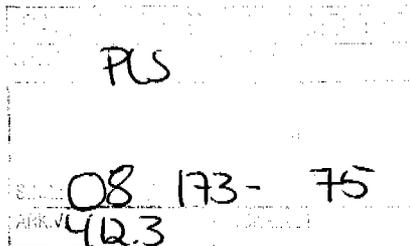


Samferdselsdepartementet
Pb 8010 Dep
0030 Oslo



Møre og Romsdal fylke
FYLKESORDFØRAREN

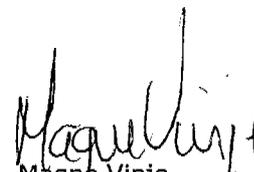
Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		MR 12341/2008/N00/&13	Magne Vinje, 71 25 87 48	29.04.2008

Høring - Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Vedlagt følger høringsfråsegn frå Møre og Romsdal fylkeskommune, vedtatt i fylkestinget under sak T-3/08.

Med helsing

Olav Bratland
fylkesordførar


Magne Vinje
ass. samferdselsdirektør

Kopi:
Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019 Vegdirektoratet, Pb 8142 Dep 0033 Oslo

T 3-08 Høyring - Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Behandling i Fylkestinget - 15.04.2008

Jon Aasen, Ap, fremma følgjande forslag:

"Punkt 5 siste avsnitt endra til:

Dette kan ikkje fylkestinget akseptere. Fylkestinget i Møre og Romsdal meiner at auken i totalramma må vere på minst 40 %."

Fylkesvaraordførar Svein Atle Roseth tok over møteleiinga.

Frank Sve, Frp, fremma på vegner av seg sjølv, Veslemøy Hungnes, H, Rigmor Andersen Eide, KrF, Asbjørn Rutgersen, SI/Tvp, Jon Aasen, Ap, Oddbjørn Vatne, Sp, Iver Nordseth, V, og Jan Magne Dahle, SV, følgjande forslag:

"Tillegg: nye formuleringar.

Over punkt 6 **Rassikring** som overskrift (utheva). Forslag blir 6 a.

Punkt 24. Nytt.

Fylkestinget finn grunn til å peike på tre konkrete prosjekt på stamvegane som i dag framstår som flaskehalsar og dermed treng straksløysingar:

- 1) E 136 Oppland grense – Rødstøl med bygging av forbikøringsfelt 3,9 km i heile Brustugulia. Jf stamvegutgreiinga s. 126 (flaskehals næringstransport på vinterstid).
- 2) Rv 70 strakstiltak i kombinasjon med rassikring og fri høgde 4,2 m tunnel Opdølstranda. Jf stamvegutgreiinga s 130 (flaskehals for vogntog høgde).
- 3) E 136/E 39 Lande - Kjelbotn forbikøringsfelt 1,5 km på begge sider av Ørskogfjellet. Dette er felles stamvegrute E 136/E 39, jf stamvegutgreiinga s 85 (trafikkikkerhet og flaskehals spesielt på vinter).

Punkt 12 a) Siste setning 2. avsnitt:

Denne vegstrekninga må difor gjennomførast som første prosjekt i planperioden.

Punkt 22 b

Fylkestinget viser elles til NTP's utgreiing om høghastighetstog side 56 ffg som bl.a. legg vekt på klimaperspektivet og samfunnsmessige effektar."

Tor Meinseth, H, møtte som vararepresentant for Svein-Helge Hanken, H. 47 voterande.

Oddbjørn Vatne, Sp, fremma på vegner av seg sjølv, Jan Magne Dahle, SV, Jon Aasen, Ap, og Iver Nordseth, V, følgjande forslag:

"Nytt punkt 12 c), likelydande som det som vart fremma i fylkesutvalet.

Tillegg til punkt 13, E 39 Kyststamvegen, etter prioritering 7.

Fylkestinget er kjent med at E 39 Harangen – Høgkjølen i Sør-Trøndelag står framfor alle desse prosjekta i prioritet på stamvegruta E 39 Ålesund – Trondheim. Fylkestinget krev at E 39 Harangen – Høgkjølen blir fullført i 2010 – 2013, og at E 39 Betna – Hestneset og Leirvika – Renndalen og vidare innover langs Vinjefjorden frå Staurset, må fullførast i 2014 – 2019, slik at alle dei verste flaskehalsane på denne stamvegen blir fjerna innan 2020.

Tillegg til punkt 13 før prioriteringslista:
Sluttfinansiering/rasjonell framdrift av oppstarta og bundne prosjekt i planframlegget (Renndalen – Staurset, Kvivsvegen, Knutset – Høgset)

Nytt punkt 14 b, likelydande som det som vart fremma i fylkesutvalet.

Tillegg til punkt 18 eller nytt punkt etter dette.

Ferjekaier

Fylkestinget har merka seg at det er sett av ei nasjonal ramme på 250 mill kroner til investering i ferjekaier. Fylkestinget er einig i at det i samband med anbudsutlysing må investerast i ferjekaier for å tilpasse ferjekaiene til større, breiare og meir effektive ferjer. Men behovet for investering i ferjekaier er mange gonger større enn landsramma berre i Møre og Romsdal. Fylkestinget ber difor om at ramma vert auka til 1 mrd kroner. Dette er heilt naudsynt for å få full effekt av anbudsutlysinga.”

Fylkesordføraren tok over møteleiinga att.

Hege Merethe Gagnat, Ap, bad om separat votering over dei tre siste linjene i punkt 22 b i tilrådinga.

Jon Aasen, Ap, fekk permisjon frå kl 1830. 46 voterande.

Svein Atle Roseth, KrF, fremma på vegner av seg sjølv, Veslemøy Hungnes, H, Oskar Grimstad, Frp, og Asbjørn Rutgersen, SI/Tvp, følgjande forslag:

”Nytt punkt 13.

13. E 39 Kyststamvegen

Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010 - 2019 må markere ei kursendring i høve E 39 Kyststamvegen. Fylket har vilje til delvis brukarfinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs E 39. Politisk må dette innebere kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. E 39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av ”prosjekt-finansiering”. Sjølv om det på kort sikt er viktigast å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E 39 Kyststamvegen, vil Møre og Romsdal fylke, slik som Vestlandsrådet, på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Møre og Romsdal fylke er svært nøgd med at E 39 Kvivsvegen står framfor anleggsstart hausten 2008, og at den nye ferjefrie parsellen på E 39 blir fullført i første planperiode. I tillegg til rasjonell framdrift av E 39 Kvivsvegen, må ramma til rute 4a aukast slik at rassikringa på E 39, Hjartåberga, blir fullfinansiert tidleg i planperioden og står ferdig samstundes slik at vi får ein rasfri Kvivsveg frå opninga.

Fylkestinget vil be om at prosjektet ”Ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal” blir omtalt i NTP 2010 - 2019. Dette er naudsynt for å få planleggingsmidlar til vidareføring av prosjektet. Det bør setjast av 50 mill kr samla til dette. Og det er generelt behov for styrking av planleggingsramma grunna mange ressurskrevjande prosjekt. Fylkestinget føreset ei planavklaring for ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal i løpet av NTP-perioden 2010 - 2019.

Dei bundne prosjekta Renndalen – Staurset, Kvivsvegen og Knutset – Høgset må sikrast rasjonell framdrift/sluttfinansiering i handlingsprogrammet. Fylkestinget viser til tidlegare prioriteringar og til viktigeita av at rammene må utvidast slik at også heile strekninga Betna - Renndalen får midlar i NTP-perioden.

Fylkestinget går da inn for at den vidare prioriteringa vert slik:

1. Betna – Hennset - Hestneset
2. Leirvika - Renndalen
3. Lønset - Hjelset
4. Øydegard - Kanestraum
5. Krabbefelt Ørskogfjellet
6. Bjerkeset – Knutset”

Svein Atle Roseth, KrF, fremma vidare følgjande forslag:

”Tillegg til punkt 15.

Fylkestinget viser til tidlegare NTP-vedtak om Rv 15 i fellesskap med Sogn og Fjordane og nødvendigheten av opprustning av denne m.a. med tunnelane på Strynefjellet og rassikringa i Grasdalen.”

Eva Vinje Aurdal, Ap, fremma på vegner av seg sjølv, Gunn Berit Gjerde, V, Kristin Sørheim, Sp, og Jan Magne Dahle, SV, følgjande forslag:

”Alternativ til punkt 22 a og 22 b.

Fylkestinget i Møre og Romsdal viser til planane for høghastighetstog frå Oslo til Trøndelag og Møre og Romsdal via Gudbrandsdalen og ser det store potensialet realiseringa av eit slikt samband vil ha for næringsliv og næringsutvikling, arbeidsmarknad, busetjing og miljø for heile landet, men også spesielt for vårt fylke. Fylkestinget vil derfor gi positiv støtte til vidare arbeid med kvalitetssikring og utgreiing av høgfartsbane.”

Toril Melheim Strand, Ap, kom attende til tingsamlinga. 47 voterande.

Trygve Holm, Ap, fremma følgjande forslag:

”Fylkestinget konstaterer at det er sett av relativt lite midlar i Møre og Romsdal i handlingsprogrammet for 2006 - 2009 til gang- og sykkelveggar, trafikksikringstiltak, kollektivtransport og miljø- og servicetiltak med universell utforming.

Fylkestinget vil følgje opp dette vedtaket i dei årlege veg- og samferdselsbudsjetta

Dette vil også tilgodesjå den store og veksande gruppa av eldre over 67 år, både som forebyggjande helsetiltak og til å sikre dei eldre sin mobilitet i dagleglivet.”

Reidun Klock Tjervåg, SI/Tvp, fremma på vegner av seg sjølv, Steinar Reiten, KrF, Oskar Grimstad, Frp, og Knut Anders Oskarson, H, følgjande forslag:

22 a

Fylkestinget støttar ei statleg utgreiing om høghastighetstog gjennom Gudbrandsdalen, ... (og så vidare som 22 a i innstillinga).”

Ragnhild Aarflot Kalland, Sp, gjorde framlegg om *ferjer* som overskrift til punkt 18.

Votering:

Innleiinga og punkt 1, 2, 3 og 4 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.

Ved alternativ votering mellom tilrådinga punkt 5 og Aasen sitt forslag, vart Aasen sitt forslag samrøystes vedteke.

Punkt 6 i tilrådinga med overskrifta ”rassikring” vart samrøystes vedteke.

Punkt 7 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.

Punkt 8 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 9 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 10a i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 10b i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 11a i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 11b i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
1. og 2. avsnitt i tilrådinga punkt 12a, med tillegg av siste setning som i fellesforslaget, vart samrøystes vedteke.
3. avsnitt i punkt 12 a i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 12 b i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Forslag til nytt punkt 12 c, fremma av Vatne, vart vraka med 25 mot 22 røyster.
Ved alternativ votering mellom tilrådinga punkt 13 og forslaget frå Roseth med tillegg av forslaget frå Vatne, vart forslaga frå Roseth og Vatne samrøystes vedteke.
Punkt 14 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Forslag frå Vatne til nytt punkt 14 b vart vraka med 25 mot 22 røyster.
Punkt 15 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Forslag frå Roseth til tillegg til punkt 15 vart samrøystes vedteke.
Punkt 16 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 17 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Forslag frå Kalland til overskrift til punkt 18 vart samrøystes vedteke.
Punkt 18 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Forslag frå Vatne til tillegg til punkt 18 vart samrøystes vedteke.
Punkt 19 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 20 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 21 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Ved alternativ votering mellom punkt 22 a i tilrådinga og forslaget frå Aurdal, vart tilrådinga vedteke med 25 mot 22 røyster.
Forslag frå Tjervåg til tillegg først i punkt 22 a vart vedteke med 25 mot 22 røyster.
Punkt 22 b i tilrådinga, unnateke dei tre siste linjene, vart samrøystes vedteke.
Dei tre siste linjene i punkt 22 b i tilrådinga vart vedteke med 29 mot 18 røyster.
Punkt 22 c i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Punkt 23 i tilrådinga vart samrøystes vedteke.
Fellesforslag til nytt punkt 24 vart samrøystes vedteke.
Forslag frå Holm vart samrøystes vedteke oversendt fylkesutvalet utan realitetsvotering.
Det vart så votert samla over heile saka, som vart samrøystes vedteke.

Samrøystes vedtak i Fylkestinget - 15.04.2008

Møre og Romsdal fylke legg til grunn planramma frå etatane med minimum + 20 % auke i NTP-planperioden 2010 - 2019. Fylkestinget viser elles til vedtekne prioriteringar i Nasjonal Transportplan 2006 - 2015. Av desse prioriteringane er følgjande prosjekt no ferdigstilte eller under bygging:

- RV 653 Eiksundsambandet (Spleiselag)
- RV 680 Imarsundprosjektet (Spleiselag)
- RV 62 Fredsvika - Jordalsgrenda - Skrøtotunnelen
- RV 64 Atlanterhavstunnelen (Spleiselag)
- E 136 Horgheimseidet - Sogge bru. Ny parsell.
- E 39 Renndalen - Staurset - (Oppstart/Forskottering 2 fylke)
- E 39 Kvivsvegen (Oppstart 2008)

Dette medfører både betra transportsituasjon i desse delane av fylket, men gjev og ekstra fokus og utfordringar på fullføring av riks- og stamvegnettet vidare i fylket for å sikre eksportvegane ut av fylket, gjennomgåande nord- sørtrafikk, og binde saman større bu- og arbeidsmarknadsregionar. Møre og Romsdal er såleis på ingen måte ferdigbygd på infrastruktur.

1. Det er eit mål at fleire reiser kollektivt. Tiltak må setjast inn på regionalt nivå, men staten må vere ein aktiv bidragsytar, og med universell utforming. Fylkestinget meiner at staten i særleg grad må bidra økonomisk til utvikling av terminalar, knutepunkt og haldeplassar langs riksvegane, samt ruteopplysningstenesta. I tillegg leggje tilhøva til rette for at kollektivtransporten (både transportmiddelet og passasjerane) slepp å betale for bomstasjonar og for å reise med ferje. Møre og Romsdal fylke har ekstra store utfordringar med fornying og sikring av ferjekaier og krev ekstra midlar til dette i planperioden.
2. Fylkestinget er sterkt uroa for dekkestandarden på riksvegnettet, og har også merka seg Statens vegvesen sin omtale av forfallet elles på riksvegnettet. Dekkestandarden er no så dårleg mange stader at det kan resultere i alvorlege trafikkulykker. Fylkestinget er derfor samd med transportetatane i at det trengst ein vesentleg auke i ressursane til å halde ved like vegane, og innsatsen må aukast snart. Fylkestinget viser til at det er gjort eit samla berekna etterslep på veg på om lag 2 mrd. kr i region Midt, og om lag 800 mill av dette gjeld Møre og Romsdal.

Grunna omsynet til trafikktryggleik og for å sikre god og effektiv trafikkavvikling, må løyvingane aukast til eit nivå slik at ein held tritt med den årlege slitasjen på vegnettet. I tillegg treng ein auka løyvingar for å ta igjen det akkumulerte etterslepet.

3. Fylkestinget er kjend med det store behovet for å gjennomføre mindre investeringstiltak mange stader på vegnettet, og er derfor samd med transportetatane i at det må brukast meir midlar til slike tiltak i åra som kjem enn det som har blitt gjort i dei seinare åra. Dette er m.a. tiltak som mindre utbetringar på ferjekaier med trafikkareal og utbetringar av andre konstruksjonar, bygging av gang- og sykkelvegar, gjennomføring av trafikksikringstiltak, miljøtiltak på vegar i tettstader og tiltak for kollektivtrafikken.
4. Dersom rammene til drift, vedlikehald og investeringar ikkje blir auka som følgje av den vridinga i innsatsen som er nemnt ovanfor, vil det gå ut over strekningsvise prosjekt (store investeringsprosjekt) både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Når vegstandarden i Møre og Romsdal mange stader er så dårleg at store bilar ikkje kan møtast på forsvarleg måte, mange vegar ikkje er tilfredsstillande sikra mot ras og vegnettet fleire stader er lite rasjonelt med unødvendig mange ferjer, er det framleis eit stort behov for å gjennomføre store og relativt kostbare vegprosjekt. Eit så aktivt og eksportretta næringsliv som ein har i Møre og Romsdal, treng snarast ein vesentleg betre vegstandard fleire stader. Fylkestinget kan derfor ikkje akseptere at rammene til store investeringsprosjekt blir redusert som følgje av den vridinga i bruk av midlar som er foreslått. Eit årelangt oppsamla etterslep på vedlikehald må dekkjast opp med ekstra midlar utover investeringsrammene.
5. Sjølv med ein auke i ramma på 20 %, blir det framleis for få midlar til å byggje ut stamvegnettet. Det blir m.a. ikkje midlar i perioden 2010-2019 til å utbetre dei smale strekningane på E 39 mellom Betna og Renndalen i Halså kommune (lengd med smal veg er om lag 22 km) og heller ikkje midlar til dei dårlege parsellane på rv 70 mellom Sunndalsøra og Øygarden.

Dette kan ikkje fylkestinget akseptere. Fylkestinget i Møre og Romsdal meiner at auken i totalramma må vere på minst 40 %.

6. **Rassikring**

Fylkestinget vil peike på det store udekkede 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 varsle klimaendringane gjer dette heilt nødvendig. Fylkestinget viser til prioriteringane for tidlegare planperiode 2006 – 2015, og står fast på desse prioriteringane. Dokumenterte viktige rassikringsprosjekt som har stått lenge på vent, slike som rv 60 Røyr - Hellesylt, rv 63 Korsmyra og rv 70 Opdølstranda, gjer dette ekstra naudsynt.

