

PLS

08 173 - ISJ  
412.3



fiskeri- og havbruksnæringsens landsforening

FHL Ålesund

Røysegata 15, Postboks 514 Sentrum, 6001 Ålesund  
Telefon 70 10 32 50 – Telefaks 70 10 32 60

[www.fhl.no](http://www.fhl.no)

[Jorulf.straume@fhl.no](mailto:Jorulf.straume@fhl.no)

Tlf 99 11 00 00 – mobil 91 36 57 71

Ålesund, 30. april 2008

✓ **SAMFERDSELSDEPARTEMENTET,  
Postboks 8010 – Dep – 0030 Oslo**

**FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET  
Postboks 8118 – Dep – 0032 Oslo**

**SEKRETARIATET FOR NASJONAL TRANSPORTPLAN  
Vegdirektoratet – Postboks 8142 Dep – 0033 Oslo**

**HØRINGSSVAR NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019  
(FHL arkiv DM 130418)**

Det vises til høringsbrev 17.01.08 fra Sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2010-2019.

#### **Innledning:**

Fiskeri- og havbruksnæringsens landsforening – FHL – er en landsomfattende næringspolitisk arbeidsgiverorganisasjon som omfatter mer enn 500 medlemsbedrifter med ca. 8.000 ansatte. I medlemsmassen inngår majoriteten av den landbaserte fiskeindustrien, oppdrettsnæringsen og eksportørene. FHL er tilknyttet NHO.

FHL er tilfreds med at Samferdselsministeren åpnet konferansen i Oslo den 4. mars med bl.a. å uttale:

*I samband med arbeidet med NTP har to ting vore særst viktig for meg. Eg har ynskt auka fokus på næringslivet sine transportbehov, og eg har ynskt ein open og inkluderande planprosess.*

*Eg innleia med å seie at eg er svært oppteken av næringslivets transportbehov. Det er fordi eg veit at transport er heilt avgjerande for at bedrifter og næringsliv i heile landet skal vere konkurransedyktige og verdiskapande. Det igjen er naudsynt for høg sysselsetting og velferd. For regjeringa er transport eit viktig verkemiddel for å sikre næringsliv og busetnad over heile Noreg.*

Ut i fra høringsdokumentene om NTP, beklager FHL å måtte konstatere at det er ganske urealistisk å komme i nærheten av slike mål som statsråden ønsker, med mindre planrammen økes ut over 20%. Kravet om utvidelse av planrammene må derfor ikke fravikes.

Sett fra et næringslivssynspunkt, frykter vi at utviklingen av de økonomiske rammer til NTP og transportsektoren fortsatt kan komme til å gå i feil retning. Isteden for å støtte opp eksportrettede virksomheter langs kysten, vil lave rammer beklageligvis bidra til å forverre det økonomiske grunnlaget til bedriftene.

### **Eksporten av fisk- og fiskeprodukter:**

I utgangspunktet orienterer FHL som følger i samband med NTP:

- Tollutklaringsverdien fra Norge av fisk- og fiskeprodukter i 2007 var kr. 37 mrd., som utgjorde 11% av totaleksporten av tradisjonelle varer. Verdimessig gikk 63% til EU, 14% til Russland/Ukraina/Hviterussland og 23% andre.
- For fylkene representerte eksporten av fisk- og fiskeprodukter: 85% i Finnmark, 84% Troms, 32% Nordland, 28% Nord-Trøndelag, 35% Sør-Trøndelag, 34% Møre og Romsdal, 23% Sogn og Fjordane, 8% Hordaland, 6% Rogaland.
- Eksportkvantumet av fisk og fiskeprodukter fra Norge var 2,2 mill. tonn (50% til EU), tilsvarende 110.000 semitrailere/containerere.

### **FHL-medlemmenes transportbehov:**

Som overordnet vedr. transport har FHL nylig presisert at det for tiden er fire store utfordringer for fiskeri- og havbruksnæringen:

1. Økt fokus på ferskfisk, økt produksjon i oppdrettssektoren og kommersialisering av nye arter i oppdrett, stiller generelt skjerpede krav til frakttid, sporbarhet og god logistikk i sjømatnæringen.
2. Sjømatbedriftene er spredt lokalisert langs kysten. Det medfører at næringen er avhengig av god vegforbindelse fra mange små steder og inn til stamveg/transportknutepunkter. Økt press på vegene betyr også skjerpede krav til vedlikehold, strøing og brøyting på de mindre vegene, samtidig som større og flere biler skal fram.
3. Stamvegnettet har mange flaskehalsar.
4. Det er behov for tilrettelegging med tanke på økt transport over bane og med båt, både for å ta større volumer og for å møte innføringen av miljøskatter/vegprising m.v. Godssamling fra bil til annen transportbærer må skje tids- og kostnadseffektivt.

