8.. Fylkestinget vil peike på det store, udekka behovet for rassikring og støttar opp om kravet frå nasjonal rassikringsgruppe om ei løyvingstakt på minst 1 mrd kr årleg for landet samla i NTP 2010 - 2019.. Dei varsla klimaendringane gjer dette heilt nødvendig.
9. Det er viktig for næringslivet at Flora hamneterminal er definert som stamnetthamn. Fylkestinget krev at Kystverket ser på Måløy hamn på nytt med tanke på å gje også denne hamna stamnettstatus.
10. Fylkestinget sluttar seg til Kystverket sin strategi om å redusere forfallet på sjøverts infrastruktur. Arbeidet med å trygge farleiene langs kysten må prioriterast i neste planperiode. Rammene til Kystverket må aukast med 1 mrd kr til reduksjon av forfall på sjøverts infrastruktur.
11. Utvikling og utbetring av fiskerihamner langs kysten er viktig for Sogn og Fjordane. Midlane til fiskerihamner må aukast for å ta vare på og auke moglegheitene for fiske med utgangspunkt i lokalsamfunn langs kysten. Tilskotssatsen til fiskerihamner bør aukast frå 50% til 75%.
12. Stad Skipstunnel, som er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, reiseliv og sambinding av regionar, må byggast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten vesentleg.
13. Avinor er pålagt å drive dei regionale flyplassane på vegner av staten. Då må staten syte for at Avinor har økonomiske rammer som gjer Avinor i stand til å drive, vedlikehalde og utbetre lufthamnene etter dei krav som til ein kvar tid gjeld. Staten må vurdere å innføre ordninga med statlege kjøp på regionale lufthamner på nytt.

Førde lufthamn, Bringeland, må utbetrast etter dei nye tryggleiksforskriftene snarast mogleg.
14. Fylkeskommunen støttar Avinor sine planar om ei tredje rullebane på Gardermoen og utbetringstiltak på Flesland.
15. Sogn og Fjordane fylkesting går inn for at nye regionar/forsterka fylkeskommunar overtek ansvaret for det øvrige riksvegnettett frå 2010. Fylkestinget sitt syn på framtidig organisering og samhandling vert omhandla i fylkestinget sitt vedtak om forvaltningsreforma.

∴ Sett inn innstillingen over denne linja ↑

... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓

Prenta vedlegg:

1 Framlegg til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 (er utsendt)

2 Fylkestinget sitt vedtak om Nasjonal transportplan 2006 – 2015, vedtak 14.10.03

3 Innkomne merknader/fråsegner til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 opptrykt i eige hefte

4 Oppsummering av innkomne merknader

Saksframstilling

1. SAMANDRAG

Den 17. januar 2008 la dei fire statlege transportetatane Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen fram sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Høyringsfristen er sett til 30. april.

I følgje departementa vil det vere dei nye regionane sitt ansvar å utarbeide handlingsprogram for regionalt vegnett for NTP-perioden 2010 – 2019. Det er såleis opp til fylkeskommunalt/regionalt nivå å vurdere korleis arbeidet med handlingsprogrammet, budsjett m.m. for det framtidige regionale vegnettet skal styrast. Departementa ønskjer ei rask avklaring på dette spørsmålet for at Statens vegvesen skal kunne medverke best mogleg med det faglege grunnlagsarbeidet.

I kapittel 3 gir vi ei oppsummering av framlegget til NTP på dei områda som er relevante for Sogn og Fjordane. I framlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er det lagt inn handlingsprogram for stamvegane som fylkeskommunen skal gje uttale til.

I kapittel 4 har vi oppsummert og trekt fram dei viktigaste innspelane til planframlegget frå m.a. kommunane i Sogn og Fjordane. Alle innkomne merknader fylgjer saka som vedlegg i eige opptrykt hefte.

Alle statlege transportetatar prioriterer reduksjon av forfallet på infrastrukturen i perioden 2010 – 2019. Dette vil også bety at rammene til investeringar vil gå ned dersom ikkje dei totale planrammene aukar vesentleg.

Det kan vere aktuelt å overta ansvaret for det øvrige riksvegnettet frå 2010. Dette kan skje etter same modell som fylkeskommunen har for dagens fylkesvegnett, der fylkeskommunen er vegmynde og Statens vegvesen er utøvande organ på vegner av fylkeskommunen. Spørsmålet om å overta ansvaret for riksvegferjedrifta med dei premissane som ligg i planframlegget må ein kome attende til.

Planrammene til investeringar er reduserte både for stamvegar og riksvegar. Det er sett fokus på å redusere forfallet og rammene til drift og vedlikehald aukar. Planframlegget legg opp til at fordelinga av investeringsrammene er til fordel for stamveginvesteringane. Rammene til investeringar både på stam- og riksvegar er for små og vil føre til at vedtekne og prioriterte prosjekt vert utsett eller ikkje gjennomført. For Sogn og Fjordane er investeringsramma på riksvegar redusert med 1 mrd dersom ein samanliknar rammene for 2006 – 2015 med rammene for 2010 – 2019.

Det er føreslege ei investeringsramme på totalt 1,5 mrd kr til rassikring neste tiårsperiode. Ut frå dei behova som er kartlagt gjennom utarbeidde rassikringsplanar, er dette alt for lite. Den nasjonale rassikringsgruppa krev 1 mrd ekstra pr år til rassikring, eit krav som Sogn og Fjordane sluttar seg til.

Planframlegget inneheld handlingsprogram for stamvegnettet neste tiårsperiode. Fylkestrådmannen peiker på fleire viktige prosjekt på stamvegnettet i Sogn og Fjordane som bør realiserast i første fireårsperiode.

2. BAKGRUNN

Bakgrunn for at saka er reist

Den 17. januar 2008 la dei fire statlege transportetatane Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen fram sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Forslaget er utarbeidd på grunnlag av retningslinjer frå Fiskeri- og Kystdepartementet og Samferdsledepartementet.

Planforslaget er sendt ut til fylkeskommunane og dei fire større byane til høyring. Høyringsfristen er sett til 30. april.

Departementa vil utarbeide ei stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010 – 2019, som vert lagt fram ved årsskiftet 2008/09.

I følge departementa vil det vere trong for eit omfattande planarbeid med handlingsprogramma i perioden januar 2008 til hausten 2009 for å legge til rette for ei god og effektiv gjennomføring av transportplanen. Handlingsprogramma for det øvrige riksvegnettet og for fiskerihamner skal leggst fram for fylkeskommunane til handsaming.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 14.10.03 handsama Fylkestinget framlegget Nasjonal transportplan 2006 – 2015, sjå vedlegg 1.

Problemanalyse

Departementa syner, i si oversending, til den planlagde forvaltningsreforma som medfører at dei nye regionane/fylka vil eige den vesentlegaste delen av dagens øvrige riksvegar i tillegg til fylkesvegane frå 1. januar 2010. Det vil vere naturleg å sjå det samla regionale vegnettet i samanheng. Det vil også vere naturleg å sjå det i samanheng med anna infrastruktur og transporttilbod. Departementa opplyser at arbeidet med handlingsprogramma må få høg prioritet og at den samordninga som er naudsynt mellom etatane og andre eksterne interesser fungerer godt. Dette vil bety eit tett samarbeid mellom Statens vegvesen og regionale myndigheiter i 2008 og 2009. Departementa ser det som naturleg å samarbeide med dagens fylkeskommunar fram til ein interimorganisasjon og/eller andre overgangsløysingar er etablerte.

I følge departementa vil det vere dei nye regionane sitt ansvar å utarbeide handlingsprogram for regionalt vegnett for NTP-perioden 2010 – 2019. Det er såleis opp til fylkeskommunalt/regionalt nivå å vurdere korleis arbeidet med handlingsprogrammet, budsjett m.m. for det framtidige regionale vegnettet skal styrast. Departementa ønskjer ei rask avklaring på dette spørsmålet for at Statens vegvesen skal kunne medverke best mogleg med det faglege grunnlagsarbeidet.

Andre opplysningar

Framlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er sendt til kommunane, transportverksemdar m.fl. til uttale. Fristen for uttale til planframlegget var sett til 20. februar 2008. Det er kome inn i overkant av 30 merknader/innspeil til framlegget. Det er laga ei oppsummering av innspela som følgjer saka som prenta vedlegg nr 4. Alle innspela vil følgje saka som prenta vedlegg 3 i eige hefte.

Som ein del av høyringsprosessen vart det også gjennomført eit høyringsmøte på Skei den 7. februar der kommunane, fylkestinget og andre interesserte var inviterte. På dette høyringsmøtet presenterte Statens vegvesen og Kystverket sine delar av planframlegget.

3. NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019, GJENNOMGANG

I dette kapittelet vil vi presentere eit utdrag av framlegget med hovudvekt på element som vedkjem Sogn og Fjordane. Det vil likevel vere viktig å trekke fram nasjonale mål og strategiar for område som ikkje direkte vedkjem Sogn og Fjordane.

3.1. Samanhengande nasjonalt transportnett

3.1.1 Utvikling av det nasjonale transportnettet

Transportetatane vil prioritere drift, vedlikehald og fornying framføre investeringar for å ta vare på eksisterande infrastruktur. Investeringane i stamnettet vil bli vridd frå større prosjekt til mindre målretta tiltak for å oppfylle dei transportpolitiske måla. For å kople transportformene betre saman føreslår transportetatane at alle nasjonale intermodale godsknutepunkt og stamlufthamner får stamvegtilknytning. Forslaget medfører at vegtilknytningar som i dag ikkje er stamveg blir omklassifisert til stamveg. Dette bør, i følge transportetatane, skje frå 2010, dvs på same tid som øvrige riksvegar vert overført frå staten til regionane. Forslaget medfører ei utviding av stamvegnettet med om lag 250 km.