7. Fylkestinget ber om at ramma til øvrige riksvegar blir monaleg auka slik at det blir mogleg å finansiere også ein del store vegprosjekt. Vegnettet i fylket er ikkje ferdig utbygd. Første store prosjekt innan øvrige riksvegar er Nordøyvegen og deretter Trollheimstunnelen. Det manglar framleis vesentlege veglenker som er svært viktige for vidare utvikling av det varierte og eksportretta næringslivet i fylket og for å oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret. I NTP-perioden 2006 – 2015 vart det avsett gjennomsnittleg 145 mill pr. år på post 30, øvrige riksvegar. Fylkestinget krev at ramma vert auka vesentleg utover dette i perioden 2010 - 2019.
8. Den store byggjeaktiviteten i Noreg har gjort at det dei seinare åra har vore ein sterk kostnadsvekst i anleggssektoren, og dessutan har det i ein del tilfelle vore få firma som har gitt inn anbod på veganlegg. Men bygging av offentleg infrastruktur har likevel vore langt mindre enn ønskjeleg, og dette uroar fylkestinget. Dei store behova som ein har i fylket for å få eit betre vegnett, gjer at fylkestinget må be sentrale styresmakter vurderer dette og gjere nødvendige grep slik at ein kan ha ein rimeleg stor aktivitet når det gjeld vegbygging i åra framover.
9. Fylkestinget synest omfanget av bompengefinansiering av vegprosjekt – som ikkje er ferjeavløysingsprosjekt – har vorte for stort i Noreg. Men når sentrale styresmakter ser ut til å ha liten vilje til å bruke tilstrekkeleg med statsmidlar til vegbygging, ser fylkestinget det nødvendig å tilrå at stadig fleire vegprosjekt også i Møre og Romsdal blir finansiert heilt eller delvis med bompengar og tilskott.

Fylkestinget føreset at potensialet for brukarfinansiering vert teke ut på strekningar der trafikken er høgast.

Ordninga med bruk av ferjesubsidiar i finansieringa av ferjeavløysingsprosjekt må forbetrast. Ordninga må utvidast til minst 25 år, indeksregulerast og trekket for vedlikehald av ny veg/tunnel må bort.

10. **Fond – øvrige riksvegar**

- a) Forslaget om lån på gunstige vilkår frå statlege fond til øvrige riksvegar (det regionale vegnettet) er fylkestinget svært positiv til. Konsekvensen av at finansieringskostnadene blir reduserte, er at ein større del av bompenginntektene enn i dag kan nyttast til vegbygging, og dermed vil det m.a. vere mogleg å finansiere mange prosjekt med langt færre statsmidlar – og utan statsmidlar – enn hittil.

Fylkestinget meiner at låna må vere rentefrie i heile nedbetalingsperioden. Prosjekt som får stor reduksjon i behova for statsmidlar over NTP ved ei slik ordning må prioriterast for tildeling av lån, og fylkestinget føreset også at desse fonda vert disponert fullt ut av regionane/fylka.

- b) Rentefrie stamvegfond – ferjeavløysingsprosjekt

Fylkestinget meiner at ei ordning med lån på gunstige vilkår – rentefrie lån – må vere tilgjengelege også for prosjekt på stamvegnettet jf. også

Transportplan Vestlandet. Denne finansieringsordninga må vere ei permanent ordning – og ikkje ei overgangsordning som no er foreslått – men det må utarbeidast kriterie for når det kan vere aktuelt å få slike lån. Fylkestinget vil peike på at slike lån i hovudsak bør gis til aktuelle bompengeprojekt som etter vanlege reglar kan vere vanskeleg å finansiere. Dette kan vere ferjeavløysingsprosjekt og prosjekt som innkortar ferjesamband.

Eit slikt nasjonalt ferjeavløysingsfond på stamveg bør vere på om lag 20 mrd. kroner.

Det er særst viktig at det blir sett av statlege midlar til planlegging (KS1, fylkes-/kommunedelplanar, KU, kjerneboringar m.m.) i perioden 2010 – 2013. For Møre og Romsdal er behovet 25-30 mill. kr.

11. a) Fylkestinget er svært positiv til forslag som kan gjere at vegprosjekt blir bygde ut så raskt som det er optimalt (ved prosjektfinsiering eller OPS). Fylkestinget er klår over at denne konsentrasjonen av anleggsaktivitet ikkje gir meir midlar til fylket, og at denne kontraktforma heller ikkje endrar behovet for lokal finansiering (bompengar og tilskott). Fylkestinget er også positiv til forslaget om kontraktformer som legg opp til ei gradvis utvikling av vegnettet (dvs. litt omfattande utbetring av vegen før legging av ny asfalt), men synest at den lengd på 100 km som er foreslått for slike kontraktar, er vel langt.

11. b) **E 136 Ålesund – Oppland grense**

Fylkestinget viser i denne samanheng til sitt vedtak i T-sak nr 45/07 i juni 2007; der det står: "Fylkestinget viser elles til "eksportvegen" E 136 strekninga Oppland grense - Ålesund som fortsatt har ei rekkje strekningar som krev betydelege investeringar, og som fortsatt ikkje har funne si løysing til tross for denne vegen si store betydning for næringslivet i fylket. Eksempel på dette er uløyste rassikringsprosjekt som Måndalen - Våge, innfartsvegen til Ålesund, bygginga av Tresfjordbrua, trafikktryggingstiltak osv. Fylkestinget ber derfor om at det blir forsøkt å få gjennomført opprustinga av denne vegen som OPS-prosjekt/prosjektfinansiering snarast. Dette gjeld dei delane av denne vegen som ikkje finn ei snarleg løysing ved andre finansieringsopplegg."

12. a) Fylkestinget peikar på at E 136 er den viktigaste eksportvegen frå Møre og Romsdal med særst høg del næringstransport. Delar av vegen har, særleg om vinteren, dårleg framkomme. Fleire stader er vegen også ulykkesutsett. Det hastar med utbetringar, og dette må skje i komande NTP-periode.

På grunn av at vegstandarden er dårlegare på delar av strekninga rundt Tresfjorden og ikkje minst mellom Våge og Måndalstunnelen (Vågetunnelen) enn mellom Flatmark og Marstein i Romsdalen, samt at det ikkje er tilrådeleg å gjennomføre tiltak for å gjere vegen breiare på kritiske stader mellom Måndalstunnelen og Våge, vil fylkestinget be om at Tresfjordbrua og Vågetunnelen blir prioritert framom prosjektet Flatmark – Monge - Marstein. Strekninga mellom Måndalen og Kjelbotn er svært ulykkesbelasta med fleire dødsulykker. Denne vegstrekninga må difor gjennomførast som første prosjekt i planperioden.

Fylkestinget føreset då at minimum 50 % av kostnadene vert dekt gjennom brukarfinansiering, og at potensialet for brukarfinansiering vert teke ut på strekningar der trafikken er høgast.

12. b) Fylkestinget går inn for at utbygginga av stamveg E 136 Ålesund - Oppland grense primært skjer i ein samla pakke som OPS/prosjektfinansiering, slik som fylkestinget tidlegare har peika på; jfr. pkt 11 b. Her med målsetjing om at heile strekninga må vere ferdigstilt i løpet av vegplan-perioden.

Gjennomføringa i planperioden vil kunne bli:

- Tresfjordbrua og Vågetunnelen
- Breivika - Lerstad
- Flatmark - Monge - Marstein
- Veblungsnes

13. E 39 Kyststamvegen

Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010 - 2019 må markere ei kursendring i høve E 39 Kyststamvegen. Fylket har vilje til delvis brukarfinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs E 39. Politisk må dette innebere kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. E 39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av "prosjekt-finansiering". Sjølv om det på kort sikt er viktigast å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E 39 Kyststamvegen, vil Møre og Romsdal fylke, slik som Vestlandsrådet, på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Møre og Romsdal fylke er svært nøgd med at E 39 Kvivsvegen står framfor anleggsstart hausten 2008, og at den nye ferjefrie parsellen på E 39 blir fullført i første planperiode. I tillegg til rasjonell framdrift av E 39 Kvivsvegen, må ramma til rute 4a aukast slik at rassikringa på E 39, Hjartåberga, blir fullfinansiert tidleg i planperioden og står ferdig samstundes slik at vi får ein rasfri Kvivsveg frå opninga.

Fylkestinget vil be om at prosjektet "Ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal" blir omtalt i NTP 2010 - 2019. Dette er naudsynt for å få planleggingsmidlar til vidareføring av prosjektet. Det bør setjast av 50 mill kr samla til dette. Og det er generelt behov for styrking av planleggingsramma grunna mange ressurskrevjande prosjekt. Fylkestinget føreset ei planavklaring for ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal i løpet av NTP-perioden 2010 - 2019.

Fylkestinget er kjent med at E 39 Harangen - Høggjølen i Sør-Trøndelag står framfor alle desse prosjekta i prioritet på stamveggruta E 39 Ålesund - Trondheim. Fylkestinget krev at E 39 Harangen - Høggjølen blir fullført i 2010 - 2013, og at E 39 Betna - Hestneset og Leirvika - Renndalen og vidare innover langs Vinjefjorden frå Staurset, må fullførast i 2014 - 2019, slik at alle dei verste flaskehalsane på denne stamvegen blir fjerna innan 2020.

Dei bundne prosjekta Renndalen - Staurset, Kvivsvegen og Knutset - Høgset må sikrast rasjonell framdrift/sluttfinansiering i handlingsprogrammet. Fylkestinget viser til tidlegare prioriteringar og til viktigheita av at rammene må utvidast slik at også heile strekninga Betna - Renndalen får midlar i NTP-perioden.

Fylkestinget går da inn for at den vidare prioriteringa vert slik:

1. Betna - Hennset - Hestneset
2. Leirvika - Renndalen
3. Lønset - Hjelset
4. Øydegard - Kanestraum
5. Krabbefelt Ørskogfjellet
6. Bjerkeset - Knutset

14. **Rv 70 Kristiansund – Oppdal: Stamveggrute 25**

Den nye stamveggrute 25 Rv 70 Kristiansund - Sør-Trøndelag grense treng massiv opprustning for å tilfredsstille stamvegstandard. Fylkestinget viser til pkt 6 i NTP-vedtaket og til St.prp. nr 41 (2007-2008) om Krifast-utvidelsen. Fylkestinget peikar med dette på at det hastar med ei heilheitleg opprustning av stamveggrute 25.

Fylkestinget krev at rammene blir utvida slik at parsellen Tingvoll - Meisingset kan gjennomførast i NTP-perioden. Rassikring av Opdølstranda blir dekt over post 31 (Rassikring).

Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

1. Tingvoll - Meisingset
2. Ålvundfjord
3. Delprosjekt Rensvik - Kristiansund sentrum

15. Øvrige riksvegar/rassikring

Foreslått årleg investeringsramme er redusert frå gjennomsnittleg 145 mill. kr i 2006 - 2009, til 75 mill. kr – bortimot ei halvering. Rassikringspotten er på berre gjennomsnittleg 22 mill. kr pr år. Fylkestinget krev at rammene for øvrige riksvegar må auke godt ut over det som er avsett i NTP 2006 - 2015, og at rassikringspotten må vere slik kravet frå den nasjonale rassikringsgruppa kjem med. (Jfr pkt 6.)

Fylkestinget vil stå fast på prioriteringane av dei store strekningsvise prosjekta innafør øvrige riksvegar og rassikring, og peike på at desse prosjekta vil vere avgjerande for vidare utvikling av næringslivet og busetjinga. Kystvegen Ålesund – Måløy – Florø – Bergen blir nemnt i samsvar med sak 1/08 i Vestlandsrådet. Dei 3 fylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal var samde om å peike på denne inn mot NTP 2010 - 2019. I Møre og Romsdal gjeld dette spesielt Rv 61. Møre og Romsdal er ikkje ferdigbygd. Forslaget til NTP frå transportetatane vil gjere at realiseringa av desse prosjekta stoppar opp.

Fylkestinget viser til tidlegare NTP-vedtak om Rv 15 i fellesskap med Sogn og Fjordane og nødvendigheten av opprustning av denne m.a. med tunnelane på Strynefjellet og rassikringa i Grasdalen.

16. Forvaltningsreforma – regionale vegar

Øvrige riksvegar skal ifølgje NTP-forslaget overførast til fylka i den stand dei er i ved overtakelsestidspunktet i 2010. Fylkestinget støttar denne reforma, men krev eit langt større økonomisk bidrag frå staten enn NTP-forslaget. Dette for å forsvare eit høgst naudsynt vegvedlikehald, og i tillegg for å vidareutvikle vegnettet ved nyinvesteringar.

17. Sjølv om statlege midlar til veginvesteringar ikkje blir på ønska nivå, vil fylkestinget gjere merksam på at det likevel er behov for monalege midlar til utgreiingar av prosjekt som heilt eller delvis kan bli finansiert med bompengar og tilskott og til å avklare moglege arealkonfliktar mellom vegutbygging og andre utbyggingsinteresser.

18. **Ferjer**

Fylkestinget meiner etatsforslaget til ny standard for ferjetilbod både for stamvegsambanda og for øvrige riksvegsamband ikkje vil tilfredsstille behovet til trafikantane i Møre og Romsdal. For å kunne utvikle næringslivet i fylket

vidare og for å kunne oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret ber derfor fylkestinget om at fylket sin ferjestrategi blir lagt til grunn ved utvikling av ferjetilbodet i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelege økonomiske rammer frå staten til dette.

Ferjekaier

Fylkestinget har merka seg at det er sett av ei nasjonal ramme på 250 mill kroner til investering i ferjekaier. Fylkestinget er einig i at det i samband med anbudsutlysing må investerast i ferjekaier for å tilpasse ferjekaiene til større, breiare og meir effektive ferjer. Men behovet for investering i ferjekaier er mange gonger større enn landsramma berre i Møre og Romsdal. Fylkestinget ber difor om at ramma vert auka til 1 mrd kroner. Dette er heilt naudsynt for å få full effekt av anbudsutlysinga.

19. Møre og Romsdal er samd i at ein større del av transportarbeidet må over frå land til sjø. Møre og Romsdal fylkeskommune etterlyser i denne samanheng ei vesentleg betre samordning mellom transportetatane. I Møre og Romsdal er det særleg viktig raskast mogleg å få på plass viktige utbetringar av stamvegane inn mot Ålesund hamn og Kristiansund hamn.

Møre og Romsdal har spesielle utfordringar innan transportsektoren når det gjeld å oppnå eit velfungerande reiseliv, arbeidspendling og næringstransport.

- Ferjekapasitet og opningstider/frekvens.
- Rassikring.
- Eksportveg inn-ut av fylket.
- Velfungerande bu- og arbeidsmarknadsregionar.
- Byggje saman fylket med ferjefrie fjordkryssingar som Møreaksen og Halsafjorden.

20. Kystverket må få auka dei økonomiske rammene for å få gjennomført utbetringar av farleden i stamnett. Berre i Møre og Romsdal er det ei rekkje viktige utbetningsprosjekt som ikkje er kome med. Det er også viktig at Kystverket får dei rammene som trengst for å oppretthalde eit effektivt losvesen utan at dette i for stor grad skal belastast skipstrafikken. I tillegg er det også viktig at Kystverket blir gjort i stand til å oppretthalde ureiningsberedskapen og ein effektiv kontroll med skipstrafikken.

21. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd med Kystverket i at Stad skipstunnel bør byggjast dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at prosjektet kjem inn på Kystverket si prosjektliste i neste NTP-runde og med statleg finansiering.

22. a) Høghastighetstog

Fylkestinget støttar ei statleg utgreiing om høghastighetstog gjennom Gudbrandsdalen. Fylkestinget forventar at staten tek hovudansvaret for finansieringa av utgreiingsarbeidet for høghastighetstog og vil kome attende til eventuell fylkeskommunal medverknad når statleg løyving er avklart.

- b) Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylkeskommune kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebanen blir satsa på bygging av dobbeltsporparsellar. Fylkestinget vil påpeike at Raumabanen må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting for Raumabanen. Auka konkurransesituasjon vil kunne føre til betre og billigare tilbod, som igjen vil kunne gi ein betydeleg miljøgevinst. Fylkestinget meiner difor at det bør opnast for større konkurransesituasjon på jernbaneruter.

c) Åndalsnes godsstasjon må vurderast samankopla med djupvannskaiplanlegget på Øran. Mogleg transport av LNG-gass mellom Aukra og vidare til Austlandet vil aktualisere ei slik terminalløysing, og dette er i samsvar med at NTP-meldinga signaliserer større satsing på slike løysingar; kombinasjon bane/sjø.

23. Fylkestinget meiner at for å sikre ei tenleg utvikling for luftfarten i fylket må NTP 2010 - 2019 sikre økonomiske tilskott til oppgradering av lufthamnene etter nye tryggleikskrav.

24. Fylkestinget finn grunn til å peike på tre konkrete prosjekt på stamvegane som i dag framstår som flaskehalsar og dermed treng straksløysingar:

- 1) E 136 Oppland grense – Rødstøl med bygging av forbikøyringsfelt 3,9 km i heile Brustugulia. Jf stamvegutgreiinga s. 126 (flaskehals næringstransport på vinterstid).
- 2) Rv 70 strakstiltak i kombinasjon med rassikring og fri høgde 4,2 m tunnel Opdølstranda. Jf stamvegutgreiinga s 130 (flaskehals for vogntog høgde).
- 3) E 136/E 39 Lande - Kjelbotn forbikøyringsfelt 1,5 km på begge sider av Ørskogfjellet. Dette er felles stamvegrote E 136/E 39, jf stamvegutgreiinga s 85 (trafiksikkerhet og flaskehals spesielt på vinter).

Følgjande forslag frå Trygve Holm blir oversendt fylkesutvalet utan realitetsvotering:

Fylkestinget konstaterer at det er sett av relativt lite midlar i Møre og Romsdal i handlingsprogrammet for 2006 - 2009 til gang- og sykkelveg, trafiksikringstiltak, kollektivtransport og miljø- og servicetiltak med universell utforming.

Fylkestinget vil følgje opp dette vedtaket i dei årlege veg- og samferdselsbudsjetta.

Dette vil også tilgodesjå den store og veksande gruppa av eldre over 67 år, både som forebyggjande helsetiltak og til å sikre dei eldre sin mobilitet i dagleglivet.

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
04.03.2008	MR 5902/2008	Magne Vinje

Saksnr	Utval	Møtedato
16/08	Samferdselsutvalet	12.03.2008
U-26/08	Fylkesutvalet	01.04.2008
T-3/08	Fylkestinget	14. - 16.04.2008

Høyring - Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Avtrykk av tilrådinga overfor fylkesutvalet i ovannemnde sak er tidlegare utsendt til fylkestinget sine medlemer mv.