### **Generelt om transportkorridorene:**

- Sammenbinding av landsdeler gjennom stamvegssystemet og tilknytning til utlandet, er hovedpulsåren i et fungerende vegnett. Stamveginvesteringene må derfor økes betraktelig.

FHL registrerer at dersom rammene økes med 20%, viser prosjektoversiktene at graden av bompengefinansiering samtidig stiger; særlig på stamveiene. Det ligger likevel stor usikkerhet i dette, og følgelig fare for utsettelse, i og med prinsippet om at ethvert bompengeprojekt betinger lokal forankring. FHL slutter seg til uttalelse fra bl.a. NHO om at betalingsviljen ikke må misbrukes, og statens bidrag bør øke proporsjonalt med bidraget fra trafikken gjennom passeringsavgift i planteknisk ramme, etter diverse modeller.

- Optimal utnyttelse av havner og terminaler er ikke mulig uten gode tilknytningsveger. Intensjonene om å flytte mer over fra landverts- til sjøverts transport, blir en illusjon med mindre vegene bygges ut for å betjene havnene. Effektivitet og store skip er det som kjennetegner en moderne havn. Hvis Norge skal ta mål av seg til å flytte mer last over til sjø, må tilgangen til havnene ikke hindres av et dårlig fungerende vegnett. Det gjelder kyst- og såkalt nordsjøfart så vel som feeder-transport med omlasting til skip i oversjøisk fart fra europeiske sentralhavner.
- Forutsigbarhet i alle henseender er absolutt grunnleggende når det skal arbeides for overføring av transport av fisk- og fiskeprodukter fra veg til bane; hvor lange avstander konkurransemessig kan tjene til jernbanens fordel.
- Flytransport er aktuelt for enkelte nisjer i eksporten av fisk- og fiskeprodukter fra Norge. Forsåvidt angår NTP slutter FHL seg til det som er uttalt fra NHO når det gjelder luftfart.
- Generelt er fiskerifylkene bekymret for det store udekkede behovet for rassikring. Med referanse til Nasjonal rassikringsgruppe støtter FHL derfor kravet om ei løyvingstakt på minst 1 mrd. kroner årlig for landet samla i 2010-2019. De varslede klimaendringer gjør dette helt nødvendig.

Ellers viser FHL til det som avslutningsvis er uttalt i høringssvaret fra NHO sentralt; om betydningen av at Samferdselsdepartementet legger til rette for nødvendige samarbeidsfora med næringslivets organisasjoner i det videre arbeidet med den kommende transportplan.

### **Miljø/sikkerhet:**

FHL vil for ordens skyld understreke de store miljøgevinster som kan oppnås ved et bedre og mindre drivstoffkrevende vegnett, dersom tungtransporten kan kjøre på flatere og mindre svingete strekninger.

Overføring til mer bruk av båt og bane når det ligger til rette for det, er selvsagt også en utvikling som FHL gjerne ser i miljøsammenheng.

FHL vil ikke unnlate å minne om det store antall ulykker hvor tungtransporten er innblandet. Vegforholdene er utvilsomt medvirkende årsak til en betydelig del av uhellene, ofte med tragiske utfall. Bedre vegstandard vil i slik sammenheng også ha en samfunnsøkonomisk pluss-side.

### **Fylkene:**

FHL har oppfattet Samferdselsdepartementets politiske ledelse slik, at i en krevende prioriterings-prosess for å komme fram til omforente og helhetlige løsninger, vil det være viktig å orientere seg inn mot beslutningene i de enkelte fylkesting. Der det er naturlig for norsk fiskeri- og havbruksnæring, støtter FHL derfor de regionale vedtak i følgende gjennomganger.