I Sogn og Fjordane er Flora hamneterminal føreslege som stamnetthamn med tilknytning til stamveg. I tillegg er det tilknytning til regional flyplass i Florø.

Statens vegvesen føreslår at tillaten høgde på køyretøy på veg vert sett til maks 4,2 meter. Dette medfører utbetring av eksisterande tunnelar og undergangar til 4,2 meters tillalten høgde. Avgrensinga til 4,2 meter høgde bør stå fast i lang tid på grunn av store kostnader på utbetring av tunnelane med å auke høgda endå meir.

3.1.2 Infrastruktur luftfart

Etter etableringa av Avinor som statleg aksjeselskap i 2003 stilte eigaren krav om at selskapet i all hovudsak skulle finansiere eit totalsystem av lufthamner og flysikringsteneste ved eigne inntekter. Inntektene kjem frå luftfartsavgifter og kommersielle inntekter. Avinor har utvikla eit system der lufthamnene med overskot finansierer drifta av dei andre lufthamnene. Avinor er pålagt å drive dei regionale lufthamnene. Kostnadene med denne drifta skulle kompenseras gjennom ei ordning med statleg kjøp. Staten løyvde midlar til slike kjøp frå 2003 til 2005. Frå 2006 er det ikkje gitt statlege løyvingar til Avinor. Frå 2006 er Avinor si verksemd finansiert berre med eigne inntekter. Avinor meiner at dei bedriftsøkonomisk ulønsame lufthamnene må sjåast i samanheng med det regionale flyrutetilbodet som mottok statleg støtte gjennom eit anbodssystem. Drifta av desse lufthamnene bør difor ikkje finansierast utelukkande av overskot frå dei lønsame lufthamnene, men finansierast ved statleg kjøp.

Avinor har framleis eit stort investeringsbehov. Det er rekna med eit samla investeringsbehov på 20 – 25 mrd kr i planperioden. For dei regionale lufthamnene er investeringsbehovet knytt til tryggleiksområde, lusanlegg og tårnbygg. Utbetring/utbygging av tryggleiksområde og lusanlegg som følgje av nye tryggleikskrav på dei regionale flyplassane er kostnadsrekna til 2 mrd kr. Av økonomiske omsyn ønskjer Avinor å utsette enkelte tiltak til perioden 2010 – 2019. Avinor planlegg å bygge nye tårn m.a. i Førde og Sogndal.

Avinor ønskjer å sikre areal til ei tredje rullebane på Gardermoen for å møte framtidig trafikkvekst på Gardermoen.

3.1.3 Jernbanenettet

Sogn og Fjordane er ikkje av dei største jernbanefylka i landet, men framlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 har strategiar m.a. retta inn mot godstransporten som vil vere relevante og viktige for næringslivet i Sogn og Fjordane.

Det har vore ein kraftig vekst i jernbanetransporten både for person- og godstransporten. Jernbana står fram for store utfordringar når det gjeld å oppfylle forventningane og krava til å vere punktleg, ha kapasitet og køyretider. Tilstanden på jernbana sine anlegg og mangel på kapasitet reduserer jernbana si evne til å ta imot meir vekst. For godstrafikken er dei viktigaste utfordringane kapasitet på linjenettet, manglande kapasitet og låg effektivitet på ein del terminalar.

Jernbaneverket tilrår å auke ramma til drift og vedlikehald uansett totalramme. Dette vil bety at rammene til investering vert avgjort av storleiken på totalramma. Den vedtekne investeringsstrategien i Nasjonal transportplan 2006 – 2015 medfører satsing m.a. på godstrafikken på hovudstrekningane. Denne strategien ønskjer Jernbaneverket å vidareføre i 2010 – 2019. Sterk vekst i godstrafikken med jernbane dei siste åra har medført vesentlege kapasitetsproblem på hovudstrekningane. Jernbaneverket tilrår difor å auke innsatsen mot tiltak innanfor dette området. Berekningar syner at det er lønsamt for samfunnet å vri innsatsen over mot godstiltak. For godstransporten tilrår Jernbaneverket å satse på tiltak som aukar kapasiteten og tiltak i terminalane som kan doble godsvoluma på hovudstrekningane. Ei slik satsing vil opne for ei vesentleg overføring av trafikk frå veg til bane. Dette vil også gje stor vinst i høve til trafikktryggleik og miljø.

Hovudmål og hovudprioriteringane i infrastrukturen er å:

- utvikle dei store "tunge" transportkorridorane for intermodalt gods
- auke kapasiteten og effektivisere dei intermodale endepunktsterminalane
- løfte effektivitet og kapasitet strekningsvis

Førsteprioritet i jernbanen sitt stamnett er det nasjonale transportnettet for intermodalt gods. Her er baneterminalar og strekningar valde ut etter følgjande kriterium:

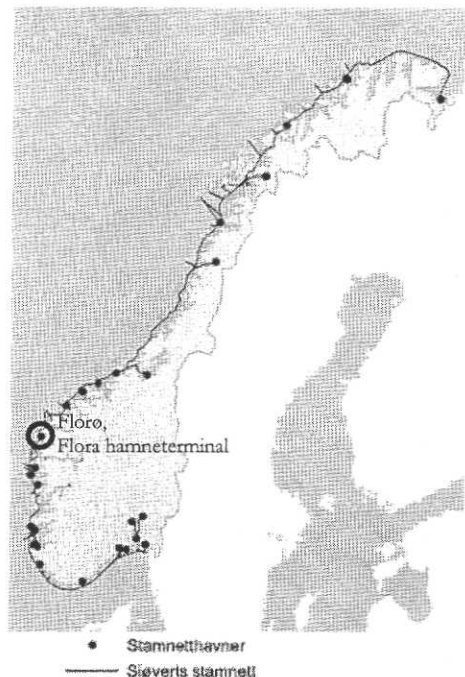
- korridorar og terminalar med store intermodale godsvolum i dag
- korridorar der jernbanen har høge marknadsdelar
- korridorar og terminalar med stort potensiale for framtidig vekst.

For kapasitet og gods vil forlenging av korte og bygging av nye kryssingsspor samt nødvendig styrking av energiforsyninga bli prioritert.

3.1.4 Sjøtransport og hamner

Kystverket ønskjer ei auka satsing på tryggleik og framkome i det sjøverts stamnettet med god tilknytning til infrastrukturen på land. Dei utvalde tilknytingspunkta skal fremme hamna sin funksjon som logistikknutepunkt i stamnettet. Strekningsvise tiltak som gir ein heilskapleg standard på farleiene for framtidige typar skip og storleik vil bli prioriterte. Kystverket vil også styrke drift og fornying for å unngå forfall på eksisterande infrastruktur.

Stamnettet til sjøs



Kystverket har definert eit stamnett til sjøs som består av ei samanhengande farlei frå Kirkenes til Svinesund med tilknytt stamleistrekk til eit tal knutepunkts-hamner/terminalar. Dei tilknytte knutepunktshamnene vert kalla stamnetthamner. I stamnetthamnene definerer Kystverket dei terminalane som er tilknytingspunkt mellom stamlei og land. Kystverket har teke utgangspunkt i dei strekningsvise farleiene som har størst trafikkettleik og som har innslag av skip med store volum med farleg og ureinande last. Tiltak og verkemiddel som staten rår over, vert i hovudsak retta inn mot stamnettet der dei har størst effekt for ein trygg, effektiv og konkurransedyktig sjøtransport. Kystverket sitt bidrag er å syte for trygge farleier med god framkome.

For å få eit mest mogleg effektivt transportsystem må infrastrukturen vere god og hamnene og terminalane må vere effektive og tilpassa dei viktigaste brukargruppene. Følgjande kriterium er lagt til grunn ved utveljing av

hamner/terminalar som knutepunkt:

- hamner som inngår som ein del av eit heilskapleg stamnett
- innslag av trafikk med farleg og/eller forureinande last
- skipsrørsler, godsstraumar og passasjertrafikk
- knutepunkt som skal inngå i ein langsiktig transportstrategi

I tillegg til denne hamnestrukturen finns det andre offentlege hamner, fiskerihamner og private industrihamner, som har stor trafikk, men som ikkje inngår i forslaget til eit nasjonalt stamnett.

Dei langsiktige måla for utviklinga av sjøverts stamnett tek utgangspunkt i dei overordna transportpolitiske måla om framkome, trafikktryggleik, miljø og tilgjenge.

I framlegget går det fram at nokre få intermodale knutepunktshamner vil ha ei viktig rolle for gods- og passasjertransporten til og frå Noreg og mellom regionar i Noreg. Dette er hamner som må fungere som sentrale knutepunkt i dei viktigaste transportkjedene slik at dei vert gode bindeledd mellom nasjonale og internasjonale transportkorridorar. Dette gjeld hamnene Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen.

Alle hamner som inngår i den nasjonale hamnestrukturen skal få stamvegtilknytning. Samtidig tilrår Kystverket at staten tek ansvaret for farleia heilt inn til kaikanten.

Prioritert planramme – grunnlag for eit sjøverts stamnett.

Fiskeri- og kystdepartementet legg til grunn ei samla planramme for Kystverket sin aktivitet på om lag 1,25 mrd kr pr år. Sjøtransporten betalar ein relativt større del av sine kostnader enn vegtransport og jernbane gjennom ulike gebyr og avgifter. Ei harmonisering mellom transportsektorane er det viktigaste verkemiddelet for å auke sjøtransporten sin konkurransekraft og dermed få meir gods frå veg til sjø. Også Kystverket har eit stort etterslep på investering, drift og vedlikehald.

Maritim infrastruktur

Maritim infrastruktur femner om fiskerihamner, farleier og navigasjonsinfrastruktur. Drift, vedlikehald og fornying av eksisterande navigasjonsinstallasjonar vil bli vektlagt for å ta vare på tryggleiken til sjøs. Tiltak i farleiene vil i stor grad bli prioriterte inn mot stamnettet. Den påbegynte utbygginga av eit meir moderne merke- og varslingsystem tilpassa snøggbåttrafikken vil bli vidareført. Anna navigasjonsrettleiing som aukar tryggleiken for passasjertrafikk vil også bli prioritert.