Fylkesutvalet behandla saka i møte 1. april 2008, og følgjande vart ført i møteboka:

Behandling i Fylkesutvalet - 01.04.2008

Frank Sve, Frp, fremma på vegner av Frp, H, KrF og SI/Tvp følgjande forslag:

"Vedtaket i samferdselsutvalet med følgjande tillegg:

Innleiinga. Nytt - siste strekpunkt.

- E 39 Kvivsvegen (oppstart 2008)

Pkt 13 s 4.

Strekpunkt på E 39 (midt på sida)

-1. Rendalen - Staurset (sluttfinansiering)

Kvivsvegen bør nemnast som strekpunkt. (Oppstart 2008)

Pkt 1. etter bidragsytar: ... og med universell utforming.

Pkt 6. Grandefonna ut/Korsmyra inn på RV63.

Pkt 14. Innleiing;

Den nye stamvegrute 25 Rv 70 Kr.sund - Sør-Trøndelag grense treng massiv opprustning for å tilfredsstillе stamvegstandard. Fylkestinget viser til pkt 6 i NTP-vedtaket og til St.prp. nr 41 (2007-2008) om Krifast-utvidelsen. Fylkestinget peikar med dette på at det hastar med ei heilheitleg opprustning av stamvegrute 25.

Pkt 13/14 alt i parentesar bak prioriteringane takast ut.

Pkt 15. Før siste setning.

Kystvegen; Ålesund - Måløy - Florø - Bergen blir nemnt i samsvar med sak 1/08 i Vestlandsrådet. Dei 3 fylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal var samde om å peike på denne inn mot NTP 2010-2019. I Møre og Romsdal gjeld dette spesielt Rv 61.

Svein Atle Roseth, KrF, foreslo følgjande endringar i tilrådinga:

“I punkt 9, siste avsnitt: ... utvidast til minst 25 år, ...
Overskrift punkt 11 b): E 136 Ålesund – Oppland grense
Overskrift punkt 14: Rv 70 Kristiansund – Oppdal: Stamvegrute 25”

Jon Aasen, Ap, bad om at det vart røysta separat over dei to siste setningane i punkt 22 b).

Votering:

Tilrådinga unnateke punkt 22 a samt dei to siste setningane i punkt 22 b, med endringane foreslått av Roseth, vart samrøystes vedteke.

Roseth sitt forslag til overskrift på punkt 11 b vart samrøystes vedteke.

Tilrådinga punkt 22 a vart vraka med 2 mot 11 røyster.

Ved alternativ votering mellom forslaget frå Aurdal og punkt 22 a i forslaget frå Sve, vart forslaget frå Sve vedteke med 8 mot 5 røyster.

Forslaget frå Sve, unnateke punkt 22 a, vart samrøystes vedteke.

Forslaget frå Vatne, punkt 12 c, vart vraka med 7 mot 6 røyster.

Forslaget frå Vatne, punkt 14 b, vart vraka med 7 mot 6 røyster.

Dei to siste setningane i punkt 22 b i tilrådinga vart vedteke med 8 mot 5 røyster.

Tilråding frå Fylkesutvalet - 01.04.2008

Møre og Romsdal fylke legg til grunn planramma frå etatane med minimum + 20 % auke i NTP-planperioden 2010-2019. Fylkestinget viser elles til vedtekne prioriteringar i Nasjonal Transportplan 2006-2015. Av desse prioriteringane er følgjande prosjekt no ferdigstilte eller under bygging:

- RV 653 Eiksundsambandet (Spleiselag)
- RV 680 Imarsundprosjektet (Spleiselag)
- RV 62 Fredsvika - Jordalsgrenda - Skrøtotunnelen
- RV 64 Atlanterhavstunnelen (Spleiselag)
- E 136 Horgheimseidet - Sogge bru. Ny parsell.
- E 39 Rendalen - Staurset - (Oppstart/Forskottering 2 fylke)
- E 39 Kvivsvegen (Oppstart 2008)

Dette medfører både betra transportsituasjon i desse delane av fylket, men gjev og ekstra fokus og utfordringar på fullføring av riks- og stamvegnettet vidare i fylket for å sikre eksportvegane ut av fylket, gjennomgåande nord- sørtrafikk, og binde saman større bu- og arbeidsmarknadsregionar. Møre og Romsdal er såleis på ingen måte ferdigbygd på infrastruktur.

1. Det er eit mål at fleire reiser kollektivt. Tiltak må setjast inn på regionalt nivå, men staten må vere ein aktiv bidragsytar, og med universell utforming. Fylkestinget meiner at staten i særleg grad må bidra økonomisk til utvikling av terminalar, knutepunkt og haldeplassar langs riksvegane, samt ruteopplysningstenesta. I tillegg leggje tilhøva til rette for at kollektivtransporten (både transportmiddelet og passasjerane) slepp å betale for bomstasjonar og for å reise med ferje. Møre og Romsdal fylke har ekstra store utfordringar med fornying og sikring av ferjekaier og krev ekstra midlar til dette i planperioden.
2. Fylkestinget er sterkt uroa for dekkestandard på riksvegnettet, og har også merka seg Statens vegvesen sin omtale av forfallet elles på riksvegnettet. Dekkestandard er no så dårleg mange stader at det kan resultere i alvorlege trafikkulykker. Fylkestinget er derfor samd med transportetatane i at det

mønsteret. I NTP-perioden 2006 - 2015 vart det avsett gjennomsnittleg 145 mill pr. år på post 30, øvrige riksvegar. Fylkestinget krev at ramma vert auka vesentleg utover dette i perioden 2010 - 2019.

8. Den store byggjeaktiviteten i Noreg har gjort at det dei seinare åra har vore ein sterk kostnadsvekst i anleggssektoren, og dessutan har det i ein del tilfelle vore få firma som har gitt inn anbod på veganlegg. Men bygging av offentleg infrastruktur har likevel vore langt mindre enn ønskjeleg, og dette uroar fylkestinget. Dei store behova som ein har i fylket for å få eit betre vegnett, gjer at fylkestinget må be sentrale styresmakter vurderer dette og gjere nødvendige grep slik at ein kan ha ein rimeleg stor aktivitet når det gjeld vegbygging i åra framover.
9. Fylkestinget synest omfanget av bompengefinansiering av vegprosjekt – som ikkje er ferjeavløysingsprosjekt – har vorte for stort i Noreg. Men når sentrale styresmakter ser ut til å ha liten vilje til å bruke tilstrekkeleg med statsmidlar til vegbygging, ser fylkestinget det nødvendig å tilrå at stadig fleire vegprosjekt også i Møre og Romsdal blir finansiert heilt eller delvis med bompengar og tilskott.

Fylkestinget føreset at potensialet for brukarfinansiering vert teke ut på strekningar der trafikken er høgast.

Ordninga med bruk av ferjesubsidiar i finansieringa av ferjeavløysingsprosjekt må forbetrast. Ordninga må utvidast til minst 25 år, indeksregulerast og trekket for vedlikehald av ny veg/tunnel må bort.

10. **Fond – øvrige riksvegar**

- a) Forslaget om lån på gunstige vilkår frå statlege fond til øvrige riksvegar (det regionale vegnettet) er fylkestinget svært positiv til. Konsekvensen av at finansieringskostnadene blir reduserte, er at ein større del av bompenginntektene enn i dag kan nyttast til vegbygging, og dermed vil det m.a. vere mogleg å finansiere mange prosjekt med langt færre statsmidlar – og utan statsmidlar – enn hittil.

Fylkestinget meiner at låna må vere rentefrie i heile nedbetalingsperioden. Prosjekt som får stor reduksjon i behova for statsmidlar over NTP ved ei slik ordning må prioriterast for tildeling av lån, og fylkestinget føreset også at desse fonda vert disponert fullt ut av regionane/fylka.

b) **Rentefrie stamvegfond – ferjeavløysingsprosjekt**

Fylkestinget meiner at ei ordning med lån på gunstige vilkår – rentefrie lån – må vere tilgjengelege også for prosjekt på stamvegnettet jf. også Transportplan Vestlandet. Denne finansieringsordninga må vere ei permanent ordning – og ikkje ei overgangsordning som no er foreslått – men det må utarbeidast kriterie for når det kan vere aktuelt å få slike lån. Fylkestinget vil peike på at slike lån i hovudsak bør gis til aktuelle bompengeprojekt som etter vanlege reglar kan vere vanskeleg å finansiere. Dette kan vere ferjeavløysingsprosjekt og prosjekt som innkortar ferjesamband.

Eit slikt nasjonalt ferjeavløysingsfond på stamveg bør vere på om lag 20 mrd. kroner.

Gjennomføringa i planperioden vil kunne bli:

- Tresfjordbrua og Vågetunnelen
- Breivika - Lerstad
- Flatmark - Monge - Marstein
- Veblungsnes

13. **E 39 Kyststamvegen**

Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010 - 2019 må markere ei kursendring i høve E 39 Kyststamvegen. Fylket har vilje til delvis brukarfinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs E 39. Politisk må dette innebære kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. E 39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av "prosjektfinansiering". Sjølv om det på kort sikt er viktigast å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E 39 Kyststamvegen, vil Møre og Romsdal fylke, slik som Vestlandsrådet, på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Møre og Romsdal fylke er svært nøgd med at E 39 Kvivsvegen står framfor anleggsstart hausten 2008, og at den nye ferjefrie parsellen på E 39 blir fullført i første planperiode. I tillegg til rasjonell framdrift av E 39 Kvivsvegen, må ramma til rute 4a aukast slik at rassikringa på E 39, Hjartåberga, blir fullfinansiert tidleg i planperioden og står ferdig samstundes slik at vi får ein rasfri Kvivsveg frå opninga.

Fylkestinget vil be om at prosjektet "Ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal" blir omtalt i NTP 2010 - 2019. Dette er naudsynt for å få planleggingsmidlar til vidareføring av prosjektet. Det bør setjast av 50 mill kr samla til dette. Og det er generelt behov for styrking av planleggingsramma grunna mange ressurskrevjande prosjekt. Fylkestinget føreset ei planavklaring for ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal i løpet av NTP-perioden 2010 - 2019.

Fylkestinget viser til tidlegare prioriteringar og til viktigheita av at rammene må utvidast slik at heile strekninga Betna - Renndalen får midlar i NTP-perioden.

Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

1. Renndalen - Staurset (sluttfinansiering)
2. Betna - Hennset - Hestneset
3. Leirvika - Renndalen
4. Lønset - Hjelset
5. Øydegard - Kanestraum
6. Krabbefelt Ørskogfjellet
7. Bjerkeset - Knutset

14. **Rv 70 Kristiansund - Oppdal: Stamvegrute 25**

Den nye stamvegrute 25 Rv 70 Kristiansund - Sør-Trøndelag grense treng massiv opprustning for å tilfredsstillast stamvegstandard. Fylkestinget viser til pkt 6 i NTP-vedtaket og til St.prp. nr 41 (2007-2008) om Krifast-utvidelsen. Fylkestinget peikar med dette på at det hastar med ei heilheitleg opprustning av stamvegrute 25.

Fylkestinget krev at rammene blir utvida slik at parsellen Tingvoll - Meisingset kan gjennomførast i NTP-perioden. Rassikring av Opdølstranda blir dekt over post 31 (Rassikring).

- Ferjekapasitet og opningstider/frekvens.
 - Rassikring.
 - Eksportveg inn-ut av fylket.
 - Velfungerande bu- og arbeidsmarknadsregionar.
 - Byggje saman fylket med ferjefrie fjordkryssingar som Møreaksen og Halsafjorden.
20. Kystverket må få auka dei økonomiske rammene for å få gjennomført utbetringar av farleden i stamnett. Berre i Møre og Romsdal er det ei rekkje viktige utbetningsprosjekt som ikkje er kome med. Det er også viktig at Kystverket får dei rammene som trengst for å oppretthalde eit effektivt losvesen utan at dette i for stor grad skal belastast skipstrafikken. I tillegg er det også viktig at Kystverket blir gjort i stand til å oppretthalde ureiningsberedskapen og ein effektiv kontroll med skipstrafikken.
21. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd med Kystverket i at Stad skips-tunnel bør byggjast dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at prosjektet kjem inn på Kystverket si prosjektliste i neste NTP-runde og med statleg finansiering.
22. a) Høghastighetstog
Fylkestinget forventar at staten tek hovudansvaret for finansieringa av utgreiingsarbeidet for høghastighetstog og vil kome attende til eventuell fylkeskommunal medverknad når statleg løyving er avklart.
- b) Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylkeskommune kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebanen blir satsa på bygging av dobbeltsporparcellar. Fylkestinget vil påpeike at Raumabanen må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting for Raumabanen. Auka konkurranse vil kunne føre til betre og billigare tilbod, som igjen vil kunne gi ein betydeleg miljøgevinst. Fylkestinget meiner difor at det bør opnast for større konkurranse på jernbaneruter.
- c) Åndalsnes godsstasjon må vurderast samankopla med djupvannskai-anlegget på Øran.
Mogleg transport av LNG-gass mellom Aukra og vidare til Austlandet vil aktualisere ei slik terminalløysing, og dette er i samsvar med at NTP-meldinga signaliserer større satsing på slike løysingar; kombinasjon bane/sjø.
23. Fylkestinget meiner at for å sikre ei tenleg utvikling for luftfarten i fylket må NTP 2010 - 2019 sikre økonomiske tilskott til oppgradering av lufthamnene etter nye tryggleikskrav.

Olav Bratland
fylkesordførar

Toril Eliassen Rusten
sekretær



Møre og Romsdal fylke



saksframlegg

Dato: 04.03.2008 Referanse: MR 5902/2008 Vår saksbehandlar: Magne Vinje

Saksnr	Utval	Møtedato
U-26/08	Samferdselsutvalet	12.03.2008
	Fylkesutvalet	01.04.2008
	Fylkestinget	14.-16.04.2008

Høyring - Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Bakgrunn

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan (NTP) presenterar hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk, og legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv verkemiddelbruk og styrking av samspelet mellom transportformene. Som grunnlagsmateriale utarbeider dei statlege transportetatane (Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket) samt Avinor AS i fellesskap eit forslag til NTP, basert på retningsliner frå Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

NTP-forslaget finn du her: http://www.ntp.dep.no/2010-2019/pdf/Planforslaget_lavopploselig.pdf

Transportetatane og Avinor sitt grunnlagsmateriale NTP 2010-2019 vart overlevert Samferdselsdepartementet 17. januar 2008 og seinare sendt på høyring med høyringsfrist 30. april 2008.

Føreliggande saksframlegg er utarbeidd i nært samarbeid med Statens vegvesen region Midt, og vi har så langt vi har makta det forsøkt å ta omsyn til kommunar og regionråd sine merknader til forslaget.

Nasjonal transportplan er eit strategisk plandokument, og dette forsøker vi å gjenspegle i saksframlegget. Dette betyr at vi, med unntak av på stamvegane, i liten grad synleggjer enkeltprosjekt. Administrasjonen ser det slik at NTP 2010-2019, slik dokumentet no ligg føre, først og fremst er ein invitasjon til å gjere ein del overordna, politiske vegval for transportetatane sitt samordna planarbeid vidare.

Store behov og ambisiøse mål

I arbeidet med Nasjonal Transportplan vert dei statlege transportetatane bedne om å legge stor vekt på eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem.

Sidan godstransportarbeidet veks meir enn den økonomiske veksten, fører godstransporten til negative verknader for trafikktrygging og miljø. På bakgrunn

knutepunkt, bussmateriell og ferjer. Det er behov for ein vesentleg større innsats på dette området i tida som kjem.

Vegar

Innleiing

Forslaget frå transportetatane til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 er basert på riksvegbudsjettet for 2007, og i tillegg skulle det gjerast marginalvurderingar innafor ei rammeendring på +/- 20 %.

Alle beløp i dokumentet er i 2007-kroner.

Klimautfordringa

Det er eit mål i regjeringa si klimamelding at utsleppa av klimagassar frå transport skal reduserast med 2,5 til 4 mill. tonn. Truleg er det først og fremst teknologisk utvikling og verkemidlar for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til å redusere klimagassutsleppa frå transport. Dersom ingen kjørte fortare enn fartsgrensene og alle bilreiser under 3 km vart erstatta av gange eller bruk av sykkel, ville utsleppa av klimagassar truleg vorte redusert med om lag 0,6 mill. tonn i året i Noreg.

Auka satsing på drift og vedlikehald

Vedlikehaldet av riksvegane har vore lågt prioritert i ein del år i heile landet. Løyvingane har vore stabile dei siste 20-30 åra, mens trafikken er tredobla i same periode – og særleg har tungtrafikken (derav ein stor del med single hjul) vakse sterkt - og vegnettet er auka i omfang med 10-15 %. I Midt-Noreg er forfallet av riksvegnettet vurdert til å vere på nærare 2 milliardar kr.

Trafikantane har nok merka seg at standarden på asfaltdekkja dei seinare åra har vorte monaleg dårlegare mange stader – både på stamvegar og andre riksvegar - og mange har også merka seg at skilt og anna utstyr langs vegane delvis er i dårleg stand. Dessutan har ein del vegkonstruksjonar fått skader, og det vil ein vanleg trafikant neppe sjå. Det er m.a. stort behov for å oppgradere tunnelar og ein del bruer relativt snart.

Derfor er det no foreslått å auke løyvingane til drift og vedlikehald med om lag 30 % for å stoppe forfallet og leggje til rette for eit meir omfattande vegnett med aukande trafikk.

For å kunne få til ein slik auke i innsatsen til drift og vedlikehald innafor den ramma som var gitt, måtte det skjærast tilsvarande ned i investeringsramma.

I etatsforslaget er det gitt ei grundigare grunngjeving av at det er nødvendig å auke innsatsen når det gjeld drift og vedlikehald.

Stort behov for tunnelsikring

Behovet for å oppgradere eksisterande tunnelar er som nemnd svært stort, sjå også sidene 77 og 78 i dokumentet frå etatane.

Forslag til investeringar på stamvegnettet i Møre og Romsdal

Innafor planramma

E39:

Restfinansiering av Kvivsvegen er ført opp med 750 mill. kr i første 4 års periode, derav reknar vi med at 500 mill. kr vil bli brukt i Møre og Romsdal. Til Hjartaberga (ved Volda) er det ført opp 340 mill. kr i siste 6 års periode.