### **Finnmark – utdrag fra fylkestingsvedtak mars 08:**

I Finnmark er transporttilbudet spesielt viktig p.g.a. lange avstander både internt i landsdelen og til markedene i Europa. Dette medfører store transportkostnader. I tillegg ser vi nå at nye markeder åpner seg i øst, og dette må det tas hensyn til i samferdselsplanlegginga.

Fylkestinget vektlegger følgende punkter hva angår tidsperioden 2010-2019 i nasjonal transportplansammenheng:

- Investeringsrammen for stamveger i Nord-Norge må økes med minst 30% i forhold til forslaget i basisrammene. En slik ramme vil bidra til gjennomføring av følgende prosjekt:
  - a. Finnmarks høyest prioriterte vegprosjekt, E6 Alta vest, ferdigstilles innen 2014. Finnmark Fylkeskommune ber Regjeringen i revidert statsbudsjett bevilge de nødvendige 20 mill. kr for å sikre nødvendig kontinuitet i gjennomføringen av prosjektet i 2008.
  - b. Ny Tana bru på E6 innen 2017.
  - c. Ny Skarvberg tunnel er utbygd innen 2019.
  - d. Rv94 må omklassifiseres til stamveg på hele strekningen Skaidi-Polarbase-Hammerfest sentrum – Melkøya (tunnel). En tilfredsstillende opprustning på hele strekningen må gjennomføres innen 2014.
  - e. Punktutbedring Ifjordfjellet og hvor veistrekningen vurderes som Europavei.
  - f. Rv 93.
- Ved overføring av øvrige riksveger til regionene, må det gis en økning i investeringsrammene på minimum 30%, som en kompensasjon for omklassifisering av vegnettet, og for å styrke regionene. Regionen må også gis gunstige betingelser for låneopptak for å kunne finansiere større prosjekter. Finnmark Fylkeskommune vil presisere at veiene ved overtakelsestidspunktet må ha tilfredsstillende kvalitet. Fylkestinget forutsetter at ingen riksveger vedtas omklassifisert/overført til fylkeskommunen før veiene oppfyller alle tekniske krav iht veglovens §7. Alternativt at Staten ved overtakelsestidspunktet overfører øremerkede midler til fylkene.
- Finnmark Fylkeskommune vil peke på det store, udekkede behovet for rassikring og støtter opp om kravet fra nasjonal rassikringsgruppe om en bevilgning på minst 1 mrd. kr årlig for landet samlet sett i NTP 2010-2019. Eksisterende planramme på minimum 210 mill. kr til rassikring i Finnmark for perioden 2006-2015 videreføres.
- Fagetatenes forslag om statlig medfinansiering til stamhavntiltak må følges opp gjennom en øremerket investeringsramme som disponeres av fagetatene i samarbeid med fylkeskommunen/regionen i løpet av 2009.
- Rammene til fiskerihavnene i Finnmark må økes slik at Kystverkets tiltaksliste for fiskerihavner blir gjennomført innen 2014.

### **Troms – utdrag fra fylkestingsvedtak april 08:**

Fylkestinget vil videre slå fast at de lave rammene – kombinert med satsing på utbygging av infrastruktur og drift og vedlikehold i trafikksterke områder – gjør at den nordlige landsdel

og Troms fylke kommer svært dårlig ut. Konsekvensene av dette for næringslivet og øvrige brukere i landsdelen vil være at:

- avstandsulempene i forhold til andre aktører i Norge og utlandet som ligger nærmere markedene økes.
- avstandsulempene i forhold til andre aktører som ligger like langt fra eller lengre fra markedet – men hvor det satses på utbygging av en infrastruktur og et samferdselssystem som skal kompensere for dette- økes.
- det blir vanskeligere å utnytte det store potensialet som ligger i fiskeri- og havbruksnæringen og nord-norsk næringsliv for øvrig.
- muligheten for å oppnå målsettingene i regjeringens nordområdestrategi reduseres sterkt.

Troms fylke er et viktig eksportfylke, særlig innenfor fiskeri og havbruk, der en stor del av næringslivets produkter går til å forsyne de russiske og europeiske markedene. Dette betinger et godt og sikkert transporttilbud. Skreifisket utenfor Tromskysten synes å ha blitt det nye "Lofotfiske".