Fiskeri- og havbruksnæringa er ei av dei viktigaste eksportnæringane våre. Kystverket tilrår å vidareføre innsatsen retta mot fiskerihamner som del av ein strategi for auka verdiskaping i sektoren. Det er trong for utdjunningar i ein del fiskerihamner som følgje av større og meir djuptgåande fartøy. Kystverket sin innsats vert konsentrert mot å vedlikehalde og oppgradere eksisterande infrastruktur i hamner der det framleis er aktiv fiskerinæringsverksemd.

Tiltak som medverkar til å oppretthalde eller betre tryggleiken og framkome i innseglingane til viktige trafikkhamner vil bli prioritert.

Kystverket føreslår eit vesentleg tal innretningar for navigasjonsrettleiing i farleiene, inkludert om lag 150 hovudleier og 700 bi-leier og kystfarvatnet elles. Desse innretningane er viktige for å oppretthalde ein trygg og effektiv sjøtrafikk og dermed vern av det marine miljøet. Kystverket har eit etterslep på om lag 1 mrd kr på vedlikehald av navigasjonsinfrastrukturen.

Maritime tenester omfattar lostenester, trafikkovervaking og navigasjons- og meldetenester. Auka fare for miljøskadar i kystområda krev kontroll og overvaking i høve til at risikotrafikken vert styrka. Kystverket prioriterer effektiv og tilpassa losteneste og effektiv og påliteleg trafikksentralteneste høgt. Eit anna viktig område for Kystverket er utvikling og bruk av maritim ITS. (intelligente transportsystem).

3.1.5 Stamvegnettet og vegtrafikken

Statens vegvesen prioriterer drift og vedlikehald høgst i planperioden 2010 – 2019.

Vedlikehaldet må tilførast ressursar som gjer det mogleg å stoppe forfallet av vegnettet.

Vegnettet må driftast på ein måte som gjer det mest mogleg føreseieleg for brukarane.

Prioritering av drift av vedlikehald gjev låge rammer til investeringar. Statens vegvesen går inn for ei sterk satsting på mindre, målretta investeringstiltak knytt til trafikktrygging, miljø, kollektivtransport, universell utforming, sykkel og gange. I tillegg prioriterer Statens vegvesen tiltak for å rette opp forfallet, først og fremst i tunnelar, bruer og vegkropp. Statens vegvesen tilrår å bruke bompengefinansiering i størst mogleg grad der trafikkgrunnlaget gjev rom for det. Dei statlege midlane bør i større grad brukast der det ikkje er mogleg med bompengefinansiering.

Økonomiske rammer

Dei økonomiske rammene til Statens vegvesen skal nyttast til heile dagens riksvegnett. I forslaget er det lagt til grunn at dagens øvrige riksvegnett i all hovudsak vert overført til dei nye regionane/fylkeskommunane frå 2010.

Statens vegvesen har undervurdert behovet for midlar til drift og vedlikehald i Nasjonal transportplan 2006 – 2015. I riksvegbudsjettet for 2008 ligg rammene til drift og vedlikehald om lag 900 mill kr under det som er vurdert som nødvendig for å stoppe forfallet. I tillegg vil forventa trafikkvekst og nye veganlegg medføre auka kostnader til drift og vedlikehald kvart einaste år. Statens vegvesen tilrår at rammene til drift og vedlikehald vert auka med 1,4 mrd kr

pr år i høve til dagens nivå for å ivareta både den daglege drifta av vegnettet og hindre ytterlegare forfall.

Statens vegvesen tilrår ei forbetring av ferjetilbodet som medfører auka tal turar pr døgn og utvida opningstider. Dette gjev auka kostnader.

Fordeling av økonomiske rammer mellom statlege oppgåver og oppgåver som skal overførast til framtidige regionar/fylkeskommunar

Stamvegane er hovudpulsåra i det nasjonale vegtransportsystemet. Samstundes har stamvegane viktige regionale funksjonar. Dagens stamvegnett er 8 800 km og utgjør vel 30% av riksvegnettet. Stamvegnettet avviklar 56% av det totale trafikkarbeidet på riksvegnettet og 64% av trafikkarbeidet frå lastebiltrafikken. Utviklinga peiker i retning av at stamvegane framleis vil få aukande tyding for næringsliv og befolkning. Den kraftige prioriteringa av drift og vedlikehald bør difor gjelde heile riksvegnettet. Rammene til drift og vedlikehald vert difor føreslege delt mellom stamvegnettet og dagens øvrige riksvegar etter den fordelingsnøkkel som statens vegvesen nyttar som grunnlag for fordeling av rammene til desse føremåla. Dette betyr at om lag 52% midlane til drift og vedlikehald vert føreslege overført til regionane/fylkeskommunane sine rammetilskot.

Statens vegvesen vil ha 10 stamvegferjesamband ved inngangen til planperioden. Dei fleste riksvegferjesamband er følgeleg på det øvrige riksvegnettet. Om lag 93% av midlane til kjøp av ferjetenester er føreslege overført til regionane/fylkeskommunane sine rammetilskot.

I planforslaget går transportetatane inn for å etablere eit felles nasjonalt transportnett for å møte næringslivet og befolkninga sine krav til eit påliteleg og effektivt overordna transportnett. Statens vegvesen meiner at stamvegnettet si auka rolle i det nasjonale og internasjonale transportsystemet gjer det nødvendig å prioritere stamvegane høgare enn tidlegare. Det er difor føreslege at 65% av investeringsramma vert brukt til tiltak på stamvegnettet og at 35% av investeringsramma vert overført til dei nye regionane/fylkeskommunane for bruk på dagens øvrige riksvegnett. I handlingsprogrammet for 2006-09 går om lag 62% av investeringsramma til stamvegnettet.

Forslag til fordeling av føreslegne totalrammer til drift og vedlikehald, kjøp av ferjetenester og investeringar mellom Statens vegvesen og dei nye folkevalde regionane. Mill 2007-kr.

Beskrivelse	HP 2006 – 2009		NTP 2010 - 2019	
	Gjennomsnittx10 år			
	Statens vegvesen ekskl øvrig riksveg	Øvrig riksveg	Statens vegvesen	Del til regionane
Drift og vedlikehald	22 800	24 700	30 390	32 460
Investeringar	32 300	21 980	26 900	14 500
Kjøp av riksvegferjetenester	890 1)	12 180 1)	1 010	13 840
Sum	55 990	58 860	58 300	60 800

1) Basert på same prosentvise fordeling mellom stamveg og øvrig riksveg som for perioden 2010 - 2019

Dei totale midlane til øvrige riksvegar for drift og vedlikehald, investeringar og kjøp av ferjetenester aukar frå 5,6 mrd kr pr år i handlingsprogrammet 2006 – 2009 til 6,1 mrd kr pr år i perioden 2010 – 2019.

Drift og vedlikehald av stamvegnettet

Løyvingane til drift og vedlikehald på stamvegnettet har vore stabile dei siste 20 – 30 åra. På same tid er trafikkarbeidet tredobla og riksvegnettet har auka i omfang med 10 – 15 prosent. Dette har auka kostnadene til drift og vedlikehald. Statens vegvesen har prioritert

driftsoppgåvene for å ivareta omsynet til trafikktryggleik, framkome og miljø frå dag til dag best mogleg. Dette har ført til nedprioritering av vedlikehaldet av vegnettet. Forfallet har auka vesentleg. Forfallet av stamvegnettet er rekna til 5 mrd kr.

Statens vegvesen meiner drifta av stamvegnettet bør skje etter den standard som dei har rekna til å vere den mest samfunnsøkonomisk lønsame. Det vert føreslege å prioritere innsatsen på vedlikehaldet så høgt at forfallet i stamvegnettet ikkje skal auke, og ved at det vert sett av midlar til å ta att delar av forfallet over investeringsbudsjettet. Det er føreslege å sette av 29,5 mrd kr til drift og vedlikehald av stamvegane og at 1,7 mrd kr av investeringsmidlane vert sett av til å reparere forfall som alt har oppstått. Dette fører til at forfallet av stamvegnettet vert redusert med om lag 30% i løpet av planperioden. Innan drift av stamvegnettet vil oppgåver som tek vare på framkome og trafikktryggleik ha høgste prioritet. Vinterdrift er spesielt viktig for trafikktryggleiken.

Tunnelar

Forfallet på stamveggtunnelane er rekna til 1,2 mrd kr og er knytt til naudutstyr, ventilasjon, belysning, stabilitetssikring og anna teknisk utstyr. Brannsikring er ikkje medrekna og utgjer eit stort investeringsbehov. I Noreg er det innført ei tunnelsikringsforskrift som er meir omfattande og strengare enn EU sine rådsdirektiv. Forskrifta gjeld for alle tunnelar over 500 meter.

Stamvegferjer

Statens vegvesen foreslår at tilbodet på stamvegstrekningane vert betre tilpassa næringslivet og trafikantane sine behov. Den viktigaste endringa er fleire turar pr døgn og utvida opningstider på samband med låg trafikk. Statens vegvesen tilrår at samband på stamvegnettet med over 2500 personbileiningar pr døgn får 38 avgangar pr døgn. Samband med mindre trafikk får 36 avgangar. Gjeldande standard har grenser på over og under 1500 personbileiningar der måla for tal avgangar er 35 og 30. Målet om at minst 98% av trafikantane skal få plass på den planlagde avgangen vert oppretthalde.

Statens vegvesen foreslår å erstatte eksisterande ferjer med nye naturgassferjer på samband der forholda ligg til rette for det.