Prosjektet Renndalen –Staurset blir fullført i første fire års periode, og det er foreslått 160 mill. kr til prosjektet, der ein stor del er refusjon av midlar som fylkeskommunane har forskottert. Av dette beløpet reknar vi med at 90 mill. kr er Møre og Romsdal sin del.

Prosjektet Knutset-Høgset med tunnel gjennom Gjemnesaksla blir finansiert med bompengar, og er venteleg fullført i 2010. Dette prosjektet var med i Krifast-prosjektet som vart opna for trafikk i juni 1992, men pga. økonomien vart prosjektet utsett. Staten har alt betalt delen sin i prosjektet.

E136:

Det er foreslått 380 mill. kr til prosjektet Flatmark-Monge-Marstein i 2014-2019

Rv 70:

Prosjektet Brunneset-Øygarden er kopla saman med E 39 Knutset-Høgset, og er no til behandling i Stortinget, jf St. prp . nr 41 (2007-2008). Prosjektet blir hovudsakleg finansiert med bompengar, men eit lite statleg tilskott på 30 mill. kr vil kome i perioden 2010-2013.

Innafor planramme + 20 %

Endringa er då:

Prosjektet E 39 Hjartåberga kan bli fullført i 2010-2013 (i staden for i 2014-2019).

Prosjektet E 136 Flatmark-Monge-Marstein kan bli bygd i 2010-2013.

Til prosjekta E 136 Måndalstunnelen-Våge (Vågetunnelen) og Tresfjordbrua er det sett av 150 mill. kr og 250 mill. kr i perioden 2014-2019. Føresetnaden er at bompengemidlar finansierer 50 % av kostnaden. I perioden 2014-2019 er det også sett av 150 mill. kr til prosjektet E 136 Breivika-Lerstad under føresetnad av 800 mill. kr i lokal finansiering.

Totalt til stamvegar i Møre og Romsdal

I perioden 2010-2019 er det såleis innafor planramma sett av om lag 1340 mill. kr til store prosjekt på stamvegnettet i Møre og Romsdal. Bli planramma auka med 20 %, vil beløpet bli auka til om lag 1890 mill. kr.

Ferjefri kyststamveg på lang sikt

E39 Kysstamvegen er ein berebjelke for nasjonal og regional økonomisk utvikling. Vegen er "rygggraden" i transportsystemet på Vestlandet, og er eit høgt prioritert vegsystem for alle vestlandsfylka. Kyststamvegen knyt saman nokre av dei mest folkerike, ressursrike og verdiskapande delane av landet vårt. Det manglar mykje på at standarden for E39 Kyststamvegen er i tråd med dei måla som gjeld. Reisetider, kostnader og avstandsulempar er blant dei største i Noreg og dermed også i Europeisk samanheng. E39 Kysstamvegen har framleis åtte ferjestrekningar

finansiering av alt igangsette eller vedtekne prosjekt? Kan lånet også nyttast til nye prosjekt? Dersom dette er tilfelle og ligg det dessutan i "gunstige vilkår" at lånet er rentefritt, kan dette bety svært mykje for finansieringa av prosjekt som kan bli finansiert med lån som skal tilbakebetalast med bompengar, ferjesubsidiar og andre årlege tilskott.

Til dømes må prosjektet rv 659 Nordøyvegen - til kostnad om lag 1,7 mrd. kr - ha om lag 850 mill. kr i statleg løyving. Men får ein rentefrie lån, kan prosjektet gjennomførast om lag utan statlege løyvingar.

Det er ikkje foreslått slike lån til stamvegnettet.

Rasjonell vegutbygging med prosjektfinansiering / OPS

Det er viktig med konsentrerte anleggsperiodar og pårekelege budsjett for å få til effektiv gjennomføring av prosjekt. Transportetatane meiner derfor at det bør vurderast å prosjektfinansiere større prosjekt, slik at framdrifta av anlegget kan bli optimalisert. Dette inneber at når Stortinget har tatt eit prosjekt opp til løyving, kan etatane disponere midlar innafor eit gitt kostnadsoverslag for å få ei anleggsdrift som gir lågast mogleg kostnad.

Dei OPS-prosjekta (OPS står for offentleg privat samarbeid) på veg som er gjennomførte, har ikkje vore avhengige av dei årlege statsbudsjetta i anleggsfasen, og erfaringane har vore positive når det gjeld framdrift av anlegget. Når det siste av dei tre OPS-prosjekta er opna for trafikk i 2009, er det totalt bygd 78 km ny veg basert på OPS-modellen. Då arbeidet med å evaluere dei tre OPS-prosjekta enno ikkje er avslutta, har ikkje Statens vegvesen presentert forslag til nye OPS-prosjekt i denne planen. Dersom denne evalueringa som regjeringa gjer, gir til resultat at OPS-ordninga skal brukast vidare, vil Statens vegvesen foreslå nye prosjekt som kan vere aktuelle for denne kontraktforma.

Andre kontraktsformer

For å utnytte drifts-, vedlikehalds- og investeringsmidlar når det blir planlagt mindre utbetringar over lengre strekningar, foreslår Statens vegvesen at det blir utvikla nye kontraktformer. Det er ønskjeleg å greie ut løysingar der entreprenøren får ein kontrakt som varer 10-15 år, og der drift, vedlikehald og utvikling av vegen blir vurdert samla. Dessutan bør den veglengda som skal utbetrast vere minst 100 km.

Langs to tredelar av stamvegnettet er trafikken relativt liten, og i mange tilfelle er det då mest aktuelt å gjere utbetringar av eksisterande veg, eventuelt kombinert med nybygging på kortare strekningar.

Statens vegvesen vil arbeide vidare med å kome fram til dei strekningane som kan vere best eigna til ei slik kontraktform. Dette vil vere ei krevjande kontraktform som vil gi både Statens vegvesen og entreprenørbransjen ei utfordring. Det kan derfor ta litt tid å utvikle kontraktforma, og det er viktig at kontraktforma ikkje blir slik at den berre er aktuell for dei store entreprenørane.

Maksimal høgd på kjøretøy på 4,2 m

Statens vegvesen foreslår at den tillatne høgda på kjøretøy på veg blir sett til maksimalt 4,2 m. Hittil har grensa vore 4,5 m, men pga. konstruksjonar på vegen

Det er foreslått 750 mill. kr til dette vegnettet i Møre og Romsdal i heile perioden 2010-2019, dvs. i gjennomsnitt 75 mill. kr i året (2007-kroner).

I perioden 2006-2009 var det i handlingsprogrammet sett av 780 mill. 2006-kr og i perioden 2010-2015 var beløpet på 670 mill. kr, dvs i gjennomsnitt 145 mill. kr i året i denne 10 års perioden.

Som nemnd ovanfor er det behov for store midlar til mindre investeringstiltak som gang- og sykkelveggar, trafikksikringstiltak og tiltak på ferjekaier og på landområda i tilknytning til ferjekaier. Etter vår meining gir derfor eit beløp på 750 mill. kr for 10 års perioden 2010-2019 ikkje rom for å setje av midlar til litt større prosjekt (strekningsvise prosjekt) i denne perioden.

Små midlar til rassikringstiltak

Til rassikringstiltak (post 31) på det øvrige riksvegnettet i heile landet er det foreslått 1,5 mrd. kr i perioden 2010-2019, og derav er det til Møre og Romsdal foreslått 220 mill. kr. I tillegg er det til stamvegnettet i heile landet foreslått 30 mill. kr til mindre rassikringstiltak, men innafor ramma til store investeringsprosjekt er det prosjekt som har rassikringsgevinst.

I Møre og Romsdal er det prosjektet rv 60 mellom Røyr og Hellesylt som har høgst prioritet. Vi reknar med at dette prosjektet vil koste nærare 600 mill. kr. Med dei rammene som er foreslått, er det berre mogleg å byggje det første byggjesteget av dette rassikringsprosjektet i perioden 2010-2019.

Nasjonal rassikringsgruppe har foreslått at beløpet bør vere minst 1 mrd. kr kvart år for landet samla i NTP 2010-2019. Dei peikar også på at dei varsla klimaendringane gjer dette heilt nødvendig.

Nasjonale turistveggar

Det er sett av 650 mill. kr til nasjonale turistveggar, og av dette beløpet reknar vi med at noko vil falle på rutene i Møre og Romsdal.

For perioden 2006-2009 vart det sett av for små midlar til dei planlagde tiltaka på nasjonale turistveggar i Møre og Romsdal, og derfor har det vore vurdert å ta frå ramma til øvrige riksveggar til slike tiltak. Vi vonar dette blir unngått for perioden 2010-2019.

Sjøtransport

NTP-forslaget har eit langsiktig mål om å få meir av transportarbeidet over frå land til sjø. I samband med dette er det lagt opp til å få etablert eit samanhengande stamnett til sjøs langs heile norskekysten. For å få til eit effektivt transportsystem, er det peika ut ein del viktige stamnetthamner som skal utviklast som intermodale knutepunkt mellom stamnetta på land og sjø. I forslaget til NTP går det fram at dette krev ein samordna innsats innan alle transportsektorane. Vi er samde i dette, men vi kan ikkje sjå at dette kjem til uttrykk i dei tiltaka som kjem frå transportetatane. Dette har vore etterlyst heilt frå opplegget med NTP vart etablert, utan at det har ført til nemneverdig resultat. For Møre og Romsdal er det største behovet å få gjennomslag for viktige utbetringar/effektiviseringar på stamvegane mot Ålesund hamn.

2. Fylkestinget er sterkt uroa for dekkestandarden på riksvegnettet, og har også merka seg Statens vegvesen sin omtale av forfallet elles på riksvegnettet. Dekkestandarden er no så dårleg mange stader at det kan resultere i alvorlege trafikkuulykker. Fylkestinget er derfor samd med transportetatane i at det trengst ein vesentleg auke i ressursane til å halde vedlike vegane, og innsatsen må aukast snart.
3. Fylkestinget er kjend med det store behovet for å gjennomføre mindre investerings tiltak mange stader på vegnettet, og er derfor samd med transportetatane i at det må brukast meir midlar til slike tiltak i åra som kjem enn det som har blitt gjort i dei seinare åra. Dette er m.a. tiltak som mindre utbetringstiltak på ferjekaier med trafikkareal og utbetringar av andre konstruksjonar, bygging av gang- og sykkelveggar, gjennomføring av trafikksikringstiltak, miljøtiltak på vegar i tettstader og tiltak for kollektivtrafikken.
4. Dersom rammene til drift, vedlikehald og investeringar ikkje blir auka som følgje av den vridinga i innsatsen som er nemnt ovanfor, vil det gå ut over strekningsvise prosjekt (store investeringsprosjekt) både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Når vegstandarden i Møre og Romsdal mange stader er så dårleg at store bilar ikkje kan møtast på forsvarleg måte, mange vegar ikkje er tilfredsstillande sikra mot ras og vegnettet fleire stader er lite rasjonelt med unødvendig mange ferjer, er det framleis eit stort behov for å gjennomføre store og relativt kostbare vegprosjekt. Eit så aktivt og eksportretta næringsliv som ein har i Møre og Romsdal, treng snarast ein vesentleg betre vegstandard fleire stader. Fylkestinget kan derfor ikkje akseptere at rammene til store investeringsprosjekt blir redusert som følgje den vridinga i bruk av midlar som er foreslått.
5. Fylkestinget har merka seg at dersom totalramma blir auka med 20 %, er det foreslått at heile auken skal tilfalle investeringar til større strekningsvise prosjekt på stamvegnettet, og at ramma til rassikring og øvrige riksvegar blir uendra. Sjølv med ein slik auke i ramma, blir det framleis for få midlar til å byggje ut stamvegnettet. Det blir m.a. ikkje midlar i perioden 2010-2019 til å utbetre dei smale strekningane på E 39 mellom Betna og Renndalen i Halså kommune (lengd med smal veg er om lag 22 km) og heller ikkje midlar til dei dårlege parsellane på rv 70 mellom Sunndalsøra og Øygarden. Dette kan ikkje fylkestinget akseptere.
6. Fylkestinget vil peike på det store udekkede 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.
7. Fylkestinget ber om at ramma til øvrige riksvegar blir auka slik at det blir mogleg å finansiere også ein del store vegprosjekt. Vegnettet i fylket er ikkje ferdig utbygd. Det manglar framleis vesentlege veglenker som er svært viktige for vidare utvikling av det varierte og eksportretta næringslivet i fylket og for å oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret.
8. Den store byggjeaktiviteten i Noreg har gjort at det dei seinare åra har vore ein sterk kostnadsvekst i anleggsektoren, og dessutan har det i ein del tilfelle vore få firma som har gitt inn anbod på veganlegg. Men bygging av offentleg

14. Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010-2019 må markere ei kursendring i høve E39 Kyststamvegen. Fylket har vilje til delvis brukarfinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs E39. Politisk må dette innebære kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. E39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av "prosjektfinansiering". Sjølv om det på kort sikt er viktigast å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E39 Kyststamvegen, vil Møre og Romsdal fylke slik som Vestlandsrådet på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Fylkestinget vil be om at prosjektet "Ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal" blir omtalt i NTP 2010-2019. Dette er naudsynt for å få planleggingsmidlar til vidareføring av prosjektet. Fylkestinget føreset ei planavklaring for ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal i løpet av NTP-perioden 2010-2019.
15. Sjølv om statlege midlar til veginvesteringar ikkje blir på ønska nivå, vil fylkestinget gjere merksam på at det likevel er behov for monalege midlar til utgreiningar av prosjekt som heilt eller delvis kan bli finansiert med bompengar og tilskott og til å avklare mogeleg arealkonfliktar mellom vegutbygging og andre utbyggingsinteresser.
16. Fylkestinget meiner etatsforslaget til ny standard for ferjetilbod både for stamvegsambanda og for øvrige riksvegsamband ikkje vil tilfredstille behovet til trafikantane i Møre og Romsdal. For å kunne utvikle næringslivet i fylket vidare og for å kunne oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret ber derfor fylkestinget om at fylket sin ferjestrategi blir lagt til grunn ved utvikling av ferjetilbodet i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelege økonomiske rammes frå staten til dette.
17. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd i at ein større del av transportarbeidet må over frå land til sjø. Møre og Romsdal fylkeskommune etterlyser i denne samanheng ein vesentleg betre samordning mellom transportetataane. I Møre og Romsdal er det særleg viktig å raskkast mogleg få på plass viktige utbetringar av stamvegane inn mot Ålesund hamn.
18. Kystverket må få auka dei økonomiske rammene for å få gjennomført utbetringar av farleden i stamnettet. Berre i Møre og Romsdal er det ei rekkje viktige utbetningsprosjekt som ikkje er kome med. Det er også viktig at Kystverket får dei rammene som trengs for å oppretthalde eit effektivt losvesen utan at dette i for stor grad skal belastast skipstrafikken. I tillegg er det også viktig at Kystverket blir gjort i stand til å oppretthalde ureiningsberedskapen og ein effektiv kontroll med skipstrafikken.
19. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd med Kystverket i at Stad skipstunnel bør byggast dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at prosjektet kjem inn på Kystverket si prosjektliste i neste NTP-runde og med statleg finansiering.
20. Som eit ledd i eit langsiktig klimaperspektiv støtter fylkestinget vidare utgreiing av høghastighetstog. Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylkeskommune kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebanen blir satsa på bygging av dobbeltsporparsellar. Fylkestinget vil påpeike at Raumabanen må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting for Raumabanen.

NTP-2010-2019

Forslag til tillegg / endringer med kursiv; Frå FrP, H, KrF, Sunnm.L

Forslag til vedtak:

Møre og Romsdal fylke legg til grunn planramma frå etatane med minimum + 20 % auke i NTP- planperioden 2010-2019. Fylkestinget viser elles til vedtekne prioriteringar i Nasjonal Transportplan 2006-2015. Av desse prioriteringane er følgjande prosjekt no ferdigstilte eller under bygging:

- *RV 653 Eiksundsambandet. (Spleiselag)*
- *RV 680 Imarsundprosjektet. (Spleiselag)*
- *RV 62 Fredsvika- Jordalsgrenda. Skrøotunnelen.*
- *RV 64 Atlanterhavstunnelen. (Spleiselag.)*
- *E 136 Horgheimseidet- Sogge bru. Ny parsell.*
- *E 39 Renndalen-Staurset,(Oppstart /Forskottering 2 fylke.)*

Dette medfører både betra transportsituasjon i desse delene av fylket, men gjev ekstra fokus og utfordringar på fullføring av riks- og stamvegnettet vidare i fylket for å sikre eksportvegane ut av fylket, gjennomgåande Nord- Sør trafikk, og binde saman større bu- og arbeidsmarknadsregionar. Møre og Romsdal er såleis på ingen måte ferdigbygd på infrastruktur.

1. Det er eit mål at fleire reiser kollektivt. Tiltak må setjast inn på regionalt nivå, men staten må vere ein aktiv bidragsyter. Fylkestinget meiner at staten i særleg grad må bidra økonomisk til utvikling av terminalar, knutepunkt og haldeplassar langs riksvegane, samt ruteopplysningstenesta. I tillegg leggje tilhøva til rette for at kollektivtransporten (både transportmiddelet og passasjerane) slepp å betale for bomstasjonar og for å reise med ferje. ***Møre og Romsdal fylke har ekstra store utfordringar med fornying og sikring av ferjekaier og krev ekstra midlar til dette, i planperioden.***

2. Fylkestinget er sterkt uroa for dekkestandarden på riksvegnettet, og har også merka seg Statens vegvesen sin omtale av forfallet elles på riksvegnettet. Dekkestandarden er no så dårleg mange stader at det kan resultere i alvorlege trafikkulykker. Fylkestinget er derfor samd med transportetatane i at det trengst ein vesentleg auke i ressursane til å halde vedlike vegane, og innsatsen må aukast snart. ***Fylkestinget viser til at det er gjort eit samla berekna etterslep på veg i fylket på om lag 2 mrd. Kr i region Midt, og om lag 800 mill av dette gjeld Møre og Romsdal.***

3. Fylkestinget er kjend med det store behovet for å gjennomføre mindre investeringstiltak mange stader på vegnettet, og er derfor samd med transportetatane i at det må brukast meir midlar til slike tiltak i åra som kjem enn det som har blitt gjort i dei seinare åra. Dette er m.a. tiltak som mindre utbetringstiltak på ferjekaier med trafikkareal og utbetringar av andre konstruksjonar, bygging av gang- og sykkelvegar, gjennomføring av trafikksikringstiltak, miljøtiltak på vegar i tettstader og tiltak for kollektivtrafikken.