Økende sjømatproduksjon betinger sikrere og mer effektive transportkorridorer både på fylkesveg, riksveg og stamvegnettet. Behovet er særlig stort i fht kurvasjon, stigning og økt bæreevne. Fergeavhengige steder må få økt fergekapasitet med frekvenser og rutetider som ikke hindrer effektiv transport fra produsent til marked.

Troms Fylkesting ber om at det iverksettes en nordområdesatsing med utgangspunkt i fersk-fisk strategi som utløser et infrastrukturprogram der sjømatregionene i Troms inngår i et helhetlig logistikkprogram som knyttes opp mot veg, bane, luft og sjø for hurtig og sikkert å nå de internasjonale markedene. Et slikt infrastrukturprogram må ivaretas med konkrete bevilgninger.

Med basis i ovenstående forventer Fylkestinget i Troms at Regjering og Storting iverksetter et Samferdselsløft. Fylkestinget krever en økning i planrammen til NTP 2010-2019, på minst 40%. Dette for å sikre et minimum av nyinvesteringer uten å redusere satsingen på vedlikehold.

Fylkestinget mener og det er naturlig å se til andre land for å lære av hvordan de finansierer slike investeringer.

Ved en økning på 20% av basisrammen, støtter fylkestinget E8 Sørbotn – Laukslett i Tromsø kommune som første prioritet. Det vises til at Tromsø kommune har vedtatt trase og bompengefinansiering for E8. Fylkestinget støtter videre rassikring E6 i Kåfjord kommune som andre prioritet.

Ved økning utover 20% av basisrammen har Fylkestinget flg. Prioriteringer, ref. tidl. omtale i vegplansammenheng: Stamvegprosjekter i Troms innbyrdes prioritert:

- E6 Utbedring/omlegging Sørkjosenfjellet i Nordreisa kommune, korridor 8b
- E8 Utbedring Skibotn – Finskegrensen i Storfjord kommune, korridor 8b
- E10 Strekningsvis utbedring Tjelsund bru – Harstad
- E6 Omlegging på Setermoen i Bardu kommune, korridor 8a
- E6 Utbedring og omlegging Nordkjosbotn – Oteren i Balsfjord og Storfjord kommune, korridor 8b
- E6 Utbedring/omlegging av Kvænangsfjellet i Kvænangen kommune, korridor 8b

E8 er den viktigste øst-vest korridor i Nord, og den høyeste prioriterte stamvegstrekningen i Troms. En betydelig økning i eksport av fiskeri- og havbruksprodukter går langs E8 til

marked i Russland og Europa. Mye gods går til/fra jernbane i Sverige. Fylkestinget poengterer nødvendigheten med strekningsvise utbedringer av E8 fra Tromsø til Finskegrensen. Utbedring og nødvendige tilpasninger av E8 ved Ramfjorden, der mye og tung trafikk passerer mye randbebyggelse, trekkes fram som særlig viktig. Det er positivt at en prøveordning med modulvogntog er godkjent fra Finskegrensen til Skibotn. Strekingen må likevel – for full utnyttelse nærings- og miljømessig – utvides til Tromsø.

### **Nordland – utdrag fra fylkestingsvedtak april 08.**

Over 75% av eksporten av tradisjonelle vrer fra Nord-Norge kommer fra Nordland. Økningen i 2007 var på 19% for Nordland mot 11,3% for landet som helhet og bragte eksportverdien fra Nordland i 2007 opp i hele 17,9 mrd. kr. Også i 2008 vil veksten i eksport av fisk/industri ha økt kraftigere fra Nordland enn fra landet for øvrig. Nordland er eksportmotoren i Nord-Norge. Fylkestinget forutsetter derfor at staten gjennom NTP 2010-2019 må vise en investeringsvilje som svarer til den vilje nordlandsbedriftene selv viser til å investere for å utnytte mulighetene til videre vekst.

Fylkestinget viser til at næringslivets betydning og dermed også viktigheten av næringslivets transportbehov også slår igjennom i transportstrategiene i Fylkesplan for Nordland.