Investeringar på stamvegnettet

Det er rekna med at det i løpet av 2009 er sett i gang eller vedteke å sette i gang større prosjekt som medfører eit investeringsbehov på 6 mrd kr i perioden 2010 – 2019. Statens vegvesen tilrår også at andre større prosjekt som er prioritert i handlingsprogrammet 2006 – 2009 vert høgt prioritert. Dette betyr at om lag 11 mrd kr av den statlege ramma for planperioden er rekna som bunden.

Mindre og målretta investeringstiltak

I følge Statens vegvesen er det behov for ei langt sterkare prioritering av mange mindre og målretta investeringstiltak enn i handlingsprogrammet for 2006 – 2009 dersom ein skal nå måla om tryggleik, universell utforming og tilrettelegging for endra transportmiddelfordeling. Statens vegvesen foreslår ei dobling av ramma til mindre og målretta investeringstiltak samanlikna med handlingsprogrammet 2006 – 2009.

Mindre utbetringar

Statens vegvesen meiner at satsinga på mindre utbetringar bør aukast vesentleg for ta igjen forfallet i vedlikehaldet og dekke andre behov for utbetringar.

Som følge av den nye tunnelsikringsforskrifta må tryggleiksmessig oppgradering av eksisterande tunnelar prioriterast. Større tunneltiltak vert finansiert innanfor ramma til store investeringsprosjekt.

Gang- og sykkelveggar

Satsinga på særskilde gang- og sykkeltiltak bør aukast. Rammene er føreslege dobla i høve til gjeldande handlingsprogram. Det er føreslege 220 mill kr pr år til gang- og sykkelveggar langs stamveggar.

Trafikktryggingstiltak

Statens vegvesen foreslår å auke ramma til særskilde trafikktryggingstiltak til 450 mill kr pr år, dvs ein auke på 45% i høve til handlingsprogrammet 2006 – 2009. Det vil bli lagt større vekt på midtrekkverk og på bredt midtfelt eller midtmarkering for å redusere tal alvorlege møteulukker.

Miljø- og servicetiltak

Det er føreslege å auke ramma til miljøtiltak med 130 prosent i høve til handlingsprogrammet 2006 – 2009.

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Statens vegvesen vil legge til rette for eit nasjonalt ekspressbussnett på dei stamvegrutene som er viktigast for ekspressbussen. Innsatsen bør i følge Statens vegvesen konsentrerast om tiltak som sikrar punktlegheit og regularitet i tillegg til stoppeplassar, terminalar og knutepunkt. Kollektivtrafikken skal vere universelt utforma. Universell utforming av 6500 haldeplassar på stamvegnettet er rekna til 2 mrd kr. I tillegg er det behov for midlar til oppgradering av ferjekaier på stamvegnettet. Med den satsinga som ligg inne i planframlegget vil det ta 40 år før alle haldeplassar på stamvegnettet er universelt utforma.

Planlegging og grunnnerv

Vridinga frå store investeringsprosjekt til mindre investeringstiltak vil truleg krevje meir planlegging pr investert krone. Det er også behov for planleggingsmidlar til konseptval-utgreiningar (KVVU) og ekstern kvalitetssikring av konseptval i ein tidleg fase (KS1) Dette er utfordrande for planleggingsramma. Det er føreslege ei ramme på 150 mill kr pr år til planlegging og 10 mill kr pr år til grunnnerv.

Store investeringsprosjekt

Dei føreslegne prioriteringane på mindre og målretta investeringstiltak og føresette bindingar knytt til fullføring av prosjekt som er sett i gang og prosjekt om er prioritert i handlingsprogrammet 2006 – 2009 medfører lite til store investeringsprosjekt innanfor planramma. Det ei ramme på 2,5 mrd kr til nye investeringsprosjekt innanfor planramma i 2010 – 2019. Statens vegvesen foreslår at prosjekt i handlingsprogrammet 2006 – 2009 vert prioritert innanfor planramma 2010 – 2019. For Vestlandet og Sogn og Fjordane medfører dette at det vil bli bygd ny firefelts veg mellom Os og Bergen og at E39 vil bli lagt om gjennom bygging av Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. I tillegg prioriterer Statens vegvesen fleire ombyggingar/utbetringar av E39 på heile strekninga frå Vest-Agder til Sør-Trøndelag.

Midlane til nye prosjekt er føreslege brukt til utbetring av flaskehalsar for næringslivet i distrikta og til å kople saman dei nasjonale stamnetta. Det er føreslege utbetringar av flaskehalsar på m.a. E39 i Sogn og Fjordane, E16 mellom Øye og Borlaug og rv 15 over Strynefjellet.

Prioritering ved høgare eller lågare investeringsrammer

Med auka investeringsrammer foreslår Statens vegvesen at 65 % prosent av investeringsramma går til stamvegnettet. Ei eventuell auke av ramma er foreslege å nyttast i all hovudsak til ei sterkare satsing på store investeringsprosjekt.

Ved ein auke i den totale ramma på 20 prosent foreslår Statens vegvesen å legge til grunn følgjande stamvegstrategi:

- Eliminere/reducere dei verste flaksehalsane på E6, E18, E39, E16, E134 og rv7/52.
- Vidareføre firefeltsstrategien frå Nasjonal transportplan 2006 - 2015 med høg grad av bompengefinansiering.
- Utbetring av strekningar med stor rassfare.
- Legge vekt på å gjennomføre prosjekt som gir betre bymiljø. Høg grad av bompengefinansiering.
- Utvide stamvegnettet med koplingar til nasjonale knutepunkt som ikkje har stamveg i dag og utbetre standarden på koplingar med låg standard.
- Legge vekt på samanhengande utbyggingar utan for mange brot på standardar.

Ved ein eventuell reduksjon av totalramma vil det ikkje vere mogleg å fullføre prosjekta som ligg i handlingsprogrammet 2006 – 2009. Ein reduksjon i ramma vil også føre til ei redusert satsing på mindre investeringstiltak.

Bompengestrategi og nye former på kontraktar

Bompengefinansiering føreset lokalt initiativ og lokal tilslutning. Nivået på bompengefinansieringa vil vere avhengig av nivået på dei statlege midlane. Statens vegvesen har lagt til grunn 17 mrd kr i bompengar i planamma. Ved ein auke av planramma med 20% er det lagt til grunn 38 mrd kr i bompengar. Statens vegvesen har basert dei økonomiske rammene på at potensialet for bompengar vert teke ut på dei stamvegstrekingane som er prioritert. Bompengedelen vil vere stor der potensialet er stort. Statens vegvesen meiner at bompengefinansiering berre er aktuelt der det eit potensiale av ein viss storleik. Det betyr at årstdøgntrafikken bør vere over 2 500 – 3 000 køyrety. Årstdøgntrafikk ned mot 1 500 køyrety bør kunne akseptrast i spesielle tilfelle. Ferjeavløysingsprosjekt bør framleis kunne finansierast med bompengar, sjølv med lågare trafikktal.

Statens vegvesen meiner det er trong for nye former for kontraktar som kombinerer drift, vedlikehald og utvikling av vegstandarden. Ein slik kontrakt bør byggje følgjande føresetnader:

- Kontraktlengde 10 – 15 år. Veglengda som skal utbetrast må vere minst 100 km.
- Det bør vere lokal semje om den standarden vegstrekinga skal utviklast til. Bør sikrast gjennom ein overordna plan etter plan- og bygningslova.
- Kontrakten må fastslå på kva måte utviklinga av vegen skal skje og kor tid vedlikehaldsoppgåvene skal gjennomførast.
- Kontraktspart får ein viss fridom til å organisere arbeidet sitt.

3.2 Transportkorridorar

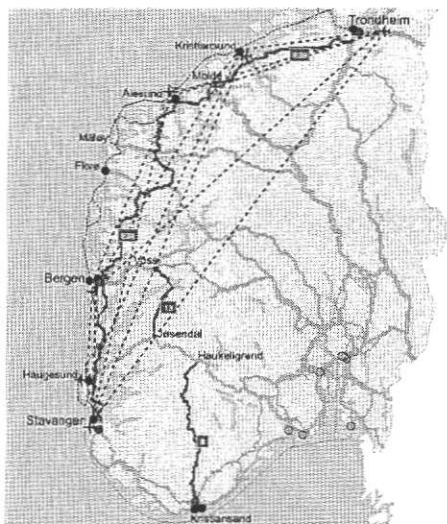
I planframlegget er det definert 8 nasjonale transportkorridorar. Utviklinga av desse korridorane er heilt avgjerande for at det skal vere mogleg å utvikle eit effektivt, trygt og miljøvenleg transportsystem her i landet. Transportetatane prioriterer drift og vedlikehald fram føre investeringar for å ta best mogleg vare på infrastrukturen i transportkorridorane.

Det er definert følgjande 8 transportkorridorar:

Transportkorridor 1:	Oslo – Svinesund/Kornsjø
Transportkorridor 2:	Oslo – Ørje/Magnor
Transportkorridor 3:	Oslo - Grenland – Kristiansand – Stavanger
Transportkorridor 4:	Stavanger – Bergen – Ålesund - Trondheim
Transportkorridor 5:	Oslo – Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Florø)
Transportkorridor 6:	Oslo – Trondheim (med armar til Måløy, Ålesund og Krsitiansund)
Transportkorridor 7:	Trondheim – Bodø (med armar til Sverige)
Transportkorridor 8:	Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes (med armar til Lofoten, Sverige, Finland og Russland)

Nedanfor vil vi gå gjennom dei transportkorridorane som vedkjem Sogn og Fjordane; korridor 4, 5 og 6.

3.2.1 Transportkorridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim



Korridoren bind kysten saman og har tilknytning mot utlandet gjennom sjøverts utanlandssamband og fleire stamflutthamner med internasjonale samband.

Lufthamner

Korridoren har 6 lufthamner. Dette er definerte stamnettluftthamner. Regionale lufthamner er ikkje ein del av stamnettet og inngår ikkje i transportkorridoren.