4. Dersom rammene til drift, vedlikehald og investeringar ikkje blir auka som følgje av den vridinga i innsatsen som er nemnt ovanfor, vil det gå ut over strekningsvise prosjekt (store investeringsprosjekt) både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Når vegstandarden i Møre og Romsdal mange stader er så dårleg at store bilar ikkje kan møtast på forsvarleg måte, mange vegar ikkje er tilfredsstillande sikra mot ras og vegnettet fleire stader er lite rasjonelt med unødvendig mange ferjer, er det framleis eit stort behov for å gjennomføre store og relativt kostbare vegprosjekt. Eit så aktivt og eksportretta næringsliv som ein har i Møre og Romsdal, treng snarast

blir reduserte, er at ein større del av bompenginntektene enn i dag kan nyttast til vegbygging, og dermed vil det m.a. vere mogleg å finansiere mange prosjekt med langt færre statsmidlar – og utan statsmidlar – enn hittil. Fylkestinget meiner at ordninga med lån på gunstige vilkår – helst rentefrie lån – bør vere mogleg å få også til prosjekt på stamvegnettet. Denne finansieringsordninga må vere ei permanent ordning – og ikkje ei overgangsordning som no er foreslått – men det må utarbeidast kriterie for når det kan vere aktuelt å få slike lån. Fylkestinget vil peike på at slike lån i hovudsak bør gis til aktuelle bompengeprojekt som etter vanlege reglar kan vere vanskelege å finansiere. Dette kan vere, slik Vestlandsrådet foreslår, ferjeavløysingsprosjekt på stamveg.

11. a) Fylkestinget er svært positiv til forslag som kan gjere at vegprosjekt blir bygde ut så raskt som det er optimalt (ved prosjektfinansiering eller OPS). Fylkestinget er klår over at denne konsentrasjonen av anleggsaktivitet ikkje gir meir midlar til fylket, og at denne kontraktforma heller ikkje endrar behovet for lokal finansiering (bompengar og tilskott). Fylkestinget er også positiv til forslaget om kontraktformer som legg opp til ei gradvis utvikling av vegnettet (dvs. litt omfattande utbetring av vegen før legging av ny asfalt), men synest at den lengd på 100 km som er foreslått for slike kontraktar, er vel langt.
- 11 b) *Fylkestinget viser i denne samanheng til sitt vedtak i T-sak nr 45/07 i juni 2007;” Fylkestinget viser elles til ”eksportvegen” E 136 strekninga Oppland grense- Ålesund som fortsatt har ei rekkje strekningar som krev betydelege investeringar, og som fortsatt ikkje har funne si løysing til tross for denne vegen si store betydning for næringslivet i fylket. Eksempel på dette er uløyste rassikringsprosjekt som Måndalen-Våge, innfartsvegen til Ålesund, bygginga av Tresfjordbrua, trafikktryggingstiltak osv. Fylkestinget ber derfor om at det blir forsøkt å få gjennomført opprustinga av denne vegen som OPS- prosjekt/prosjektfinansiering snarast. Dette gjeld dei delane av denne vegen som ikkje finn ei snarleg løysing ved andre finansieringsopplegg.”*
12. Pga at vegstandarden er dårlegare på delar av strekninga rundt Tresfjorden og ikkje minst mellom Våge og Måndalstunnelen (Vågetunnelen) enn mellom Flatmark og Marstein i Romsdalen, samt at det ikkje er tilrådelege å gjennomføre tiltak for å gjere vegen breiare på kritiske stader mellom Måndalstunnelen og Våge, vil fylkestinget be om at Tresfjordbrua og Vågetunnelen blir prioritert framom prosjektet Flatmark-Monge-Marstein. **Strekninga mellom Måndal Våge er svært ulykkesbelastende med fleire dødsulykker. Denne vegstrekninga må difor gjennomførast tidlegast muleg i planperioden.**
13. *Fylkestinget går inn for at utbygginga av stamveg E 136 Ålesund- Oppland grense primært skjer i ein samla pakke som OPS/Prosjektfinansiering, slik som fylkestinget tidlegare har peika på; jfr.pkt 11.b. Her med målsetting om at heile strekninga må være ferdigstilt i løpet av vegplan-perioden. Som det går fram av pkt 11b.vil finansieringsopplegget avgjere rekkefølga, evnt. med parallell utbygging. Gjennomføringa i planperioden vil kunne bli;*
- Breivika-Lerstad
 - Tresfjordbrua og Vågetunnelen
 - Flatmark-Monge-Marstein
 - Veblungsnes

- **Velfungerande bu – og arbeidsmarknadsregionar.**
- **Bygge saman fylket med ferjefrie fjordkryssingar så som Møreaksen.**

18. Kystverket må få auka dei økonomiske rammene for å få gjennomført utbetringar av farleden i stamnett. Berre i Møre og Romsdal er det ei rekkje viktige utbetningsprosjekt som ikkje er kome med. Det er også viktig at Kystverket får dei rammene som trengs for å oppretthalde eit effektivt losvesen utan at dette i for stor grad skal belastast skipstrafikken. I tillegg er det også viktig at Kystverket blir gjort i stand til å oppretthalde ureiningsberedskaper og ein effektiv kontroll med skipstrafikken.
19. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd med Kystverket i at Stad skipstunnel bør byggast dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at prosjektet kjem inn på Kystverket si prosjektlister i neste NTP-runde og med statleg finansiering.
- 20.
- Som eit ledd i eit langsiktig klimaperspektiv støtter fylkestinget vidare utgreiing av høghastighetstog.
 - Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylkeskommune kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebanen blir satsa på bygging av dobbeltsporparcellar. Fylkestinget vil påpeike at Raumabanen må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting for Raumabanen. Auka konkurranse vil kunne føre til betre og billigare tilbod, som igjen vil kunne gi ein betydeleg miljøgevinst. Fylkestinget meiner difor at det bør opnast for større konkurranse på jernbaneruter.
21. Fylkestinget meiner at for å sikre ei tenleg utvikling for luftfarten i fylket må NTP 2010-2019 sikre økonomiske tilskott til oppgradering av lufthamnene etter nye tryggleikskrav."

Iver Nordseth (V), Oddbjørn Vatne (SP), Kristin Sørheim (SP), Hege M. Gagnat (AP) OG Ivar Betten (AP) sette fram desse endringane til tilrådinga:

"Pkt. 1 uendra.

Tillegg til pkt. 2:

Grunna omsynet til trafikktryggleik og for å sikre god og effektiv trafikkavvikling, må løyvingane aukast til eit nivå slik at ein held tritt med den årlege slitasjen på vegnettet. I tillegg treng ein auka løyvingar for å ta igjen det akkumulerte etterslepet.

Pkt. 3 t.o.m. pkt. 6 uendra.

Tillegg til pkt. 7:

minst mellom Våge og Måndalstunnelen (Vågetunnelen) enn mellom Flatmark og Marstein i Romsdalen, samt at det ikkje er tilrådeleg å gjennomføre tiltak for å gjere vegen breiare på kritiske stader mellom Måndalstunnelen og Våge, vil fylkestinget be om at Tresfjordbrua og Vågetunnelen blir prioritert først. Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

1. Tresfjordbrua og Vågetunnelen (som må sjåast som eitt prosjekt og som skal finansierast delvis med bompengar)
2. Rødstøl - Stuguflothen (statsmidlar)
3. Breivika - Lerstad (høg bompengandel)
4. Flatmark - Monge - Marstein (statsmidlar)
5. Veblungsnes (statsmidlar)

Fylkestinget støtter NTP-forslagets føresetnader om 50% bompengefinansiering for prosjektet Måndalen-Våge/Tresfjordbrua, og høg lokal andel finansiering/bompengar for prosjektet Breivika-Lerstad.

Fylkestinget vil også be sentrale styresmakter om at heile strekninga Ålesund-Oppland grense vert vurdert gjennom såkalla prosjektfinansiering/OPS som eit samla prosjekt. Fylkestinget føreset da at minimum 50% av kostnadene vert dekt gjennom brukarfinansiering/bompengar, og at potensialet for brukarfinansiering vert teke ut på strekkingar der trafikken er høgast.

Nytt pkt 15:

E39 Kyststamvegen.

Fylkestinget viser til tidlegare prioriteringar og til viktigheita av at rammene må utvidast slik at heile strekninga Betna-Rendalen får midlar i NTP-perioden.

Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

- Betna-Hennset-Hestneset (statsmidlar)
- Leirvika-Rendalen (statsmidlar)
- Lønset-Hjelset (høg bompengandel)
- Øydegard-Kanestraum
- Krabbefelt Ørskogfjellet
- Bjerkeset-Knutset (Batnfjorden)

+ som tilrådingas pkt. 14

Nytt punkt 16:

Rv70 Kristiansund-Opdal

Fylkestinget krev at rammene blir utvida slik at parsellen Tingvoll-Meisingset kan gjennomførast i NTP-perioden. Rassikring av Oppdølsstranda blir dekt over post 31 (Rassikring).

Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

- Tingvoll-Meisingset
- Oppdølsstranda
- Ålvundfjord
- Delprosjekt Rensvik-Kristiansund sentrum (høg bompengandel)

Nytt pkt. 17:

Samla prioritering stamvegar i Møre og Romsdal

- E136 - Måndalen-Våge og Tresfjordbrua
- E136 - Rødstøl-Stuguflothen
- Rv70 - Tingvoll-Meisingset
- E136 - Breivika-Lerstad
- E136 - Flatmark-Monge-Marstein
- E39 - Betna-Hennset-Hestneset
- E39 - Leirvika-Rendalen
- E136 - Veblungsnes

- Punkt 4: FF sitt forslag
- Punkt 5: Samferdselsdirektøren sitt nye forslag.
- Punkt 6: FF sitt forslag med endring i siste lina ---RV 63 Grandefonna (i staden for Eidsdal – Geiranger)
- Punkt 7: FF sitt forslag der dei 3 ½ siste linene vert strokne + MF si endring etter Nordøyvegen: "og deretter Trollheimstunnelen." + MF sitt forslag til punkt 7.
- Punkt 8: FF sitt forslag
- Punkt 9: FF sitt forslag der dei 3 siste linene vert strokne. + MF sine punkt 9 og 12.
- Punkt 10: MF sine forslag 10 og 11 vert punkt 10 a) og b).
- Punkt 11: FF sitt forslag 11 a) og b).
- Punkt 12: FF sine forslag 12 og 13 blir punkt 12 a) og b).
I 6. lina i punkt 12 er "Våge erstatta med Kjelbotn".
Tresfjordbrua og Vågetunnelen bytta plass med Breivika – Lerstad, slik at Tresfjordbrua og Vågetunnelen kjem først.
I punkt 13 er det frå 4. lina stroke ut 1 ½ line som vert erstatta MF sine 3 siste liner i forslag til punkt 14.
Dei 3 ½ første linene i MF sitt punkt 14 skal punkt 12 starta med.
- Punkt 13: FF sitt forslag til punkt 14 vert punkt 13 og skal vere E-39 Kyststamvegen.
Det vert stroke ut i dette forslaget "Stamvegar: --- Riksvegar ----"
MF forslag til punkt 15 vert også punkt 13.
- Punkt 14: MF sitt forslag til punkt 16 vert punkt 14.
- Punkt 15: MF sitt forslag til punkt 17 "med tillegg av Hjartåberget" vert punkt 15.
- Punkt 16: MF forslag til punkt 18 vert punkt 16
- Punkt 17: MF forslag til punkt 19 vert punkt 17.
- Punkt 18: FF sitt forslag til punkt 15 vert punkt 18.
- Punkt 19: FF sitt forslag til punkt 16 vert punkt 19.
- Punkt 20: FF sitt forslag til punkt 17 vert punkt 20, med endring: "i siste strekpunkt vert ordet så teke ut og Halsafjorden kjem inn etter Møreaksen."
- Punkt 21: FF sitt forslag til punkt 18 vert punkt 21.
- Punkt 22: FF sitt forslag til punkt 19 vert punkt 22.
- Punkt 23: FF sitt forslag til punkt 20 vert punkt 23 a) og b).
- Punkt 24: FF sitt forslag til punkt 21 vert punkt 24.

Røysting:

Innstilling vart samrøystes vedteke.

Punkt 1 vart samrøystes vedteke.

Punkt 2 vart samrøystes vedteke.

Punkt 3 vart samrøystes vedteke.

Punkt 4 vart samrøystes vedteke.

Punkt 5 vart samrøystes vedteke.

Punkt 6 vart samrøystes vedteke.

Punkt 7 vart samrøystes vedteke.

Punkt 8 vart samrøystes vedteke.

Punkt 9 vart samrøystes vedteke.

Punkt 10 a) og b) vart samrøystes vedtekne.

Punkt 11 a) og b) vart samrøystes vedtekne.

Punkt 12 a) vart samrøystes vedteke.

passasjerane) slepp å betale for bomstasjonar og for å reise med ferje. Møre og Romsdal fylke har ekstra store utfordringar med fornying og sikring av ferjekaier og krev ekstra midlar til dette, i planperioden.

2. Fylkestinget er sterkt uroa for dekkestandarden på riksvegnettet, og har også merka seg Statens vegvesen sin omtale av forfallet elles på riksvegnettet. Dekkestandarden er no så dårleg mange stader at det kan resultere i alvorlege trafikkulykker. Fylkestinget er derfor samd med transportetatane i at det trengst ein vesentleg auke i ressursane til å halde vedlike vegane, og innsatsen må aukast snart. Fylkestinget viser til at det er gjort eit samla berekna etterslep på veg på om lag 2 mrd. kr i region Midt, og om lag 800 mill av dette gjeld Møre og Romsdal.

Grunna omsynet til trafikktryggleik og for å sikre god og effektiv trafikkavvikling, må løyvingane aukast til eit nivå slik at ein held tritt med den årlege slitasjen på vegnettet. I tillegg treng ein auka løyvingar for å ta igjen det akkumulerte etterslepet.

3. Fylkestinget er kjend med det store behovet for å gjennomføre mindre investeringstiltak mange stader på vegnettet, og er derfor samd med transportetatane i at det må brukast meir midlar til slike tiltak i åra som kjem enn det som har blitt gjort i dei seinare åra. Dette er m.a. tiltak som mindre utbetringar på ferjekaier med trafikkareal og utbetringar av andre konstruksjonar, bygging av gang- og sykkelveggar, gjennomføring av trafikkikringstiltak, miljøtiltak på vegar i tettstader og tiltak for kollektivtrafikken.
4. Dersom rammene til drift, vedlikehald og investeringar ikkje blir auka som følgje av den vridinga i innsatsen som er nemnt ovanfor, vil det gå ut over strekningsvise prosjekt (store investeringsprosjekt) både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Når vegstandarden i Møre og Romsdal mange stader er så dårleg at store bilar ikkje kan møtast på forsvarleg måte, mange vegar ikkje er tilfredsstillande sikra mot ras og vegnettet fleire stader er lite rasjonelt med unødvendig mange ferjer, er det framleis eit stort behov for å gjennomføre store og relativt kostbare vegprosjekt. Eit så aktivt og eksportretta næringsliv som ein har i Møre og Romsdal, treng snarast ein vesentleg betre vegstandard fleire stader. Fylkestinget kan derfor ikkje akseptere at rammene til store investeringsprosjekt blir redusert som følgje den vridinga i bruk av midlar som er foreslått. Eit årelangt oppsamla etterslep på vedlikehald må dekkast opp med ekstra midlar utover investeringsrammene.
5. Sjølv med ein auke i ramma på 20 %, blir det framleis for få midlar til å byggje ut stamvegnettet. Det blir m.a. ikkje midlar i perioden 2010-2019 til å utbetre dei smale strekningane på E 39 mellom Betna og Renndalen i Halså kommune (lengd med smal veg er om lag 22 km) og heller ikkje midlar til dei dårlege parsellane på rv 70 mellom Sunndalsøra og Øygarden.

Dette kan ikkje fylkestinget akseptere, og held fast på minimum 20 % auke i totalramma slik det framgår ovanfor.

det m.a. vere mogleg å finansiere mange prosjekt med langt færre statsmidlar – og utan statsmidlar – enn hittil.

Fylkestinget meiner at låna må vere rentefrie i heile nedbetalingsperioden. Prosjekt som får stor reduksjon i behova for statsmidlar over NTP ved ei slik ordning må prioriterast for tildeling av lån, og fylkestinget forutset også at desse fonda vert disponert fullt ut av regionane/fylka.

b) Rentefrie stamvegfond – ferjeavløysingsprosjekt.

Fylkestinget meiner at ei ordning med lån på gunstige vilkår –rentefrie lån – må vere tilgjengelege også for prosjekt på stamvegnettet jf. også Transportplan Vestlandet. Denne finansieringsordninga må vere ei permanent ordning – og ikkje ei overgangsordning som no er foreslått – men det må utarbeidast kriterie for når det kan vere aktuelt å få slike lån. Fylkestinget vil peike på at slike lån i hovudsak bør gis til aktuelle bompengeprojekt som etter vanlege reglar kan vere vanskeleg å finansiere. Dette kan vere ferjeavløysingsprosjekt og prosjekt som innkortar ferjesamband.

Eit slikt nasjonalt ferjeavløysingsfond på stamveg bør vere på omlag 20 mrd. kroner.

Det er særst viktig at det blir sett av statlege midlar til planlegging (KS1, fylkes-/kommunedelplanar, KU, kjerneboringar m.m.) i perioden 2010 – 2013. For Møre og Romsdal er behovet 25-30 mill. kr.