- Stimulere til effektive transportmuligheter tilpasset næringslivets behov, for å skape robuste regioner og økt verdiskapning
- Tilstrebe økt bruk av miljøvennlige transportmidler
- Arbeide for en vesentlig satandardforbedret E6 som gjennomgående landverts infrastruktur for nordområdene, samt en vesentlig standardforbedret land- og sjøverts infrastruktur for mer effektiv sjøtransport
- Bidra til å tilrettelegge for godt fungerende øst-vest forbindelser som transportkoridorer ut og inn av landet

Fylkestinget er tilfreds med at staten overfører ansvaret for øvrige riksveger og riksveifergesamband til fylkeskommunene. Veiene og fergesambandene bør selvfølgelig ha en rimelig standard ved overleveringen, hvis ikke må fylkeskommunen få kompensasjon for kostnader til nødvendig opprustning til rimelig standard – gjennom inntektssystemet eller på annen måte. Fylkestinget er ikke tilfreds med forslaget til økonomisk overføring av ansvaret for øvrige riksveier og riksveifergesamband til fylkeskommunene og forutsetter at dette blir tatt opp til nærmere drøfting senere. Kystriksveiene er viktige for den ytre nord-sør forbindelsen. Kystriksveiene må utbedres til en standard som tjener næringslivets behov. Av enkeltprosjekter vi vil trekke frem ved økte bevilgninger, er Kystriksveien Rv 17 fra Bodø og sørover. Veien har stor betydning for næringstrafikk fra distriktene og inn til stamvegnettet.

Raskt økende sjømatproduksjon fra fergeavhengige steder krever øket fergekapasitet med frekvenser og rutetider som ikke hindrer effektiv transport fra produksjonssted til kunde.

Ettersom fersk sjømat fra Nord-Norge ikke tåler transporttiden med båt til Europa, er togtransport på en størst mulig del av transportveien den mest miljøvennlige transportformen. Med raskt voksende ferskfiskmarkeder i et Øst-Europa med økende kvalitetskrav, er det viktig å få tog med fisk raskest mulig over fra Nordlandsbanen til Meråkerbanen til det svenske jernbanenettet. Fylkestinget mener derfor at det bør etableres et "direktespor" fra Nordlandsbanen til Meråkerbanen, evt. at man (midlertidig) finner en annen ordning som fører til minst mulig tap av tid ved overgang mellom de 2 banene.

Fylkestinget mener at forholdene må legges bedre til rette for økt konkurranse om godstransport på jernbane. Det vil øke mulighetene for å få i stand de togtransporter som eksportører/vareeiere er best tjent med.

Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Fylkestinget mener at riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner er det første leddet i denne kjeden. God infracstruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskapning.

### **Nord-Trøndelag – utdrag fra fylkestingsvedtak april 08**

- Fylkestinget mener de økonomiske rammene i forslaget til NTP er alt for små og forutsetter at den økes ut over de skisserte 20% som ligger i forslaget. Innafor den økonomiske ramma som er foreslått støtter fylkestinget økt prioritering av drift- og vedlikehold for å ta vare på eksisterende infrastruktur. Vektleggingen av mindre omfattende trafiksikkerhetstiltak er positiv, men rammene for investeringsmidler innenfor samferdselssektoren må økes.
- Fylkestinget mener det er uheldig at forslaget innholder en relativ forskyving fra øvrige riksveger til stamveger og forventer at dette blir rettet opp i den videre behandling. Det er spesielt store behov for økte rammer innenfor øvrige riksveger der det er påkrevet med en betydelig økning for å løse forestående utbedringsbehov. Eksempel prosjekt riksveg 17 Namsos – Steinkjer og bru til Jøa.
- Fylkestinget ber om at prosjektet E6 Nes bru flyttes fram til perioden 2010-2013 for å løse den prekære trafikksituasjonen i dette området.
- Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjonen om "Trondheim – Steinkjer 1 time". Realisering av Gevingåsen tunnel er viktig, men dette tiltaket må følges opp med ytterligere investeringer inkludert elektrifisering i planperioden. Fylkestinget mener det vil være riktig å foreta en samlet utbygging av jernbane og veg på strekningen Stjørdal – Åsen. Fylkestinget mener at en opprustning og elektrifisering av Meråkerbanen er nødvendig for å få til en sammenhengende transport Stockholm – Østersund – Trondheim – Oslo. Fylkestinget ser det også som viktig å få til en avklaring av Namsosbanens framtid. Det er viktig at det etableres en godsterminal for jernbane i Nord-Trøndelag.
- Det er behov for radikal endring rundt planlegging og finansiering av store infrastrukturprosjekt innen samferdsel. E6 Trondheim – Steinkjer motorvegstandard med alternativ finansiering. Fylkestinget aksepterer å benytte bompenger for å delfinansiere oppgraderingen på alle strekninger hvor trafikkgrunlaget gjør dette mulig og det er lokal oppslutning til dette.
- Fylkestinget beklager at det ikke er rom for mer omfattende utbygging av infrastrukturen i sjø og økt tilrettelegging for sjøtransport.