Hamner og farleier

Korridoren omfattar sjøruter mellom Stavanger, Karsund(Haugesund), Bergen, Florø, Ålesund, Kristiansund og Trondheim. Alle desse hamnene har terminalar som inngår i det føreslegne stamnettet. Stavanger og Bergen er nasjonalt viktig som internasjonale knutepunktshamner.

Det er i første rekkje utdjuningsprosjekt i farleia inn til viktige hamner som Karsund, Flora og Ålesund som utgjer det største investeringsbehovet. I tillegg er tronge parti i stamleia gjennom Måløysundet i innseglinga til Måløy hamn ein flaskehals.

Ny alternativ innsegling til Bergen er det største prosjektet som er planlagd gjennomført.

Stad Skipstunnel inngår ikkje i Kystverket sine planlagde prosjekt. Prosjektet er under utgreiing. Kystverket har gjennomført ei konseptvalutgreiing og samfunnsøkonomisk analyse. Det er konkludert med at tunnelen vil gje positiv samfunnsøkonomisk nytte. Byggekostnadene er rekna 1,7 mrd kr. Tunnelen vil gje auka sjøtryggleik og ein meir føreseieleg og effektiv transport.

	Prosjekt	Planramme		Planramme +20%	
		2010-2013	2014-2019	2010-2013	2014-2019
KORRIDOR 4. STAVANGER – BERGEN – ÅLESUND TRONDHEIM					
Flora (Leiskjærgrunnen)	Farlei		13		
Måløysundet (Trollebøflua)	Farlei	18			
Skatestraumen (Hornellflua)	Farlei				7
Måløysundet (under Måløybrua)	Farlei		24		

Kystverket sine samla korridortiltak i perioden 2010 – 2019 syner at det er planlagt investeringstiltak i Sogn og Fjordane for totalt 55 mill kr i heileperioden. Leiskjærgrunnen i Flora ligg inne med 13 mill kr i perioden 2014 – 2019, Trollebøflua i Måløysundet ligg inne med 18 mill kr i 2010 – 2013 og 24 mill kr i 2014 – 2019. Ved ein auke av planramma på 20% er det lagt inn 7 mill kr til tiltak på Hornellflua i Skatestraumen. Alle tiltaka er farleiltak.

Veg

På E39 Stavanger – Bergen – Ålesund er det lagt til grunn at utbygginga av Kvivsvegen mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal startar før 2010. Det er føresett at prosjektet er fullført i første fireårsperiode. Det vert også lagt opp til å starte utbygginga av E39 til firefelts veg på strekninga Svevatjørn – Rådal mellom Os og Bergen.

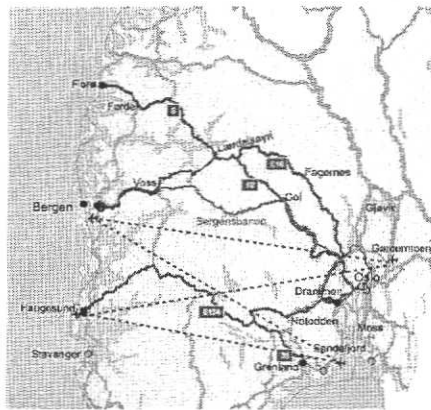
I siste seksårsperiode (2014 – 2019) er det lagt til grunn ei slutføring av prosjektet Svevatjørn – Rådal. I tillegg prioriterer Statens vegvesen utbygging av E39 på strekninga Vågsbotn – Hylkje i Bergen kommune og Torvund – Teigen i Høyanger kommune. Begge desse prosjekta er prioriterte i handlingsprogrammet for perioden 2006 – 2009. Vidare er det føreslege statlege midlar til omlegging av Lavik ferjekai i Høyanger kommune. Statens vegvesen foreslår også å starte på utbetringa av E 39 mellom Vadheim og Sande i Gaular kommune. Etter opninga av Kvivsvegen vert stamvegen flytta over til dagens rv 561 langs Voldafjorden. Vegvesenet vurderer det som nødvendig å utbetre ei rasfarleg strekning på rv 651 ved Hjartåberga i siste seksårsperioden 2014 – 2019.

Ved ein auke av ramma med 20% prioriterer Statens vegvesen statlege midlar til forsering av prosjektet Svevatjørn – Rådal. I tillegg vert forsering av prosjekta Vågsbotn – Hylkje, Lavik ferjekai, Torund – Teigen, Vadheim – Sande og Hjartåberga prioriterte slik at desse kan gjennomførast i første fireårsperioden 2010 – 2013.

	*)	Planramme				Planramme +20%			
		2010-2013		2014-2019		2010-2013		2014-2019	
		Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.
KORRIDOR 4. STAVANGER – BERGEN – ÅLESUND - TRONDHEIM									
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund									
E39 Kvivsvegen	B	750				750			
E39 Svevatjørn - Rådal	HP	60	200	1 000	1 800	460	500	600	1 500
E39 Vågsbotn – Hylkje	HP			150		150			
E39 Torvund - Teigen	HP			210		210			
E39 Lavik ferjekai				100		100			
E39 Vadheim – Sande				100		100			
E39 Hjartåberga				340		340			
E39 Vikanes – Romarheim bru								350	
Mindre investeringstiltak		580		1 020		660		1 140	
Sum		1 390	200	2 920	1 800	2 900	500	2 090	1 500

*) Prosjekt som er føresett starta opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006 – 2009 (HP)

3.2.2 Transportkorridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Florø)



Korridoren er viktig for transport mellom Austlandet og Vestlandet og utgjer eit eige nettverk med fleire vegruter, jernbane sjø- og lufttransport.

Jernbane

Jernbaneløypene vil prioritere tiltak for auka godstrafikk på strekninga Oslo – Bergen og legge til rette for betre persontransporttilbodet Voss – Arna – Bergen. Det er eit mål å redusere reisetida mellom Bergen og Oslo med ein time. Kapasiteten mellom Arna og Bergen er sterkt avgrensa og det trøng for utviding til dobbeltspor på strekninga Arna – Bergen. Gjennomføring av tre ulike

prosjekt på strekninga vil gje ein sterk auke av kapasiteten for gods- og persontransport.

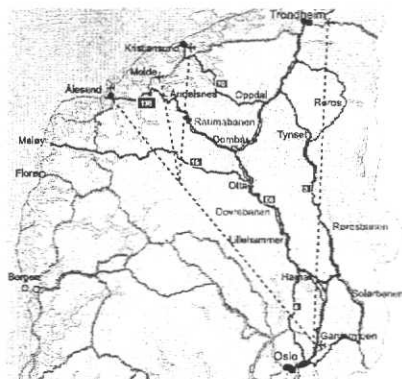
Veg

På E 16 Sandvika – Bergen er det lagt til grunn at omlegginga av E 16 forbi Voss vert starta før 2010, med fullføring i første fireårsperiode. Det er føresett bompengefinansiering gjennom Vossapakka. Vidare vert utbetring av strekninga Borlaug – Maristova i Lærdal kommune prioritert. I siste seksårsperiode 2014 –2019 prioriterer Statens vegvesen oppstart på utbygging av strekninga Øye - Tyinkrysset i Vang kommune. Dersom planramma aukar med 20 prosent, prioriterer Statens vegvesen ei forsering av utbygginga på strekninga Øye - Borlaug slik at den vert fullført i første fireårsperiode.

	*)	Planramme				Planramme +20%			
		2010-2013		2014-2019		2010-2013		2014-2019	
		Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.
KORRIDOR 5. OSLO – BERGEN/HAUGESUND (MED ARM VIA SOGN TIL FLORØ)									
E16 Sandvika – Bergen med tilknytning (rv. 5)									
E16 Omlegging forbi Voss	B	50	250			50	250		
E16 Fylling Steinsfjorden	HP			130		130			
E16 Maristova – Borlaug		290				290			
E16 Øye Tyinkrysset				170		250			
E16 Sandvika – Wøyen								350	800
E16 Bjørum – Skaret								550	550
E16 Fønhus – Bjørge								320	200
E16 Løno - Voss								280	
Mindre investeringstiltak		280	10	520	10	380	10	670	10
Sum		620	260	820	10	1 100	260	2 170	1 560

*) Prosjekt som er føresett starta opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006 – 2009 (HP)

3.2.3 Transportkorridor 6: Oslo – Trondheim (med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund)



Korridoren er med på å knytte den nordlige og sørlege delen av landet saman. Korridoren er også viktig for eksport og import av gods til/frå Nord-Vestlandet.

Veg

På rv. 15 Otta – Måløy prioriterer Statens vegvesen mindre investeringstiltak som breiddeutviding og utbetring av

kurvatur og kryss, trafikktryggingstiltak, bygging av gang- og sykkelveggar og miljø- og serviceiltak. I siste seksårsperiode prioriterer Statens vegvesen også utbetring av Strynefjellstunnelane for å auke fri høgd til 4,2 meter. I tillegg er vert det lagt opp til å sikre eit rasfarleg parti mellom tunnelane.

	*)	Planramme				Planramme +20%			
		2010-2013		2014-2019		2010-2013		2014-2019	
		Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.	Statlege midlar	Anna finans.
KORRIDOR 6. OSLO – TRONDHEIM (MED ARMAR TIL KRISTIANSUND, ÅLESUND OG MÅLØY)									
Rv 15 Otta – Måløy									
E15 Strynefjellstunnelane				330		330			
Mindre investeringstiltak		190		310		190		310	
Sum		190		640		520		310	

Dersom planramma aukar med 20%, prioriterer Statens vegvesen forsering av utbetringa av Strynefjellstunnelane slik at denne kan gjennomførast i første fireårsperiode.