11. a) Fylkestinget er svært positiv til forslag som kan gjere at vegprosjekt blir bygde ut så raskt som det er optimalt (ved prosjektfinansiering eller OPS). Fylkestinget er klår over at denne konsentrasjonen av anleggsaktivitet ikkje gir meir midlar til fylket, og at denne kontraktforma heller ikkje endrar behovet for lokal finansiering (bompengar og tilskott). Fylkestinget er også positiv til forslaget om kontraktformer som legg opp til ei gradvis utvikling av vegnettet (dvs. litt omfattande utbetring av vegen før legging av ny asfalt), men synest at den lengd på 100 km som er foreslått for slike kontraktar, er vel langt.
- 11 b) Fylkestinget viser i denne samanheng til sitt vedtak i T-sak nr 45/07 i juni 2007; der det står: "Fylkestinget viser elles til "eksportvegen" E 136 strekninga Oppland grense - Ålesund som fortsatt har ei rekkje strekningar som krev betydelege investeringar, og som fortsatt ikkje har funne si løysing til tross for denne vegen si store betydning for næringslivet i fylket. Eksempel på dette er uløyste rassikringsprosjekt som Måndalen-Våge, innfartsvegen til Ålesund, bygginga av Tresfjordbrua, trafikktryggingstilskott osv. Fylkestinget ber derfor om at det blir forsøkt å få gjennomført opprustinga av denne vegen som OPS-prosjekt/prosjektfinansiering snarast. Dette gjeld dei delane av denne vegen som ikkje finn ei snarleg løysing ved andre finansieringsopplegg."
12. a) Fylkestinget peikar på at E-136 er den viktigaste eksportvegen frå Møre og Romsdal med særst høg del næringstransport. Delar av vegen har, særleg om vinteren, dårleg framkomme. Fleire stader er vegen også

13. **E39 Kyststamvegen**

Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010-2019 må markere ei kursendring i høve E39 Kyststamvegen. Fylket har vilje til delvis brukarfinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs E39. Politisk må dette innebere kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. E39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av "prosjektfinansiering". Sjølv om det på kort sikt er viktigast å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E39 Kyststamvegen, vil Møre og Romsdal fylke slik som Vestlandsrådet på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Møre og Romsdal fylke er svært nøgd med at E 39 Kvivsvegen står framfor anleggsstart hausten 2008, og at den nye ferjefrie parsellen på E39 blir fullført i første planperiode. I tillegg til rasjonell framdrift av E39 Kvivsvegen, må ramma til rute 4a aukast slik at rassikringa på E 39, Hjartåberga blir fullfinansiert tidleg i planperioden og står ferdig samstundes slik at vi får ein rasfri Kvivsveg frå opninga.

Fylkestinget vil be om at prosjektet "Ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal" blir omtalt i NTP 2010-2019. Dette er naudsynt for å få planleggingsmidlar til vidareføring av prosjektet. Det bør setjast av 50 mill kr samla til dette. Og det er generelt behov for styrking av planleggingsramma grunna mange ressurskrevjande prosjekt. Fylkestinget føreset ei planavklaring for ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal i løpet av NTP-perioden 2010-2019.

Fylkestinget viser til tidlegare prioriteringar og til viktigheita av at rammene må utvidast slik at heile strekninga Betna-Rendalen får midlar i NTP-perioden.

Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

1. Betna-Hennset-Hestneset (statsmidlar)
2. Leirvika-Rendalen (statsmidlar)
3. Lønset-Hjelset (høg bompenggeandel)
4. Øydegard-Kanestraum
5. Krabbefelt Ørskogfjellet
6. Bjerkeset-Knutset (Batnfjorden)

14. **Rv70 Kristiansund-Oppdal**

Fylkestinget krev at rammene blir utvida slik at parsellen Tingvoll-Meisingset kan gjennomførast i NTP-perioden. Rassikring av Oppdølsstranda blir dekt over post 31 (Rassikring).

Fylkestinget går da inn for at prioriteringa vert slik:

1. Tingvoll-Meisingset
2. Ålvundfjord
3. Delprosjekt Rensvik-Kristiansund sentrum (høg bompenggeandel)

- Bygge saman fylket med ferjefrie fjordkryssingar som Møreaksen og Halsafjorden
20. Kystverket må få auka dei økonomiske rammene for å få gjennomført utbetringar av farleden i stamnettet. Berre i Møre og Romsdal er det ei rekkje viktige utbetningsprosjekt som ikkje er kome med. Det er også viktig at Kystverket får dei rammene som trengs for å oppretthalde eit effektivt losvesen utan at dette i for stor grad skal belastast skipstrafikken. I tillegg er det også viktig at Kystverket blir gjort i stand til å oppretthalde ureiningsberedskapen og ein effektiv kontroll med skipstrafikken.
21. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd med Kystverket i at Stad skipstunnel bør byggast dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at prosjektet kjem inn på Kystverket si prosjektliste i neste NTP-runde og med statleg finansiering.
22. a) Som eit ledd i eit langsiktig klimaperspektiv støtter fylkestinget vidare utgreiing av høghastighetstog.
- b) Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylkeskommune kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebanen blir satsa på bygging av dobbeltsporparsellar. Fylkestinget vil påpeike at Raumabanen må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting for Raumabanen. Auka konkurranse vil kunne føre til betre og billigare tilbod, som igjen vil kunne gi ein betydeleg miljøgevinst. Fylkestinget meiner difor at det bør oppnast for større konkurranse på jernbaneruter.
23. Fylkestinget meiner at for å sikre ei tenleg utvikling for luftfarten i fylket må NTP 2010-2019 sikre økonomiske tilskott til oppgradering av lufthamnene etter nye tryggleikskrav.

Fylkesdirektørens tilråding:

Møre og Romsdal fylke legg til grunn planramma frå etatane med minimum + 20 % auke i NTP- planperioden 2010-2019. Fylkestinget viser elles til vedtekne prioriteringar i Nasjonal Transportplan 2006-2015. Av desse prioriteringane er følgjande prosjekt no ferdigstilte eller under bygging:

- RV 653 Eiksundsambandet (Spleiselag)
- RV 680 Imarsundprosjekte (Spleiselag)
- RV 62 Fredsvika- Jordalsgrenda - Skrøtunnelen.
- RV 64 Atlanterhavstunnelen (Spleiselag.)
- E 136 Horgheimseidet - Sogge bru. Ny parsell.
- E 39 Rendalen-Staurset - (Oppstart /Forskottering 2 fylke)

Dette medfører både betra transportsituasjon i desse delane av fylket, men gjev og ekstra fokus og utfordringar på fullføring av riks- og stamvegnettet vidare i fylket for å sikre eksportvegane ut av fylket, gjennomgåande nord- sørtrafikk, og binde

5. Sjølv med ein auke i ramma på 20 %, blir det framleis for få midlar til å byggje ut stamvegnettet. Det blir m.a. ikkje midlar i perioden 2010-2019 til å utbetre dei smale strekningane på E 39 mellom Betna og Renndalen i Halså kommune (lengd med smal veg er om lag 22 km) og heller ikkje midlar til dei dårlege parsellane på rv 70 mellom Sunndalsøra og Øygarden.

Dette kan ikkje fylkestinget akseptere, og held fast på minimum 20 % auke i totalramma slik det framgår ovanfor.

6. 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. Fylkestinget viser til Prioriteringane for tidligare planperiode 2006 – 2015, og står fast på desse prioriteringane. Dokumenterte viktige rassikringsprosjekt som har stått lenge på vent slike som, RV 60 Røyr Hellesylt, RV 63 Grandefonna og RV 70 Opdølstranda gjer dette ekstra naudsynt.
7. Fylkestinget ber om at ramma til øvrige riksvegar blir monaleg auka slik at det blir mogleg å finansiere også ein del store vegprosjekt. Vegnettet i fylket er ikkje ferdig utbygd. Første store prosjekt innan øvrige riksvegar er Nordøyvegen og deretter Trollheimstunnelen. Det manglar framleis vesentlege veglenker som er svært viktige for vidare utvikling av det varierte og eksportretta næringslivet i fylket og for å oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret. I NTP-perioden 2006-2015 vart det avsett gjennomsnittleg 145 mill pr. år på post 30, øvrige riksvegar. Fylkestinget krev at ramma vert auka vesentleg utover dette i perioden 2010-2019.
8. Den store byggjeaktiviteten i Noreg har gjort at det dei seinare åra har vore ein sterk kostnadsvekst i anleggsektoren, og dessutan har det i ein del tilfelle vore få firma som har gitt inn anbod på veganlegg. Men bygging av offentleg infrastruktur har likevel vore langt mindre enn ønskjeleg, og dette uroar fylkestinget. Dei store behova som ein har i fylket for å få eit betre vegnett, gjer at fylkestinget må be sentrale styresmakter vurderer dette og gjere nødvendige grep slik at ein kan ha ein rimeleg stor aktivitet når det gjeld vegbygging i åra framover.
9. Fylkestinget synest omfanget av bompengefinansiering av vegprosjekt – som ikkje er ferjeavløysingsprosjekt – har vorte for stort i Noreg. Men når sentrale styresmakter ser ut til å ha liten vilje til å bruke tilstrekkjeleg med statsmidlar til vegbygging, ser fylkestinget det nødvendig å tilrå at stadig fleire vegprosjekt også i Møre og Romsdal blir finansiert heilt eller delvis med bompengar og tilskott.

Fylkestinget forutset at potensialet for brukarfinansiering vert teke ut på strekningar der trafikken er høgast.

osv. Fylkestinget ber derfor om at det blir forsøkt å få gjennomført opprustinga av denne vegen som OPS-prosjekt/prosjektfinansiering snarast. Dette gjeld dei delane av denne vegen som ikkje finn ei snarleg løysing ved andre finansieringsopplegg.”

12. a) Fylkestinget peikar på at E-136 er den viktigaste eksportvegen frå Møre og Romsdal med særskild høg del næringstransport. Delar av vegen har, særleg om vinteren, dårleg framkomme. Fleire stader er vegen også ulykkesutsett. Det hastar med utbetringar, og dette må skje i komande NTP-periode.

Pga at vegstandarden er dårlegare på delar av strekninga rundt Tresfjorden og ikkje minst mellom Våge og Måndalstunnelen (Vågetunnelen) enn mellom Flatmark og Marstein i Romsdalen, samt at det ikkje er tilrådelege å gjennomføre tiltak for å gjere vegen breiare på kritiske stader mellom Måndalstunnelen og Våge, vil fylkestinget be om at Tresfjordbrua og Vågetunnelen blir prioritert framom prosjektet Flatmark-Monge-Marstein. Strekninga mellom Måndalen og Kjelbotn er svært ulykkesbelastende med fleire dødsulykker. Denne vegstrekninga må difor gjennomførast tidlegast muleg i planperioden.

Fylkestinget føreset då at minimum 50% av kostnadene vert dekt gjennom brukarfinansiering, og at potensialet for brukarfinansiering vert teke ut på strekningar der trafikken er høgast.

12. b) Fylkestinget går inn for at utbygginga av stamveg E 136 Ålesund- Oppland grense primært skjer i ein samla pakke som OPS/Prosjektfinansiering, slik som fylkestinget tidlegare har peika på; jfr.pkt 11.b. Her med målsetting om at heile strekninga må være ferdigstilt i løpet av vegplan-perioden.

Gjennomføringa i planperioden vil kunne bli:

- Tresfjordbrua og Vågetunnelen
- Breivika-Lerstad
- Flatmark-Monge-Marstein
- Veblungsnes

15. Øvrige riksvegar/rassikring.

Foreslått årleg investeringsramme er redusert frå gjennomsnittleg 145 mill. kr i 2006-2009, til 75 mill. kr – ei bortimot halvering. Rassikringspotten er på berre gjennomsnittleg 22 mill. kr. pr. år. Fylkestinget krev at rammene for øvrige riksvegar må auke godt ut over det som er avsett i NTP 2006-2015, og at rassikringspotten må vere slik kravet frå den nasjonale rassikringsgruppa kjem med. (Jfr. pkt. 6).

Fylkestinget vil stå fast på prioriteringane av dei store strekningsvise prosjekta innafor øvrige riksvegar og rassikring, og peike på at desse prosjekta vil vere avgjerande for vidare utvikling av næringslivet og busetjinga. Møre og Romsdal er ikkje ferdigbygd. Forslaget til NTP frå transportetatane vil gjere at realiseringa av desse prosjekta stoppar opp.

16. Forvaltningsreforma – regionale vegar

Øvrige riksvegar skal i følge NTP-forslaget overførast til fylka i den stand dei er i ved overtakelsestidspunktet i 2010. Fylkestinget støttar denne reforma, men krev eit langt større økonomisk bidrag frå staten enn NTP-forslaget. Dette for å forsvare eit høgst naudsynt vegvedlikehald, og i tillegg for å vidareutvikle vegnettet ved nyinvesteringar.

17. Sjølv om statlege midlar til veginvesteringar ikkje blir på ønska nivå, vil fylkestinget gjere merksam på at det likevel er behov for monalege midlar til utgreiningar av prosjekt som heilt eller delvis kan bli finansiert med bompengar og tilskott og til å avklare mogeleg arealkonfliktar mellom vegutbygging og andre utbyggingsinteresser.
18. Fylkestinget meiner etatsforslaget til ny standard for ferjetilbod både for stamvegsambanda og for øvrige riksvegsamband ikkje vil tilfredstille behovet til trafikantane i Møre og Romsdal. For å kunne utvikle næringslivet i fylket vidare og for å kunne oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret ber derfor fylkestinget om at fylket sin ferjestrategi blir lagt til grunn ved utvikling av ferjetilbodet i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelege økonomiske rammer frå staten til dette.
19. Møre og Romsdal er samd i at ein større del av transportarbeidet må over frå land til sjø. Møre og Romsdal fylkeskommune etterlyser i denne samanheng ein vesentleg betre samordning mellom transportetatane. I Møre og Romsdal er det særleg viktig raskast mogleg å få på plass viktige utbetringar av stamvegane inn mot Ålesund hamn og Kristiansund hamn.

Møre og Romsdal har spesielle utfordringar innan transportsektoren når det gjeld å oppnå eit velfungerande reiseliv, arbeidspendling og næringstransport.

- Ferjekapasitet og opningstider/frekvens.
- Rassikring.
- Eksportveg inn-ut av fylket.
- Velfungerande bu – og arbeidsmarknadsregionar.



Møre og Romsdal fylke



saksframlegg

Dato: 04.03.2008 Referanse: MR 5902/2008 Vår saksbehandlar: Magne Vinje

Saksnr	Utval	Møtedato
	Samferdselsutvalet	12.03.2008
	Fylkesutvalet	31.03.2008
	Fylkekestinget	14.-16.04.2008

Høyring - Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Bakgrunn

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan (NTP) presenterar hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk, og legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv verkemiddelbruk og styrking av samspelet mellom transportformene. Som grunnlagsmateriale utarbeider dei statlege transportetatane (Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket) samt Avinor AS i fellesskap eit forslag til NTP, basert på retningsliner frå Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

NTP-forslaget finn du her: http://www.ntp.dep.no/2010-2019/pdf/Planforslaget_lavopploselig.pdf

Transportetatane og Avinor sitt grunnlagsmateriale NTP 2010-2019 vart overlevert Samferdselsdepartementet 17. januar 2008 og seinare sendt på høyring med høyringsfrist 30. april 2008.

Føreliggande saksframlegg er utarbeidd i nært samarbeid med Statens vegvesen region Midt, og vi har så langt vi har makta det forsøkt å ta omsyn til kommunar og regionråd sine merknader til forslaget.

Nasjonal transportplan er eit strategisk plandokument, og dette forsøker vi å gjenspegle i saksframlegget. Dette betyr at vi, med unntak av på stamvegane, i liten grad synleggjer enkeltprosjekt. Administrasjonen ser det slik at NTP 2010-2019, slik dokumentet no ligg føre, først og fremst er ein invitasjon til å gjere ein del overordna, politiske vegval for transportetatane sitt samordna planarbeid vidare.

Store behov og ambisiøse mål

I arbeidet med Nasjonal Transportplan vert dei statlege transportetatane bedne om å legge stor vekt på eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem.

Sidan godstransportarbeidet veks meir enn den økonomiske veksten, fører godstransporten til negative verknader for trafikktrygging og miljø. På bakgrunn

av dette er det viktig å legge vekt på tiltak som fører til overføring av godstransport frå veg til sjø og bane.

Innan persontransport har også transportarbeidet auka vesentleg i dei åra som har gått sidan forrige transportplan. Nordmenn reiser stadig meir og reisene blir lengre. Transportplana tar til orde for å styrke kollektivtrafikken både med tog og annan kollektivtrafikk. Spesielt i dei største byområda er potensialet for miljøvenlege transportformer stort.

Kunnskapen om miljøverknader av transport har dei seinare åra kome meir i fokus. Transportsektoren stod i 2005 for 29 prosent av klimagassutsleppa i Norge.

Transportetatane prioriterer drift og vedlikehald av infrastrukturen framfor investeringar. Alle har eit etterslep i vedlikehald av infrastruktur. Dersom dette aukar ytterlegare, vil det få alvorlege verknader for tryggleik og framkome, og samtidig føre til dramatisk auke i kostnader for vedlikehald og reinvesteringar. SVV har rekna ut at ein må bruke 400 mill kr pr år for å hindre ytterlegare etterslep.

Planrammene for investering minkar kraftig, sett i høve gjeldande handlingsprogram. Samtidig blir det foreslått å konsentrere innsatsen der behova er størst. I grove trekk vil det seie at etatane prioriterer dei trafikksterke korridorane:

- Jernbaneverket konsentrerer innsatsen i Osloregionen, Stavangerregionen og banenettet innafor triangelet Fredrikstad, Hamar og Sandefjord, samt tiltak for auka godstransport.
- Kystverket prioriterar tiltak på stamnettet på sjøen og reduserar investeringar i fiskerihamner.
- Statens vegvesen foreslår at ein større del av investeringsramma går til stamvegnettet, likevel blir ramma til stamveg redusert.
- Stamveginnsatsen blir for ein stor del konsentrert til strekningar der problema for tryggleiken og næringslivets transportar er størst. Det vil si E6, E18, E39 og sambandet mellom Oslo og Bergen E16, Rv 7 og Rv 52.