### **Sør Trøndelag – utdrag fra fylkestingsvedtak april 2008:**

Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at de statlige investeringsrammene er for små i forhold til de behovene vi ser i regionen. Det er nødvendig med en vesentlig økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de

behov vi ser i fylket. Den sterke prisstigningen de siste årene innen bygg- og anlegg har medført at man har fått utført mindre produksjon enn forutsatt i inneværende periode. Dette etterslepet må også tas igjen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune mener det er helt nødvendig med en utbedring av Sør-korridoren. Dette gjelder E 6 i Trondheim (Tonstad – Jaktøyen) med lokale tilknytningsveier, E 6 Melhus – Støren, E 6 sør for Støren og Rv 3. Det er også viktig at sentrumstiltakene på E 6 i Oppdal gjennomføres som foreslått i NTP 2010-2019. Sluppen – Stave må også sikres finansiering slik at parallell utbygging kan skje med E 6-sør.

Etter et omforent opplegg med forskottering fra STFK og Møre og Romsdal Fylkeskommune er det igangsatt arbeid med utbygging av E 39 ved Renndal – Staurset langs Vinjefjorden. E 39 Betna – Hestneset og Leirvika – Renndalen videre innover langs Vinjefjorden fra Staurset, må fullføres i 2014-2019 slik at alle de verste flaskehalsene på denne stamvegen blir fjernet innen 2020. Vilkåret for vedtaket er videre utbygging av E 39 ved Harangen – Høgkjøen i 2011.

Rv 3 er selve livsnerven for landverts nyttetransport mellom det sentrale Østlandsområdet og Midt-Norge. På lange strekninger av Rv 3 har storbiltransporten 30 cm til disposisjon på hver side av bilen. Med høye biler og dagens dårlige kurvatur sier det seg selv at denne trafikken er risikobetont. Trafikksikkerheten er på et lavmål og ulykkesfrekvensen stor. På strekningen Ulsberg – Kolomoen er det ikke mulig å snakke om 0-visjon. Høringsuttalelsen legger opp til en begrenset utbygging (Løten – Grundset) i siste del av planperioden ved 20% økning av planrammen. Dette er en klar underprioritering av et særlig viktig prosjekt for næringslivets transporter.

Behovet for investeringer i øvrige riksveger er stort. RV 714, 715, 705/31 og 704 står foran store utbyggingsbehov både for næringstrafikk og bedret trafikksikkerhet. Sør-Trøndelag Fylkeskommune erkjenner at også disse vegene må avgiftsfinansieres for å få akseptabel framdrift, men større andel av statsbevilgningene må flyttes over til øvrige riksveger på bekostning av stamvegene som i større grad kan avgiftsfinansieres.

Fylkestinget mener at en opprusting av jernbanen i regionen er nødvendig. En elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer bør prioriteres først, deretter elektrifisering av Rørosbanen.

Fylkestinget støtter Kystverkets initiativ for å videreutvikle forbindelsene mellom sjøtransport og andre stamnett og arbeidet med å videreutvikle farleder slik at sjøtransport fortsatt kan ivareta en viktig transportfunksjon i fylket. Vi ber også om at det vurderes å etablere en Riksvegferje mellom Hitra og Aure. Ikke minst vil dette være viktig som en ekstra sikkerhet for beboerne i øyregionen i tilfelle det skjer noe i Hitratunnellen.

Fylkestinget mener at etatsforslaget til ny standard for ferjetilbud ikke vil tilfredsstillende behovet til trafikantene i Sør-Trøndelag. For å kunne utvikle næringslivet i fylket videre og for å kunne opprettholde bosettingsmønsteret, ber derfor fylkestinget om at ferjestrategien som ble utarbeidet for Region Midt av Møre og Romsdal fylke, blir lagt til grunn ved utvikling av ferjetilbudet i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelig økonomiske rammer fra staten til dette.