3.3 Distriktsutvikling og tilhøvet mellomnasjonal og regional transportplanlegging

Distrikts- og regionalpolitiske omsyn er viktige i transportpolitikken. Utfordringa er å redusere dei høge avstandskostnadene og å utvikle ein infrastruktur som er påliteleg og fleksibel. Samferdsletiltak er viktige for å oppnå målet om å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret. Avinor vil behalde og oppgradere nettet av lufthamner som er viktig for næringsliv, turisme og distriktsutvikling. Kystverket held ved like og utviklar fiskerihamner og annan maritim infrastruktur som er viktig for kyst-Noreg. Øvrige riksveggar og fylkesvegane vert regionale veggar som vert eigde av dei nye regionane/fylkeskommunane.

3.3.1 Forvaltningsreforma påverkar føresetnadene for transportplanlegginga

Reforma medfører m.a. overføring av eigarskap for det meste av dagens øvrige riksvegnett frå staten til dei nye regionane/fylkeskommunane. Også på andre område vil fylkeskommunane få ei sentral rolle, som t.d. tilrettelegging for miljøvennlege transportformer.

Statens vegvesen har eit sektoransvar for veg, vegtrafikk og vegtransport. Det betyr at Statens vegvesen har eit nasjonalt ansvar for transport på veg: sykkel, gange, kollektivtransport og universell utforming. Statens vegvesen tilrår at statlege føringar til standarden på dagens øvrige riksveggar og fylkesveggar vert gjort gjeldande for det regionale vegnettet.

3.3.2 Regionale veggar

Det øvrige riksvegnettet er i dag om lag 18 500 km. Stamvegnettet er på 8 800 km. Store delar av det øvrige riksvegnettet har låg standard. Statens vegvesen har rekna at det koste minst 230 mrd kr å oppgradere det øvrige riksvegnettet. Forslaget til investeringsramme på øvrige riksveggar er på 14,5 mrd kr for heile 10 års perioden. Statens vegvesen ønskjer å finne finansieringsformer for store utbyggingsprosjekt som kan vere vanskeleg å finansiere innanfor dei nye regionane/fylkeskommunane sine årlege budsjett. Det er også store utfordringar knytt til drift og vedlikehald av dette vegnettet og i drifta av ferjesambanda på det øvrige riksvegnettet.

Statens vegvesen har lag til grunn at rassikringsposten skal vidareførast etter reforma. Det er føreslege å øyremerke 1,5 mrd kr av investeringsramma til rassikringstiltak på øvrig riksvegnett (post 31). I tillegg kjem rassikringstiltak som vert prioritert innanfor den resterande ramma på 12,1 mrd kr (Post 30).

Fylkesvis fordeling av den statlege investeringsramma til øvrig riksvegnett

Statens vegvesen tilrår at dei øyremerkte midlane til rassikring vert fordelte mellom dagens fylkeskommunar med utgangspunkt i prioriteringsmodellen i dei regionale rasskringsplanane frå 2007.

Resterande investeringsmidlar til øvrig riksvegnett er føreslege fordelt etter ein modell basert på folketal og veglengd vekta på 50% på kvar. For å ta omsyn til ulikskapar i vegstandard føreslår Statens vegvesen at delar av midlane vert fordelt etter registrert forfall på det øvrige riksvegnettet. Det bør nyttast minimum 5 mrd kr i perioden 2010 – 2019 for å ta igjen forfallet. Forfallet er fordelt med om lag ein tredjedel på stamvegnettet og to tredjedelar på det øvrige riksvegnettet. Det betyr at 3,3 mrd kr bør nyttast til å ta igjen forfallet på det øvrige riksvegnettet. Det vert difor føreslege at 8,8 mrd kr vert fordelt på fylka etter registrert forfall på det øvrige riksvegnettet og at 8,8 mrd kr vert fordelt etter folketal og veglengde.

Tabell V6: Forslag til fylkesvis fordeling av den statlege investeringsrammen til øvrige riksveger innanfor post 30 riksveginvesteringar og post 31 rassikringsrammen samanlikna med fordelinga i NTP 2006–2015.

	NTP 2006–2015	Forslag 2010–2019					
		Post 30		Post 31		Sum	
		%	mill. kr	%	mill. kr	%	mill. kr
Østfold	5,3	5,0	600			4,4	600
Akershus	8,1	6,9	830			6,1	830
Oslo	8,5	5,2	630			4,6	630
Hedmark	3,2	5,6	680			5,0	680
Oppland	2,8	4,1	500	10,0	150	4,8	650
Buskerud	5,8	4,9	590			4,3	590
Vestfold	4,2	3,6	430			3,2	430
Telemark	4,6	5,0	610	2,0	30	4,7	640
Aust-Agder	3,1	2,8	340			2,5	340
Vest-Agder	3,8	3,5	420			3,1	420
Rogaland	7,8	6,5	780	2,0	30	6,0	810
Hordaland	12,2	9,3	1 130	16,7	250	10,1	1 380
Sogn og Fjordane	6,3	5,0	610	21,3	320	6,8	930
Møre og Romsdal	6,8	6,2	750	14,7	220	7,1	970
Sør-Trøndelag	4,1	5,7	680	8,7	130	6,0	810
Nord-Trøndelag	2,9	4,6	560			4,1	560
Nordland	4,5	7,0	850	9,3	140	7,3	990
Troms	4,1	5,7	690	8,0	120	6,0	810
Finnmark	1,9	3,5	420	7,3	110	3,9	530
Sum	100,0	100,0	12 100	100,0	1 500	100,0	13 600
Nasjonale turistvegar			650				650
Ferjekalier			250				250
Sum øvrige riksvegar			13 000		1 500		14 500

Ferjer på øvrige riksvegar

Standarden som er lagt til grunn for berekning av nødvendige rammer for ferjesambanda på det øvrige riksvegnettet er vist nedanfor. Det vil vere opp til dei nye regionane/ fylkeskommunane å vurdere tilbodet for dei regionale ferjene.

Trafikkgrunnlag	Takst sone 1)	Antall avganger pr døgn hverdager	Stiv frekvens 2)	Åpningstid (fra første til siste avg.) 3)		Andel kjøretøy som kommer med ønsket avgang
				Hverdager	Lørdag/søndag	
> 2 500 PBE ÅDT		36	12 timer	24 timer	24 timer	98%
1 000–2 500 PBE ÅDT [4]		30		18 timer	16 timer	
500–1 000 PBE ÅDT	1–4	22		18 timer	16 timer	
500–1 000 PBE ÅDT [5]	5–	Kontinuerlig drift		18 timer	16 timer	
100–500 PBE ÅDT	1–4	21		16 timer	15 timer	
100–500 PBE ÅDT	5–9	15		16 timer	14 timer	
100–500 PBE ÅDT	10–20	8		16 timer		
100–500 PBE ÅDT	21–	Kontinuerlig drift				
< 100		Egne vurderinger				

1) Med sone menes lengden på strekningen i kilometer

2) Stiv frekvens: avganger med faste intervall fra samme ferjeleie innenfor en tidsperiode, eksempelvis 15, 20, 30 eller 60 minutter mellom hver avgang. Stiv frekvens er ønskelig også for samband/ strekninger der dette ikke er et krav dersom det kan oppnås uten ekstra kostnader

3) For at åpningstid skal være 24 timer må det ikke være mer enn 2 1/2 time mellom to avganger

4) For strekninger/ samband over 20 kilometer gjelder krav om kontinuerlig drift innenfor åpningstiden og maks 98% servicenivå

5) For strekninger/ samband fra sone 5 > 750 PBE per døgn skal det være en frekvens på 22 avganger

3.3.3 Regional lufthamnstruktur

Dei regionale lufthamnene med tilhøyrande flyruter utgjør ein viktig del at det regionale transporttilbodet. To tredelar av befolkninga har tilgang til ei lufthamn innanfor ei reisetid på ein time. På Vestlandet har to tredelar av befolkninga mindre enn ein halvtime reisetid til ei lufthamn.

Mange lufthamner har vore gjennom omfattande tryggleiksoppgraderingar i høve til Luftfartstilsynet si forskrift om store flyplassar. Avinor vurderer å søkje om utsett gjennomføring av desse oppgraderingane på enkelte lufthamner. Avinor si målsetting er å styrke den regionale utviklinga gjennom drift og utvikling av mest mogleg effektivt regionalt lufthamnett. Avinor vurderer utviklinga av den enkelte lufthamna fortløpande.

3.3.4 Fiskerihamner og regional utvikling

Kystverket si utbygging av fiskerihamner er konsentrert om grunnleggande infrastruktur som skjerming av utsette hamner og innseglingar, vedlikehald av moloar og utdjuping av hamneområde. Kaia, flytebrygger og industriareal i fiskerihamnene er eit kommunalt ansvar. Det er behov for å yte tilskot slik at mindre tiltak kan gjennomførast i lokal regi. Kystverket forvaltar difor ei tilskotordning for kommunale tiltak på fiskerihamner.

Ved utbygging av fiskerihamner skal prosjekt som er viktig for den nasjonale verdiskapinga i fiskeri- og havbruksnæringa prioriterast.

4. INNKOMNE MERKNADER TIL PLANFRAMLEGGET

Framlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er sendt ut til m.a. kommunane for innspel og merknader. Vi har fått inn 32 innspel til planframlegget. Innspela er opptrykt i eige hefte, som følgjer saka som vedlegg (3). Innspela er oppsummerte og følgjer saka som vedlegg 4.

Sjølv om vi i utsendinga av høyringsbrevet og i høyringsmøtet presiserte at vi ønskte innspel på den overordna politikken i planframlegget, har vi fått inn mange andre innspel som er aktuelle m.a. i samband med utarbeiding og handsaming av handlingsprogram for 2010 – 2013.