I Fylkesdelplan Transport for Møre og Romsdal 2002-2011 har fylkestinget vedteke følgjande prinsipp for prioritering:

- Auka satsing på trafikktrygging.
- Utvikling av transportnettet der dette gir størst samfunnsnytte.
- Drift og vedlikehald skal prioriterast framfor store nybyggingar.

På bakgrunn av dette er vi nøgde med innrettinga til Transportetatane sine prioriteringar i NTP. Men, vi kan ikkje seie oss nøgde med storleiken på rammene gjevne i planen (framskriving av etatane sine budsjett i 2007). For næringslivet er det spesielt viktig at transportkostnadene blir haldne så låge som mogleg. Sett i dette lyset går utviklinga av dei økonomiske rammene til NTP i feil retning. I staden for å støtte opp om nokre av dei fremste eksportretta verksemdene langs kysten, vil så låge rammer vere med å forverre det økonomiske grunnlaget til desse verksemdene.

Kollektivtransporten må gjerast tilgjengeleg for alle

Dagens kollektivtransport kan ikkje brukast av alle, fordi berre deler av transportsystemet er universelt utforma. For Møre og Romsdal sin del har vi hatt stort fokus på dette knytt til terminalutvikling og ruteinformasjon. Framleis står det att store utfordringar når det gjeld universell utforming av m.a. haldeplassar,

knutepunkt, bussmateriell og ferjer. Det er behov for ein vesentleg større innsats på dette området i tida som kjem.

Vegar

Innleiing

Forslaget frå transportetatane til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 er basert på riksvegbudsjettet for 2007, og i tillegg skulle det gjerast marginalvurderingar innafor ei rammeendring på +/- 20 %.

Alle beløp i dokumentet er i 2007-kroner.

Klimautfordringa

Det er eit mål i regjeringa si klimamelding at utsleppa av klimagassar frå transport skal reduserast med 2,5 til 4 mill. tonn. Truleg er det først og fremst teknologisk utvikling og verkemidlar for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til å redusere klimagassutsleppa frå transport. Dersom ingen kjørte fortare enn fartsgrensene og alle bilreiser under 3 km vart erstatta av gange eller bruk av sykkel, ville utsleppa av klimagassar truleg vorte redusert med om lag 0,6 mill. tonn i året i Noreg.

Auka satsing på drift og vedlikehald

Vedlikehaldet av riksvegane har vore lågt prioritert i ein del år i heile landet. Løyvingane har vore stabile dei siste 20-30 åra, mens trafikken er tredobla i same periode – og særleg har tungtrafikken (derav ein stor del med single hjul) vakse sterkt - og vegnettet er auka i omfang med 10-15 %. I Midt-Noreg er forfallet av riksvegnettet vurdert til å vere på nærare 2 milliardar kr.

Trafikantane har nok merka seg at standarden på asfaltdekka dei seinare åra har vorte monaleg dårlegare mange stader – både på stamvegar og andre riksvegar - og mange har også merka seg at skilt og anna utstyr langs vegane delvis er i dårleg stand. Dessutan har ein del vegkonstruksjonar fått skader, og det vil ein vanleg trafikant neppe sjå. Det er m.a. stort behov for å oppgradere tunnelar og ein del bruer relativt snart.

Derfor er det no foreslått å auke løyvingane til drift og vedlikehald med om lag 30 % for å stoppe forfallet og leggje til rette for eit meir omfattande vegnett med aukande trafikk.

For å kunne få til ein slik auke i innsatsen til drift og vedlikehald innafor den ramma som var gitt, måtte det skjærast tilsvarande ned i investeringsramma.

I etatsforslaget er det gitt ei grundigare grunngjeving av at det er nødvendig å auke innsatsen når det gjeld drift og vedlikehald.

Stort behov for tunnelsikring

Behovet for å oppgradere eksisterande tunnelar er som nemnd svært stort, sjå også sidene 77 og 78 i dokumentet frå etatane.

I Møre og Romsdal har det ei tid vore arbeidd med å planleggje ei utbetring av Ellingsøy- og Valderøytunnelen på rv 658, kostnad 400-500 mill. kr. For trafikantane er både Freifjordtunnelen på rv 70 og Fannefjordtunnelen på rv 64 verre å kjøre gjennom pga. at desse to tunnelane er svært fuktige. Oppgradering av Freifjordtunnelen og Fannefjordtunnelen vil også koste store beløp.

Meir midlar til mindre investeringstiltak

Statens vegvesen tilrår at det blir fastsett mål om at talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast med minst ein tredel, frå om lag 1200 pr år til maksimalt 800 i 2020. Dette er eit ambisiøst mål som krev at arbeidet med trafikktryggleikstiltak blir trappa opp, både innafor Statens vegvesen sitt ansvarsområde og hos ei rekkje andre aktørar.

I etatsforslaget er det derfor foreslått ei dobling av ramma til mindre og målretta investeringstiltak samanlikna med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Også i Møre og Romsdal er det behov for ein vesentleg auke i innsatsen på dette området.

Mange mindre investeringstiltak er effektive når det gjeld å redusere talet på drepne og skadde i trafikken (relativ stor ulykkesreduksjon i forhold til kostnaden).

I handlingsprogrammet for 2006-2009 er det i Møre og Romsdal sett av relativt lite midlar til slike tiltak som er: Mindre utbetringar (m.a. ombygging av ferjekaier), bygging av gang- og sykkelvegar, trafikkikringstiltak, kollektivtrafikktiltak og miljø- og servicetiltak.

Vi vil m.a. nemne at det no i Møre og Romsdal er ønske om å byggje om lag 50 km nye gang- og sykkelvegar på stamvegnettet og om lag 120 km på det øvrige riksvegnettet. Ein stor del av desse gang- og sykkelvegane vil bli skolevegar. Dessutan er det fleire stader behov for å byggje eigne sykkelanlegg. Vi viser i denne samanhengen til vedteken "Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal 2010-2019". I tillegg er det framleis store behov for tiltak på ferjekaiene og ikkje minst på landarealet ved mange ferjekaier. Det vil også alltid vere behov for å gjere mindre trafikkikringstiltak langs vegane både i og utanom vegkryss. Det er også behov for tiltak for å betre trafikktryggleiken og miljøet i fleire tettstader.

Færre midlar til store investeringsprosjekt

Med den ramma som er gitt, må det bli færre midlar enn tidlegare til store vegprosjekt når det skal skje ein kraftig auke i innsatsen til drift, vedlikehald og mindre investeringstiltak.

Dessutan er det foreslått at meir av investeringsmidlane enn tidlegare skal nyttast på stamvegane, og det går ut over midlar til det øvrige riksvegnettet og rassikringstiltak.

Sjølv om investeringsramma skulle bli relativt låg, trengst det likevel ein god del midlar til planlegging av prosjekt som i stor grad kan bli finansiert med bompengar eller for å avklare vegtraséar der det kan bli konflikhtar mellom ulike utbyggingsinteresser.

Forslag til investeringar på stamvegnettet i Møre og Romsdal

Innafor planramma

E39:

Restfinansiering av Kvivsvegen er ført opp med 750 mill. kr i første 4 års periode, derav reknar vi med at 500 mill. kr vil bli brukt i Møre og Romsdal. Til Hjartaberga (ved Volda) er det ført opp 340 mill. kr i siste 6 års periode.

Prosjektet Renndalen –Staurset blir fullført i første fire års periode, og det er foreslått 160 mill. kr til prosjektet, der ein stor del er refusjon av midlar som fylkeskommunane har forskottert. Av dette beløpet reknar vi med at 90 mill. kr er Møre og Romsdal sin del.

Prosjektet Knutset-Høgset med tunnel gjennom Gjemnesaksla blir finansiert med bompengar, og er venteleg fullført i 2010. Dette prosjektet var med i Krifast-prosjektet som vart opna for trafikk i juni 1992, men pga. økonomien vart prosjektet utsett. Staten har alt betalt delen sin i prosjektet.

E136:

Det er foreslått 380 mill. kr til prosjektet Flatmark-Monge-Marstein i 2014-2019

Rv 70:

Prosjektet Brunneset-Øygarden er kopla saman med E 39 Knutset-Høgset, og er no til behandling i Stortinget, jf St. prp . nr 41 (2007-2008). Prosjektet blir hovudsakleg finansiert med bompengar, men eit lite statleg tilskott på 30 mill. kr vil kome i perioden 2010-2013.

Innafor planramme + 20 %

Endringa er då:

Prosjektet E 39 Hjartåberga kan bli fullført i 2010-2013 (i staden for i 2014-2019).

Prosjektet E 136 Flatmark-Monge-Marstein kan bli bygd i 2010-2013.

Til prosjekta E 136 Måndalstunnelen-Våge (Vågetunnelen) og Tresfjordbrua er det sett av 150 mill. kr og 250 mill. kr i perioden 2014-2019. Føresetnaden er at bompengemidlar finansierer 50 % av kostnaden. I perioden 2014-2019 er det også sett av 150 mill. kr til prosjektet E 136 Breivika-Lerstad under føresetnad av 800 mill. kr i lokal finansiering.

Totalt til stamveggar i Møre og Romsdal

I perioden 2010-2019 er det såleis innafor planramma sett av om lag 1340 mill. kr til store prosjekt på stamvegnettet i Møre og Romsdal. Blir planramma auka med 20 %, vil beløpet bli auka til om lag 1890 mill. kr.

Ferjefri kyststamveg på lang sikt

E39 Kysstamvegen er ein berebjelke for nasjonal og regional økonomisk utvikling. Vegen er "ryggraden" i transportsystemet på Vestlandet, og er eit høgt prioritert vegsystem for alle vestlandsfylka. Kyststamvegen knyt saman nokre av dei mest folkerike, ressursrike og verdiskapande delane av landet vårt. Det manglar mykje på at standarden for E39 Kyststamvegen er i tråd med dei måla som gjeld. Reisetider, kostnader og avstandsulemper er blant dei største i Noreg og dermed også i Europeisk samanheng. E39 Kysstamvegen har framleis åtte ferjestrekningar

og ei rekkje bompengeprojekt. Vegstandarden på store delar av strekninga både i distrikta og byane, er langt unna stamvegstandard.

For Vestland fylke er utvikling av E39 Kyststamvegen ei særskilt fanesak med verknad for heile Vestlandet. På kort sikt er det svært viktig å auke trykket for å gjennomføre ordinære prosjekt som kan bringe E39 Kyststamvegen opp til ein normalt god standard. Samstundes er det viktig for Vestland fylke å halde fram det langsiktige arbeidet der målet er ein heilt ferjefri kyststamveg.

Møre og Romsdal fylke har satt i gang eit utgreiingsprosjekt med arbeidstitelen: "Ferjefri Kyststamveg gjennom Møre og Romsdal – frå gode enkeltprosjekt til ein samla regionalpolitisk strategi". Planarbeidet er ikkje ferdig. Innsamla data og utgreiingar er ikkje nok bearbeidd til å kunne skrive eit strategidokument per dags dato. Likevel er arbeidet så langt kome, at ein kan trekke nokre førebelse konklusjonar.

Bompengestrategi

Bompengar har dei seinare åra utgjort ein sentral del av finansieringa av vegbygginga i Noreg. I 2008 vil bompengar finansiere utbygging av det statlege vegnettet for 5 mrd. kr, mens staten løyver om lag 5,8 mrd. kr. Det er eit dilemma at for å starte nye vegprosjekt er ein i stadig større grad avhengig av bompengefinansiering, og oftast er bompengeprojekt finansiert både med statsmidlar og bompengar. Det fører til at det etter kvart som fleire bompengeprojekt blir vedtekne, blir ein stadig større del av den statlege investeringsramma bunde opp.

Statens vegvesen meiner derfor at med dei store behova ein har for vegbygging sett i forhold til dei økonomiske planrammene ein har, er bruk av bompengar framleis nødvendig. Konsekvensen er at Statens vegvesen rår til at det fulle potensialet for bompengar bør takast ut i trafikksterke område, men det må likevel vere rom for statlege midlar til prosjekt i distrikta som ikkje kan finansierast med bompengar.

Statleg investeringsfond for større investeringar på øvrig riksvegnett/ regionalt vegnett

På det øvrige riksvegnettet er det i tillegg til store investeringsbehov ein del bindingar som skuldast fullføring av igangsette prosjekt og refusjonsavtalar som er inngått. Staten har også forpliktingar når det gjeld oppfølging av vedtekne bompengepakkar og prosjekt der alternativ bruk av ferjetilskott inngår.

Statens vegvesen foreslår derfor ei statleg finansieringsordning for større investeringsprosjekt på det regionale vegnettet for å leggje til rette for oppfølging av dei forpliktingane som blir overført til det regionale forvaltningsnivået. I første omgang bør det leggjast opp til ei overgangsordning på 8-10 år. I denne perioden er det foreslått at det regionale forvaltningsnivået kan få lån på gunstige vilkår frå eit statleg fond for å finansiere prosjekt på det regionale vegnettet med eit kostnadsoverslag på over 100 mill. kr. Det er foreslått at lånet blir tilbakebetalt over ein 15 års periode. Kriteria for kva prosjekt som kan vere aktuelle for å få slike lån, er ikkje utarbeidd.

Kva ligg det i det som er nemnd ovanfor om "oppfølging av dei forpliktingane som blir overført til det regionale forvaltningsnivået"? Kan lånet berre nyttast til

finansiering av alt igangsette eller vedtekne prosjekt? Kan lånet også nyttast til nye prosjekt? Dersom dette er tilfelle og ligg det dessutan i "gunstige vilkår" at lånet er rentefritt, kan dette bety svært mykje for finansieringa av prosjekt som kan bli finansiert med lån som skal tilbakebetalast med bompengar, ferjesubsidiar og andre årlege tilskott.

Til dømes må prosjektet rv 659 Nordøyvegen - til kostnad om lag 1,7 mrd. kr - ha om lag 850 mill. kr i statleg løyving. Men får ein rentefrie lån, kan prosjektet gjennomførast om lag utan statlege løyvingar.

Det er ikkje foreslått slike lån til stamvegnettet.

Rasjonell vegutbygging med prosjektfinansiering / OPS

Det er viktig med konsentrerte anleggsperiodar og pårekelege budsjett for å få til effektiv gjennomføring av prosjekt. Transportetatane meiner derfor at det bør vurderast å prosjektfinansiere større prosjekt, slik at framdrifta av anlegget kan bli optimalisert. Dette inneber at når Stortinget har tatt eit prosjekt opp til løyving, kan etatane disponere midlar innafor eit gitt kostnadsoverslag for å få ei anleggsdrift som gir lågast mogleg kostnad.

Dei OPS-prosjekta (OPS står for offentleg privat samarbeid) på veg som er gjennomførte, har ikkje vore avhengige av dei årlege statsbudsjetta i anleggsfasen, og erfaringane har vore positive når det gjeld framdrift av anlegget. Når det siste av dei tre OPS-prosjekta er opna for trafikk i 2009, er det totalt bygd 78 km ny veg basert på OPS-modellen. Då arbeidet med å evaluere dei tre OPS-prosjekta enno ikkje er avslutta, har ikkje Statens vegvesen presentert forslag til nye OPS-prosjekt i denne planen. Dersom denne evalueringa som regjeringa gjer, gir til resultat at OPS-ordninga skal brukast vidare, vil Statens vegvesen foreslå nye prosjekt som kan vere aktuelle for denne kontraktforma.

Andre kontraktsformer

For å utnytte drifts-, vedlikehalds- og investeringsmidlar når det blir planlagd mindre utbetringar over lengre strekningar, foreslår Statens vegvesen at det blir utvikla nye kontraktsformer. Det er ønskjeleg å greie ut løysingar der entreprenøren får ein kontrakt som varer 10-15 år, og der drift, vedlikehald og utvikling av vegen blir vurdert samla. Dessutan bør den veglengda som skal utbetrast vere minst 100 km.

Langs to tredelar av stamvegnettet er trafikken relativt liten, og i mange tilfelle er det då mest aktuelt å gjere utbetringar av eksisterande veg, eventuelt kombinert med nybygging på kortare strekningar.

Statens vegvesen vil arbeide vidare med å kome fram til dei strekningane som kan vere best eigna til ei slik kontraktform. Dette vil vere ei krevjande kontraktform som vil gi både Statens vegvesen og entreprenørbransjen ei utfordring. Det kan derfor ta litt tid å utvikle kontraktforma, og det er viktig at kontraktforma ikkje blir slik at den berre er aktuell for dei store entreprenørane.

Maksimal høgde på kjøretøy på 4,2 m

Statens vegvesen foreslår at den tillatne høgda på kjøretøy på veg blir sett til maksimalt 4,2 m. Hittil har grensa vore 4,5 m, men pga. konstruksjonar på vegen

er likevel dei høgste kjøretøya i Noreg lågare enn 4,2 m. Det er eit mål å utbetre tunnelar og undergangar til denne høgda, men det er svært kostbart å auke høgda ytterlegare. Samferdselsdepartementet har gått inn for ei prøveordning der delar av vegnettet blir opna for kjøretøy med lengde 25,25 m og med totalvekt 60 tonn.

Stamvegnettet i Møre og Romsdal blir utvida.

Det er gjort framlegg om at det skal vere stamvegtilknytning til 20 utvalte stamnetthamnar og andre store og viktige godsterminalar, samt til stamlufthamnene. I Møre og Romsdal fører dette forslaget til at Devoldholmen i Kristiansund og Flatholmen hamneterminal i Ålesund skal ha stamvegtilknytning. I tillegg reknar vi med at riksveg 658 mellom Ålesund og Vigra flyplass og riksveg 681 mellom Kvernberget flyplass og riksveg 70 blir omklassifiserte til stamvegar.

Ferjer og ferjekaier blir ei utfordring

Det er i dag 10 ferjesamband på stamvegnettet og 85 samband på det øvrige riksvegnettet.

Statens vegvesen foreslår at ferjetilbodet på stamvegstrekingane blir betre tilpassa næringslivet og trafikantane sine behov. Den viktigaste endringa er at det skal bli fleire turar per døgn og at opningstida i lågtrafikkerte samband blir utvida. Det er foreslått at samband på stamvegnettet med over 2500 personbileiningar per døgn får 38 avgangar per døgn, mens samband med mindre trafikk får 36 avgangar. Vidare held ein fast på det målet som har vore om at minst 98 % av trafikantane skal få plass på den planlagde avgangen. Vi viser elles til side 79 i dokumentet frå transportetatane når det gjeld ferjesamband på stamvegnettet.