## **Møre og Romsdal – utdrag fra fylkestingsvedtak april 2008:**

- Dersom rammene til drift, vedlikehold 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.
- 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. 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.
- 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 viser i denne samanheng til sitt vedtak i T-sak 45/07 i juni 07; der det står: "Fylkestinget viser elles til "eksportvegen" E 136 i strekninga Oppland grense – Ålesund som fortsatt har ei rekkje strekningar, 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, bygging 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".
- Fylkestinget peikar på at E 136 er den viktigaste eksportvegen frå Møre og Romsdal med særst høg del næringstransport.
- P.g.a. at vegstandarden er dårlegare på delar av strekninga rundt Tresfjorden og ikkje minst mellom Våge og Måndalstunnelen (Vågetunnelen) enn mellom Flatmark og Monge 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. Denne strekninga må difor gjennomførast tidlegast mogleg i

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

- Fylkestinget går inn for at utbygginga av stamveg E 136 Ålesund – Oppland grense primært skjer i ein samla pakke som OPS/Prosjektfinansiering, her med målsetting om at heile strekninga må vere ferdigstilt i løpet av vegplanperioden. Gjennomføringa i planperioden vil kunne bli:
  1. Tresfjordbrua og Vågetunnelen.
  2. Breivika – Lerstad.
  3. Flatmark – Monge – Marstein.
  4. Veblungsnes.
- Fylkestinget meiner etatsforslaget til ny standard for ferjetilbod både for stamvegsambanda og for øvrige riksvegsamband ikkje vil tilfredsstillе 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 ferjetilbod i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelege økonomiske rammer frå staten til dette.
- Fylkestinget vil påpeike at NTP 2010-2019 må markere ei kursendring i høve til E 39 Kyststamvegen.

#### **Sogn og Fjordane – utdrag fra fylkestingsvedtak april 2008:**

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

E 39 Torvund – Teigen  
E 39 Lavik ferjekai  
E 39 Vadheim- Sande  
E 39 Trafikkløysing i Førde sentrum  
E 39 Årdal – Skei  
E 39 Langs Breimsvatnes (Gullkista)  
E 39 Utbetring Anda ferjekai  
E 39 Opprusting Lotetunnelen

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

- Stamveg E 16 frå Bergen til Oslo med avgreining på Rv 5 til Skei har framleis lange strekningar og flaskehalsar der det hastar med utbetring slik at perontransport og spesielt næringstransport får betre vilkår.
- For å få sikker framkomst for næringstransport og andre hastar det med utbetring av Rv 15 Strynefjellstunnellane.
- Sogn og Fjordane er eit fylke med stor verdiskaping, men har dei seinare år vore det fylket som har hatt størst fråflytting. Fylkestinget fryktar at denne tendensen vil halde fram dersom fylket ikkje får bygd ferdig ein infrastruktur som fremjar robuste

bu- og arbeidsområde. Utbygging av ein ytre trase langs kysten (Kystvegen) er viktig for utviklinga av næringslivet i kystkommunane, og vi ber om at det vert laga ein strategi for realisering av Kystvegen frå Bergen til Ålesund, som eit viktig supplement til Stamveg E 39.

- Stad Skipstunnel, som er eit nasjonalt prosjekt med god samfunnsnytte for sjøtransport, næringsliv, reiseliv og sambinding av regionar, må byggjast for å betre regulariteten og tryggleiken langs kysten vesentleg. Stad Skipstunnel må inn som eigen post på statsbudsjettet.
- Midlane til fiskerihamner må aukast for å ta vare på og auke moglegheitene for fiske med utgangspunkt i lokalsamfunn langs kysten.

### **Hordaland – utdrag fra fylkestingsvedtak april 08:**

Fylkestinget føreset at stamvegar skal ha stamvegstandard.