Handlingsprogrammet vert lagt fram politisk handsaming i 2009. Sjølv om det i denne omgang er bedt om innspel på den overordna politikken i planframlegget, har vi valt å legge inn alle innspela som er retta inn mot handlingsprogrammet. Desse innspela syner det behovet vi har for investeringsmidlar på øvrige riksvegar i tillegg til ei auka satsing på drift, vedlikehald og reduksjon av forfallet på vegnettet. Innspela vil vi ta opp igjen i samband med handlingsprogrammet.

5. VURDERINGAR OG KONKLUSJONAR

I oversendinga av planframlegget syner Samferdsledepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet til den planlagde forvaltingsreforma som medfører at dei nye regionane vil eige det meste av dagens "øvrige" riksvegar inkludert riksvegferjene i tillegg til fylkesvegnettet frå januar 2010. I 2009 skal handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 utarbeidast. Det vil vere dei nye regionane si oppgåve å utarbeide handlingsprogram for det regionale vegnettet. Det er såleis opp til fylkeskommunalt/regionalt nivå å vurder korleis arbeidet med handlingsprogrammet for 2010 og framover, budsjett m.m. for det regionale vegnettet skal styrast. Departementa ynskjer ei rask avklaring på dette spørsmålet. I planframlegget er det lagt til grunn av reforma vert gjennomført som planlagt frå 2010, inkludert fordeling av planrammene mellom stamvegar og regionale vegar.

Det ser no ut til at Regjeringa ikkje vil gå for større regionar, men heller satse på ein forsterka fylkeskommunemodell. Spørsmålet om ansvarsdeling på vegsida er difor noko usikker. KS har lagt til grunn av det må etablerast store regionar før det kan vere aktuelt å overta ansvaret for det øvrige riksvegnettet. I dette ligg det også tankar om å overta fagkompetanse frå Statens vegvesen i samband med reforma. Fylkesrådmannen vil kome attende til spørsmålet ved handsaming av høringsnotat til regionreforma.

Framlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 syner at alle transportetatane har store etterslep på drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen. Det er også gjennomgåande at alle transportetatane har store uløyste investeringsoppgåver som ikkje er mogleg å realisere med dei planrammene som er lagt til grunn i planframlegget. Strategien om å auke innsatsen på å redusere etterslepet (eller forfallet) på infrastrukturen er både nødvendig og fornuftig. Denne strategien går på kostnad av investeringar i nye anlegg både på stamvegnettet og på dei øvrige riksvegane. Planlagde prosjekt som ligg inne i handlingsprogrammet vert utsett eller ikkje realiserte. Det er difor nødvendig å auke opp rammene til investeringar samstundes som planframlegget om innsats for å redusere etterslepet på infrastrukturen vert gjennomført.

I planframlegget argumenterer Statens vegvesen for at det er nødvendig å prioritere stamvegane høgare enn tidlegare fordi stamvegnettet har fått auka rolle i det nasjonale og internasjonale transportnettet. Statens vegvesen foreslår difor at 65% av den totale investeringsramma skal nyttast til stamvegar og 35% av investeringsramma skal nyttast på øvrig riksvegnett/regionvegnett. I handlingsprogrammet for 2006 – 2009 går om lag 62% av investeringsramma til stamvegnettet. Det er truleg rett at stamvegnettet har fått ei auka rolle i det nasjonale og internasjonale transportnettet og treng auka løyvingar til investeringar. Det er likevel viktig for Sogn og Fjordane å peike på at tilførslevegane inn til stamvegnettet er viktig også for dette nettet. Dårlege tilførslevegar aukar transportkostnadene for næringslivet. Det er dermed inga god løysing å redusere investeringsrammene på riksvegane til fordel for stamvegnettet. Det må vere eit felles mål for alle å få auka rammene til investeringar både til stamveg og riksveg – og ikkje omfordele den totale investeringsramma slik planframlegget legg opp til.

Sogn og Fjordane har store uløyste vegprosjekt inne i gjeldande handlingsprogram, som truleg ikkje kan realiserast dersom investeringsrammene vert reduserte eller delar av ramma til øvrige riksvegar vert reduserte ved å overføre dei til stamveginvesteringar. Ramma til Nasjonal transportplan må aukast dramatisk for å løyse dei store utfordringane vi står overfor både på vegvedlikehald, investeringar i nyanlegg, tilrettelegging for mjuke trafikkantar og kollektivtrafikk både på stamvegnettet og riksvegnettet/regionvegnettet. Det er nødvendig og viktig at vedlikehald og utbetring av vegar og sekkepostar vert prioriterte opp i planen. Det store etterslepet på stamvegar og riksvegar kan ikkje akseptast.

I fylkestinget sitt vedtak om gjeldande handlingsprogram er det lagt til grunn ei planramme på om lag 1,9 mrd i 2007 -kroner for heile tiårsperioden 2006 – 2015, samla for øvrige riksvegar og rassikring. Den foreslegne ramma til investeringar på øvrige riksvegar for perioden 2010 – 2019 er 610 mill kr og 320 mill kr er sett av til rassikring, samla 930 mill kr for heile perioden. Dette betyr ein reduksjon av investeringsramma på om lag 1 mrd kr over heile tiårsperioden samanlikna med gjeldande handlingsprogram. I gjeldande handlingsprogram ligg Bremangersambandet og Dalsfjordsambandet inne med oppstart i perioden 2006 – 2009 og oppstart av Olden – Innvik i perioden 2010 – 2015. Med framlegget til rammer for øvrige riksvegar i 2010 – 2019 vil heile ramma vere disponert i første fireårsperiode med oppstart av Bremangersambandet i 2009.

I planframlegget er det lagt opp til at investeringsmidlane til riksvegnettet skal fordelast etter ein modell basert på folketal og veglengd vekta med 50% på kvar. Ein slik modeller er ikkje fylkesrådmannen samd i, sjølv om vi kjem relativt godt ut på faktoren veglengd. Når det gjeld faktoren folketal vil Sogn og Fjordane kome svært dårleg ut samanlikna med andre delar av landet. Dersom fordelingsmodellen basert på folketal og veglengd skal leggst til grunn for fordeling av investeringsramma, må veglengde vektleggast mykje meir enn folketal. Aktuell fordelingsnøkkel basert på desse to kriteria kan vere 70% på veglengde og 30% på folketal. Når det gjeld etterslepet er det foreslege at delar av midlane vert fordelt etter registrert forfall på riksvegnettet for å ta omsyn til ulikskapar i vegstandard. Forfallet er fordelt med om lag ein tredjedel på stamvegnettet og to tredjedelar på riksvegnettet. Fylkesrådmannen har ikkje merknader til dette prinsippet.

Statens vegvesen har lagt til grunn gjeldande ferjestandard for berekning av nødvendige rammer for ferjesambanda på det øvrige riksvegnettet. Det vil vere opp til dei nye regionane/fylkeskommunane å vurdere tilbodet for dei regionale ferjene. Samstundes har Statens vegvesen foreslege ein endra standard på stamvegferjene med fleire avgangar, lengre opningstider m.m. Auka kostnader som følgje av endra standard på stamvegferjene er lagt inn i rammene til drift og investering på stamvegferjenettet. Sogn og Fjordane fylkeskommune og fylkeskommunane på Vestlandet har spelt inn framlegg til endra ferjestandard i samband med Transportplanen for Vestlandet. Etter planframlegget vert det no opp til dei nye regionane eller dei forsterka fylkeskommunane å definere ferjestandard med m.a. opningstider og frekvens utan at auka kostnader som følgje av slike endringar vert dekkja av staten. Fylkestinget bør ta stilling til om det vil vere aktuelt å overta dette ansvaret. Fleire kystkommunar krev at ferjesamband som er einaste alternativ for å kome fram bør ha gratisferjer. Frekvens bør også bli betre. Det er å sjå på som riksveg. Dersom vi også skal ta høgde for gratis ferjer med reduserte inntekter og auka kostnader, utan at dette vert teke høgde for i rammene til drift av riksvegferjene, vil fylkeskommunane få store kostnader og prioriteringsproblem på sikt.

Planframlegget til Nasjonal transportplan inneheld også framlegg til handlingsprogram på stamvegnettet. Når det gjeld stamvegnettet har fylkeskommunen høve til å uttale seg til framlegget til handlingsprogram. Stamvegnettet er delt inn i 8 ulike transportkorridorar der 3 av

korridorane er relevante for Sogn og Fjordane. Også på stamvegsida er det lagt større vekt på strategien om auka innsats på å redusere forfallet på vegnettet. Dette medfører noko reduserte investeringsrammer også på stamvegnettet. Framlegget medfører at prioriterte prosjekt på E39 i gjeldande handlingsprogram vert utsett i tid. I Sogn og Fjordane gjeld dette Torvund – Teigen, Lavik – Sande og Lavik ferjekai. Desse prosjekta er i planframlegget utsett til siste del av planperioden 2014 – 2019. Dersom planramma vert auka med 20%, vil desse prosjekta kunne gjennomførast i første fireårsperiode 2010 – 2014. E39 Kvivsvegen har oppstartsløyving i 2008 og gjev bindingar inn i første fireårsperiode 2010 – 2014. Planframlegget føreset fullføring av dette prosjektet i første fireårsperiode. Fylkesrådmannen viser til at E 39 er den viktigaste transportåra på land nord – sør gjennom Vestlandet. Vestlandrådet har prioritert utbygging og utbetring av E39 m.a. gjennom Transportplanen for Vestlandet, samarbeidsprosjekt Vest 39 og ved innspel til gjeldande transportplan. Prosjektet Torvund – Teigen er planlagt med ei oppstartsløyving i 2009. Fylkesrådmannen ser det som uheldig at prioriterte prosjekt i gjeldande handlingsprogram på stamvegnettet vert utsett. Investeringsrammene på stamvegnettet må difor aukast slik at prioriterte prosjekt kan settast i gong og fullførast som planlagt. Det er positivt at Kvivsvegen nå vert gjennomført slik som planlagt.