Når det gjeld ferjer på det øvrige riksvegnettet, viser vi til sidene 132 og 133 i det same dokumentet. For samband med over 2500 personbileiningar er det foreslått 36 avgangar, og sambandet skal vere døgnope. Når trafikken er mindre, er opningstida frå måndag til fredag mellom 16 og 18 timar.

For Møre og Romsdal som er så oppdelt av fjordar, er det av omsyn til å utvikle vidare det aktive næringslivet ein har og oppretthalde hovudtrekka i busettinga, svært viktig å ha gode ferjetilbod.

Det ferjetilbodet som her er foreslått, er dårlegare enn det fylket har vedteke i ferjestrategien sin. Dette kan vi ikkje akseptere.

Det er foreslått ein eigen post på 250 mill. kr til å oppgradere ferjekaier i heile landet i perioden 2010-2019. Det er i Møre og Romsdal etter 2009 eit nesten prekært behov for tiltak på kaikonstruksjonane for nærare 100 mill. kr. I tillegg er det store behov for tiltak på oppstillingsplassane, m.a. fører breiare ferjekaibruer til at det blir kjørt i land på to rekkjer, og dersom ilandkjøringa skjer i kurve, kan det då lett oppstå kollisjonar. Dette har skjedd på fleire ferjekaier i fylket.

Det må setjast av tilstrekkelege midlar til å oppgradere ferjekaiene for å ta i mot større ferje når ferjesambandet blir lyst ut på anbod og samtidig bør landarealet ved ferjekaiene utbetrast.

Låge investeringar i det øvrige riksvegnettet

Det er foreslått 750 mill. kr til dette vegnettet i Møre og Romsdal i heile perioden 2010-2019, dvs. i gjennomsnitt 75 mill. kr i året (2007-kroner).

I perioden 2006-2009 var det i handlingsprogrammet sett av 780 mill. 2006-kr og i perioden 2010-2015 var beløpet på 670 mill. kr, dvs i gjennomsnitt 145 mill. kr i året i denne 10 års perioden.

Som nemnd ovanfor er det behov for store midlar til mindre investeringstiltak som gang- og sykkelveggar, trafikksikringstiltak og tiltak på ferjekaier og på landområda i tilknytning til ferjekaier. Etter vår meining gir derfor eit beløp på 750 mill. kr for 10 års perioden 2010-2019 ikkje rom for å setje av midlar til litt større prosjekt (strekningsvise prosjekt) i denne perioden.

Små midlar til rassikringstiltak

Til rassikringstiltak (post 31) på det øvrige riksvegnettet i heile landet er det foreslått 1,5 mrd. kr i perioden 2010-2019, og derav er det til Møre og Romsdal foreslått 220 mill. kr. I tillegg er det til stamvegnettet i heile landet foreslått 30 mill. kr til mindre rassikringstiltak, men innafor ramma til store investeringsprosjekt er det prosjekt som har rassikringsgevinst.

I Møre og Romsdal er det prosjektet rv 60 mellom Røyr og Hellesylt som har høgst prioritet. Vi reknar med at dette prosjektet vil koste nærare 600 mill. kr. Med dei rammene som er foreslått, er det berre mogleg å byggje det første byggjesteget av dette rassikringsprosjektet i perioden 2010-2019.

Nasjonale rassikringsgruppe har foreslått at beløpet bør vere minst 1 mrd. kr kvart år for landet samla i NTP 2010-2019. Dei peikar også på at dei varsla klimaendringane gjer dette heilt nødvendig.

Nasjonale turistveggar

Det er sett av 650 mill. kr til nasjonale turistveggar, og av dette beløpet reknar vi med at noko vil falle på rutene i Møre og Romsdal.

For perioden 2006-2009 vart det sett av for små midlar til dei planlagde tiltaka på nasjonale turistveggar i Møre og Romsdal, og derfor har det vore vurdert å ta frå ramma til øvrige riksveggar til slike tiltak. Vi vonar dette blir unngått for perioden 2010-2019.

Sjøtransport

NTP-forslaget har eit langsiktig mål om å få meir av transportarbeidet over frå land til sjø. I samband med dette er det lagt opp til å få etablert eit samanhengande stamnett til sjøs langs heile norskekysten. For å få til eit effektivt transportsystem, er det peika ut ein del viktige stamnetthamner som skal utviklast som intermodale knutepunkt mellom stamnetta på land og sjø. I forslaget til NTP går det fram at dette krev ein samordna innsats innan alle transportsektorane. Vi er samde i dette, men vi kan ikkje sjå at dette kjem til uttrykk i dei tiltaka som kjem frå transportetatane. Dette har vore etterlyst heilt frå opplegget med NTP vart etablert, utan at det har ført til nemneverdig resultat. For Møre og Romsdal er det største behovet å få gjennomslag for viktige utbetringar/effektiviseringar på stamvegane mot Ålesund hamn.

Det er meininga at drift og utvikling av stamnetthamnene skal vere basert på marknadsøkonomiske prinsipp utan statleg støtte. Det er derfor viktig at lover og reglar gir rom for dette.

Vi ser positivt på at Kystverket vil ta ansvaret for farleden fram til kaikanten i stamnetthamnene. Problemet er at dei økonomiske rammene til kystverket ikkje strekk til. For Møre og Romsdal er det behov for ytterlegare utbetringar av farleden ut over det som er kome med i NTP-forslaget. I tillegg må det peikast på at Kystverket får tilstrekkelege ressursar til å oppretthalde og utvikle ureiningsberedskapen og dei maritime tenestene som t.d. los og kontroll med skipstrafikken.

Vi støttar Kystverket si tilråding om at Stad skipstunnel bør byggast etter alternativ som er dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Det bør arbeidast vidare med prosjektet med sikte på å at Stad skipstunnel kjem inn som ein del av Kystverket sine prosjekt i neste NTP-runde.

Jernbane

Som eit ledd i eit langsiktig klimaperspektiv støttar Møre og Romsdal fylkeskommune vidare utgreiing av høghastighetstog. Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylke kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebana blir satsa på bygging av dobbeltsporparcellar. Raumabana må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting av Raumabana. Auka konkurranse vil kunne føre til betre og billigare tilbod, som igjen vil kunne gi ein betydeleg miljøgevinst. Det bør difor opnast for større konkurranse på jernbaneruter.

Luftfart

Luftfarten spelar ei vesentleg rolle for det samla transporttilbodet i Møre og Romsdal. Flyplassane i fylket er knutepunkt for nærings- og reiseliv, og skal gi gode rutetilbod innanlands og utanlands. For å sikre ei tenleg utvikling for luftfarten i fylket må NTP 2010-2019 sikre økonomiske tilskott til oppgradering av lufthamnene etter nye tryggleikskrav.

Forslag til vedtak:

1. Det er eit mål at fleire reiser kollektivt. Tiltak må setjast inn på regionalt nivå, men staten må vere ein aktiv bidragsyter. Fylkestinget meiner at staten i særleg grad må bidra økonomisk til utvikling av terminalar, knutepunkt og haldeplassar langs riksvegane, samt ruteopplysningstenesta. I tillegg leggje tilhøva til rette for at kollektivtransporten (både transportmiddelet og passasjerane) slepp å betale for bomstasjonar og for å reise med ferje.

2. Fylkestinget er sterkt uroa for dekkestandarden på riksvegnettet, og har også merka seg Statens vegvesen sin omtale av forfallet elles på riksvegnettet. Dekkestandarden er no så dårleg mange stader at det kan resultere i alvorlege trafikkulykker. Fylkestinget er derfor samd med transportetatane i at det trengst ein vesentleg auke i ressursane til å halde vedlike vegane, og innsatsen må aukast snart.
3. Fylkestinget er kjend med det store behovet for å gjennomføre mindre investeringsiltak mange stader på vegnettet, og er derfor samd med transportetatane i at det må brukast meir midlar til slike tiltak i åra som kjem enn det som har blitt gjort i dei seinare åra. Dette er m.a. tiltak som mindre utbetringstiltak på ferjekaier med trafikkareal og utbetringar av andre konstruksjonar, bygging av gang- og sykkelvegar, gjennomføring av trafikkikringstiltak, miljøtiltak på vegar i tettstader og tiltak for kollektivtrafikken.
4. Dersom rammene til drift, vedlikehald og investeringar ikkje blir auka som følgje av den vridinga i innsatsen som er nemnt ovanfor, vil det gå ut over strekningsvise prosjekt (store investeringsprosjekt) både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Når vegstandarden i Møre og Romsdal mange stader er så dårleg at store bilar ikkje kan møtast på forsvarleg måte, mange vegar ikkje er tilfredsstillande sikra mot ras og vegnettet fleire stader er lite rasjonelt med unødvendig mange ferjer, er det framleis eit stort behov for å gjennomføre store og relativt kostbare vegprosjekt. Eit så aktivt og eksportretta næringsliv som ein har i Møre og Romsdal, treng snarast ein vesentleg betre vegstandard fleire stader. Fylkestinget kan derfor ikkje akseptere at rammene til store investeringsprosjekt blir redusert som følgje den vridinga i bruk av midlar som er foreslått.
5. Fylkestinget har merka seg at dersom totalramma blir auka med 20 %, er det foreslått at heile auken skal tilfalle investeringar til større strekningsvise prosjekt på stamvegnettet, og at ramma til rassikring og øvrige riksvegar blir uendra. Sjølv med ein slik auke i ramma, blir det framleis for få midlar til å byggje ut stamvegnettet. Det blir m.a. ikkje midlar i perioden 2010-2019 til å utbetre dei smale strekningane på E 39 mellom Betna og Renndalen i Halså kommune (lengd med smal veg er om lag 22 km) og heller ikkje midlar til dei dårlege parsellane på rv 70 mellom Sunndalsøra og Øygarden. Dette kan ikkje fylkestinget akseptere.
6. Fylkestinget vil peike på det store udekkede 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.
7. Fylkestinget ber om at ramma til øvrige riksvegar blir auka slik at det blir mogleg å finansiere også ein del store vegprosjekt. Vegnettet i fylket er ikkje ferdig utbygd. Det manglar framleis vesentlege veglenker som er svært viktige for vidare utvikling av det varierte og eksportretta næringslivet i fylket og for å oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret.
8. Den store byggjeaktiviteten i Noreg har gjort at det dei seinare åra har vore ein sterk kostnadsvekst i anleggsektoren, og dessutan har det i ein del tilfelle vore få firma som har gitt inn anbod på veganlegg. Men bygging av offentleg

infrastruktur har likevel vore langt mindre enn ønskjeleg, og dette uroar fylkestinget. Dei store behova som ein har i fylket for å få eit betre vegnett, gjer at fylkestinget må be sentrale styresmakter vurderer dette og gjere nødvendige grep slik at ein kan ha ein rimeleg stor aktivitet når det gjeld vegbygging i åra framover.

9. Fylkestinget synest omfanget av bompengefinansiering av vegprosjekt – som ikkje er ferjeavløysingsprosjekt – har vorte for stort i Noreg. Men når sentrale styresmakter ser ut til å ha liten vilje til å bruke tilstrekkeleg med statsmidlar til vegbygging, ser fylkestinget det nødvendig å tilrå at stadig fleire vegprosjekt også i Møre og Romsdal blir finansiert heilt eller delvis med bompengar og tilskott.
10. Forslaget om lån på gunstige vilkår frå statlege fond til øvrige riksvegar (det regionale vegnettet) er fylkestinget svært positiv til. Konsekvensen av at finansieringskostnadene blir reduserte, er at ein større del av bompengeinntektene enn i dag kan nyttast til vegbygging, og dermed vil det m.a. vere mogleg å finansiere mange prosjekt med langt færre statsmidlar – og utan statsmidlar – enn hittil. Fylkestinget meiner at ordninga med lån på gunstige vilkår – helst rentefrie lån – bør vere mogleg å få også til prosjekt på stamvegnettet. Denne finansieringsordninga må vere ei permanent ordning – og ikkje ei overgangsordning som no er foreslått – men det må utarbeidast kriterie for når det kan vere aktuelt å få slike lån. Fylkestinget vil peike på at slike lån i hovudsak bør gis til aktuelle bompengeprojekt som etter vanlege reglar kan vere vanskelege å finansiere. Dette kan vere, slik Vestlandsrådet foreslår, ferjeavløysingsprosjekt på stamveg.
11. Fylkestinget er svært positiv til forslag som kan gjere at vegprosjekt blir bygde ut så raskt som det er optimalt (ved prosjektfinansiering eller OPS). Fylkestinget er klår over at denne konsentrasjonen av anleggsaktivitet ikkje gir meir midlar til fylket, og at denne kontraktforma heller ikkje endrar behovet for lokal finansiering (bompengar og tilskott). Fylkestinget er også positiv til forslaget om kontraktformer som legg opp til ei gradvis utvikling av vegnettet (dvs. litt omfattande utbetring av vegen før legging av ny asfalt), men synest at den lengd på 100 km som er foreslått for slike kontraktar, er vel langt.
12. Pga at vegstandarden er dårlegare på delar av strekninga rundt Tresfjorden og ikkje minst mellom Våge og Måndalstunnelen (Vågetunnelen) enn mellom Flatmark og Marstein i Romsdalen, samt at det ikkje er tilrådelege å gjennomføre tiltak for å gjere vegen breiare på kritiske stader mellom Måndalstunnelen og Våge, vil fylkestinget be om at Tresfjordbrua og Vågetunnelen blir prioritert framom prosjektet Flatmark-Monge-Marstein.
13. Fylkestinget går inn for at prioriteringa av utbygginga av stamveg E 136 får denne rekkjefølgja:
 1. Tresfjordbrua og Vågetunnelen (som må sjåast på som eitt prosjekt, og som skal finansierast delvis med bompengar)
 2. Flatmark-Monge-Marstein (100 % statlege midlar)
 3. Breivika-Lerstad (hovudsakleg bompengefinansiering)
 4. Veblungsnes (100 % statlege midlar)

14. Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010-2019 må markere ei kursendring i høve E39 Kyststamvegen. Fylket har vilje til delvis brukarfinansiering, men staten må no ta eit hovudgrep for å sikre ei framskunda utvikling langs E39. Politisk må dette innebere kraftig auka økonomisk innsats og endringar i finansieringsopplegg. E39 Kyststamvegen er eit naturleg val for utprøving av "prosjektfinansiering". Sjølv om det på kort sikt er viktigast å løyse dei mest prekære framkomstproblema for E39 Kyststamvegen, vil Møre og Romsdal fylke slik som Vestlandsrådet på lang sikt leggje til grunn mål og strategiar om ein ferjefri Kyststamveg. Fylkestinget vil be om at prosjektet "Ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal" blir omtalt i NTP 2010-2019. Dette er naudsynt for å få planleggingsmidlar til vidareføring av prosjektet. Fylkestinget føreset ei planavklaring for ferjefri kyststamveg gjennom Møre og Romsdal i løpet av NTP-perioden 2010-2019.
15. Sjølv om statlege midlar til veginvesteringar ikkje blir på ønska nivå, vil fylkestinget gjere merksam på at det likevel er behov for monalege midlar til utgreiingar av prosjekt som heilt eller delvis kan bli finansiert med bompengar og tilskott og til å avklare moglege arealkonfliktar mellom vegutbygging og andre utbyggingsinteresser.
16. Fylkestinget meiner etatsforslaget til ny standard for ferjetilbod både for stamvegsambanda og for øvrige riksvegsamband ikkje vil tilfredstille behovet til trafikantane i Møre og Romsdal. For å kunne utvikle næringslivet i fylket vidare og for å kunne oppretthalde hovudtrekka i busetjingsmønsteret ber derfor fylkestinget om at fylket sin ferjestrategi blir lagt til grunn ved utvikling av ferjetilbodet i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelege økonomiske rammes frå staten til dette.
17. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd i at ein større del av transportarbeidet må over frå land til sjø. Møre og Romsdal fylkeskommune etterlyser i denne samanheng ein vesentleg betre samordning mellom transportetatane. I Møre og Romsdal er det særleg viktig å raskkast mogleg få på plass viktige utbetringar av stamvegane inn mot Ålesund hamn.
18. Kystverket må få auka dei økonomiske rammene for å få gjennomført utbetringar av farleden i stamnett. Berre i Møre og Romsdal er det ei rekkje viktige utbetningsprosjekt som ikkje er kome med. Det er også viktig at Kystverket får dei rammene som trengs for å oppretthalde eit effektivt losvesen utan at dette i for stor grad skal belastast skipstrafikken. I tillegg er det også viktig at Kystverket blir gjort i stand til å oppretthalde ureiningsberedskapen og ein effektiv kontroll med skipstrafikken.
19. Møre og Romsdal fylkeskommune er samd med Kystverket i at Stad skipstunnel bør byggast dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at prosjektet kjem inn på Kystverket si prosjektliste i neste NTP-runde og med statleg finansiering.
20. Som eit ledd i eit langsiktig klimaperspektiv støtter fylkestinget vidare utgreiing av høghastighetstog. Ei viktig klimautfordring er også å få meir gods frå veg over til bane. Derfor støttar Møre og Romsdal fylkeskommune kapasitetssatsinga og terminalutvidinga på Alnabru godsterminal og at det på Dovrebanen blir satsa på bygging av dobbeltsporarsellar. Fylkestinget vil påpeike at Raumabanen må vidareutviklast som turistbane. Dette krev mellom anna vidare utbetring av flaskehalsar og teknisk opprusting for Raumabanen.

Auka konkurranse vil kunne føre til betre og billigare tilbod, som igjen vil kunne gi ein betydeleg miljøgevinst. Fylkestinget meiner difor at det bør opnast for større konkurranse på jernbaneruter.

21. Fylkestinget meiner at for å sikre ei tenleg utvikling for luftfarten i fylket må NTP 2010-2019 sikre økonomiske tilskott til oppgradering av lufthamnene etter nye tryggleikskrav.

Arild Fuglseth
samferdselsdirektør