- Fylkestinget vil understreke E39 Rådal-Svegatjørn som det høgast prioriterte stamvegprosjektet på E39 i Hordaland. Fylkestinget viser til komande handsaming av bompengesøknad for dette prosjektet og ber særleg om at det i NTP 2010-2019 vert lagt opp til ein auke i den statlege finansieringsdelen, som saman med lokal delfinansiering kan sikre eit fullfinansiert opplegg for gjennomføring av prosjektet med oppstart i 2010.
- Fylkestinget ser det som viktig å få slutført arbeidet med å utbetre E39 over Stord til fullgod gjennomgåande standard. Fylkestinget viser til komande handsaming av søknad om vidareføring av bompengeskatt på ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg til dette prosjektet. Fylkestinget vil understreke føresetnaden om 50% statleg del i det opprinnelege finansieringsopplegget for det gjennomførte utbetningsarbeidet og legg til grunn at staten no løyver manglande stamvegmidlar tilsv. 40 mill. kr. Fylkestinget vil og understreke behovet for ytterlegare statlege midlar i opplegget for vidareføringa av utbetningsarbeidet.
- Stamvegen E134 er eit viktig aust-vest samband for Hordaland. Fylkestinget ser det som uheldig at det ikkje er sett av midlar til nye strekningsvise investeringstiltak på E134 i Hordaland i planforslaget til NTP 2010-2019. Fylkestinget går inn for omlegging av strekninga Grostøl-Vågsli og Stordaltunnelen i Etne kommune som prioriterte prosjekt i Hordaland på denne stamvegstrekinga. Fylkestinget vil understreke miljøvinsten av tunnelane, og at minst ein av etappane Røldal aust/vest kjem inn i planperioden.
- Fylkestinget vil peike på at Nyborgtunnelen (E39 Klauvaneset- Vågsbotten) vil vere eit viktig ledd i ei heilskapleg transportløyning for nordre deler av Bergen og Nordhordland. Denne bør ha oppstart i planperioden.
- Fylkestinget er sterkt uroa over forslaget til investeringsramme til øvrige riksvegar i Hordaland. Ei slik rekordlåg ramme vil få uheldige konsekvensar for utvikling av kommunikasjonar og samferdsel i fylket. Fylkestinget ber om at den fylkesfordelte riksvegråma til Hordaland vert auka vesentleg over dagens nivå på 300 mill. kr.

## **Rogaland – utdrag fra fylkestingsvedtak april 08:**

Selv om forslaget til NTP, etter RFKs mening, ikke i tilstrekkelig grad tar opp forslag til endring av finansieringsystemene, er det positivt at planforslaget anbefaler økt bruk av OPS-løsninger og prosjektfinansiering. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler Rogaland fylkeskommune at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.

Rogaland fremhever følgende prosjekter som aktuelle OPS-prosjekter:

- Ryfast/Rv 13
- E 39 Rogfast
- Bybane på Nord-Jæren

Prosjektfinansiering vurderes som aktuelt for alle større prosjekter i Rogaland.

RFK slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.

RFK forutsetter at viktige stamvegprosjekter i Rogaland prioriteres i den endelige St.meldingen om NTP, dette gjelder:

- E 39 Stangeland – Sandved
- E 39 Eiganestunnelen og Smiene-Harestad
- E 39 Rogfast
- E 39 Mindre utbedringer i Dalane
- E 39 Sandved – Ålgård – Hove
- E 134 Utbedringer Haugesund-Vindafjord og Lauvareid/Håland i Haugalandspakken
- E 134 Nye tunneler ved Røldal

RFK vil presisere at prosjektene E 39 Eiganestunnelen og Smiene- Harestad er prioritert i gjeldende NTP for perioden 2006 – 2015.

I forhold til E 39 Kyststamvegen viser for øvrig RFK til de felles prioriteringene de fire vestlandsfylkene har gjort i Transportplan Vestlandet.

I forhold til E 134 med nye tunneler mellom Seljestad og Haukeli vises til de prioriteringene som er gjort av bedrifter/næringsliv, fylkeskommuner, kommuner og lokalmiljø i hele E 134 sitt influensområde.


**Avslutning:**

Til slutt bes om at FHLs og kystfylkenes prioriteringer/uttalelser blir tatt hensyn til i Samferdselsdepartementets videre behandling av NTP.  
FHL står selvsagt til disposisjon hvis det er ønskelig med opplysninger om flere forhold knyttet til fiskeri- og havbruksnæringens transportbehov.

Med vennlig hilsen

**Fiskeri- og havbruksnæringens  
Landsforening**

Geir Ove Ystmark  
Direktør næring  
(sign)



Jonulf Straume  
Føgsjef

cc: Samferdselsavdelingene i angjeldende fylker.  
cc: NHO sentralt og lokalt