På E16 i Lærdal er det lagt inn oppstart for utbetring/utbygging av strekninga Borlaug – Maristova. E16 er eit av dei viktigaste aust - vestsambanda mellom Sogn og Fjordane og Austlandet. Det er difor positivt at utbetring av denne parsellen no er lagt inn for fullføring i første fireårsperiode. Med denne parsellen er det meste av E16 gjennom Sogn og Fjordane utbetra til god standard. For Sogn og Fjordane er det viktig at utbetringa av E16 over Fillefjellet og vidare gjennom Valdres vert utbetra snarast råd. Vi ser ein stadig auke av næringstrafikk på denne vegen. Ei fullstendig utbetring av E16 er difor viktig for å redusere reisetid og transportkostnader for næringstrafikken. Med ein auke av planramma med 20% vil Statens vegvesen forsere prosjektet E16 Øye – Tyinkrysset.

Rv 15 over Strynefjellet er eit viktig aust – vestsamband mellom Søre Sunnmøre/Nordfjord og Austlandet. Strynefjellet vil bli eit endå viktigare samband når Kvivsvegen er fullført i løpet av første fireårsperiode. Rassikring og utbetring av tunnelane på Strynefjellet må gjennomførast i løpet av første fireårsperiode, slik at Strynefjellet ikkje vert ein flaksehals i stamvegsambandet mellom Søre Sunnmøre/Nordfjord og Austlandet. Det ligg inne ein god del midlar til mindre investeringstiltak på Rv 15 mellom Måløy og Otta. Fylkeskommunen og aktuelle kommunar må takast med på råd når midlar til mindre investeringstiltak skal fordelast.

Kommunane i Sogn og Fjordane har kome med mange innspel som ikkje er relevante for høyringa av framlegget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Fylkesrådmannen vil ikkje kommentere dei enkelte innspela som ikkje er relevante for denne høyringa, men fylkeskommunen vil ta med seg desse i arbeidet handlingsprogrammet for 2010 – 2014. Innspela er viktige i den forstand at vi på denne måten får synleggjort investeringsbehovet på øvrige riksvegar ut over dei tiltaka som er prioritert i gjeldande handlingsprogram. På denne måten kan desse medverke til at rammene til investeringar på øvrige riksvegar kan aukast.

Statens vegvesen har lagt til grunn at rassikringsposten skal vidareførast og føreslår å øyremerke 1,5 mrd av investeringsramma til rassikringstiltak på øvrig riksvegnett (Post 31). I tillegg kjem rassikringstiltak som vert prioritert innanfor den resterande ramma på 12,1 mrd kr (post 30). For Sogn og Fjordane sin del er det føreslege ei ramme til rassikring på øvrige riksvegar over post 31 på 320 mill kr over heile tiårsperioden 2010 – 2019. I gjeldande handlingsprogram la fylkestinget opp til ei total investeringsramme på 389 mill kr over tiårsperioden 2006 – 2015. I tillegg vart det lagt inn 45 mill kr frå rassikringsposten til utbetring av Olden - Innvik på tiltak med rassikringsvinst. Regjeringa har framheva kor viktig det er å få sikre framkoma på vegane våre

gjennom m.a. rassikringstiltak. Det er underleg at transportetatane i dette planframlegget føreslår å redusere rammene til rassikring når vi veit kor stort behovet er. Statens vegvesen Region vest har utarbeidd ein rassikringsplan for Vestlandet. Det er utarbeidd slik planar også for andre delar av landet. Rassikringsplanane har synleggjort behovet for rassikring og skal leggst til grunn for prioritering av rassikringstiltak. Planane må leggst til grunn også for framtidige rassikringstiltak og danne grunnlaget for fastsetting og tildeling av ramme. Nasjonal rassikringsgruppe har ved fleire høve stilt krav om minst 1mrd kr i ekstra løyvingar pr år til rassikring. Dette kravet støttar Sogn og Fjordane fullt ut.

Kystverket ønskjer ei auka satsing på tryggleik og framkome i det sjøverts stamnettet med god tilknytning til infrastrukturen på land. Kystverket har definert eit stamnett til sjøs med ei samanhengande farlei frå Kirkenes til Svinesund. Ei rekkje knutepunktshamner/terminalar er knytt til denne stamnettleia. Ei av knutepunktshamnene som er føreslege i planframlegget, er Florø hamneterminal i Florø med status som stamnetthamn. Fylkeskommunen ser dette som viktig for utviklinga av Florø hamneterminal i framtida. Fylkesrådmannen vil peike på at også Måløy hamn er ei hamn som har tilknytning til stamvegnettet. Status som stamnetthamn for Måløy hamn vil også vere viktig for utviklinga av hamna og næringslivet i Nordfjord. Fylkeskommunen bør difor be om at også Måløy hamn får status som stamnetthamn. I planframlegget er Måløy hamn trekt fram som ei viktig fiskerihamn. Dersom Måløy hamn ikkje får status som stamnetthamn, er det viktig at det vert lagt til rette for utvikling av hamna som fiskerihamn. Rammene til investeringar i fiskerihamner bør aukast vesentleg i planperioden.

Kystverket prioriterer også tiltak for å redusere forfallet på sjøverts infrastruktur. I Sogn og Fjordane er det viktig at farleiene vert tilfredsstillande merka og sikra. Ei auka satsing på navigasjonsinfrastrukturen vil difor vere viktig for Sogn og Fjordane. Kystverket har eit etterslep på om lag 1 mrd kr på vedlikehald av navigasjonsinfrastrukturen. Dette etterslepet må reduserast snarast mogleg. Rammene til auka vedlikehald bør difor aukast opp med 1 mrd for å ta igjen forfallet. I tillegg må rammene vere store nok til å oppretthalde vedlikehaldet etter at forfallet er fjerna/reduisert.

Utgreiingar syner at Stad Skipstunnel er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, reiseliv og sambinding av regionar. Stad skipstunnel må byggast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten vesentleg. Staten bør vurdere ulike finansieringsmodellar for Stad Skipstunnel for å unngå at finansieringa går på kostnad av andre investeringsprosjekt i kystleia og innan riks- og stamvegnettet. Ei sikker og trygg lei forbi Stad vil medverke til å sikre tilgjengeleg og nytt kollektivtilbod og kan medverke i stor grad til å flytte transport frå veg til sjø.

I samband med fylkestinget si handsaming av Transportplan for Vestlandet i 2006 vedtok fylkestinget transportplanen med følgjande merknad:

"Kystkommunane opplever i dag nedgang i folketal og sysselsetting. For å styrkje næringslivet og busetnaden trengst det derfor ein kystveg frå Bergen til Ålesund. Denne treng ikkje vere ferjefri, men må kunne fungere som sambindingsveg av alminneleg god riksvegstandard."

Kystkommunane i m.a. Sogn og Fjordane er opptekne av at Kystvegen mellom Bergen, Florø og Ålesund kjem inn i Nasjonal transportplan som ein overordna strategi slik at dei enkelte parsellane som Kystvegen skal omfatte kan handsamast i handlingsplanen.. Utbygging av Kystvegen er knytt til gjennomføringa av vedtekne vegprosjekt som Bremanger II og Dalsfjordsambandet.

Avinor er pålagt å drive dei regionale lufthamnene og finansierer drifta av desse med eigne inntekter frå luftfartsavgifter og kommersielle inntekter. Tidlegare har staten kompensert drifta

av dei regionale lufthamnene med statlege kjøp. Denne ordninga vart fjerna i 2006. Avinor har store investeringsbehov knytt til gjennomføringa av den nye tryggleiksforskrifta på store lufthamner.

Denne forskrifta gjeld også for dei regionale lufthamnene og skal finansierast av Avinor sjølv. På grunn av store investeringsbehov også på stamlufthamnene og andre lufthamner vurderer Avinor å utsette utbyggingstiltak på enkelte regionale lufthamner. Utbygging/utbetring av Sandane lufthamn, Anda skulle etter planen starte opp i løpet av 2008. Denne utbygginga er utsett m.a. på grunn av manglande finansiering. Det er uklårt når denne utbygginga vil bli gjennomført. Fylkestinget i Sogn og Fjordane ved fleire høve slege fast at lufthamnstrukturen i Sogn og Fjordane står fast. Utsetting av utbygginga på Sandane er dermed eit problem i høve til å oppretthalde den strukturen vi har i dag. Denne utsettinga, saman med endra infrastruktur på land, kan i verste fall føre til nedlegging/stenging av flyplassen på sikt. Det er difor viktig for Sogn og Fjordane at flyplassen får si oppgradering snarast råd. Det er også viktig at Førde lufthamn, Bringeland vert oppgradert så snart planar og finansiering gjer det mogleg. I denne samanhengen er innføring av ordninga med statleg kjøp av drifta på regionale flyplassar ein viktig del av Avinor si evne til å finansiere framtidige utbyggingar/ombyggingar.

Sogn og Fjordane fylkeskommune bør støtte Avinor sine planar om å sikre areal til ei tredje rullebane på Gardermoen for å møte framtidig trafikkvekst. Gardermoen og Flesland er viktige stamnettflufthamner for Sogn og Fjordane og fylkeskommunen bør ha interesse av at desse vert utvikla til å ta imot auka trafikk i framtida.

Jernbaneverket har også strategiar for å redusere forfallet på sin infrastruktur, som omfattar linjenett, stasjonsbygg, terminalar m.m. I tillegg ønskjer Jernbaneverket å prioritere investeringar som medverkar til å flytte godstransport frå veg til bane. Strategiane til Jernbaneverket vil tredoble kapasiteten på linjebasert godstransport. Sogn og Fjordane er ikkje noko stort jernbanefylke, men strategiane til Jernbaneverket vil vere positive for den næringsbaserte transporten også i vårt fylke. Fylkeskommunen bør difor støtte Jernbaneverket sine strategiar som medverkar til å flytte godstransport frå veg til bane.

... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