

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./GEK:	PLS
24. OKT. 2008	
S.NR.:	08/173-216
ARKIVKODE:	412.3 AVSKRIFET



**Møre og Romsdal fylke**  
FYLKESORDFØRAREN

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		MR 28871/2008/	Magne Vinje, 71 25 87 48	24.10.2008

## **Stortingsmeldinga om Nasjonal Transportplan 2010-2019: Store utfordringar i handlingsprogrammet for øvrige riksvegar i Møre og Romsdal**

Vegnettet er i ein slik stand at det fører til svekka konkurransekraft for vårt næringsliv. Vegnettet er eit hinder for utvikling av robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Møre og Romsdal fylke krev derfor ein kraftig auke i vegløyvingane i perioden 2010-2019. Vegbygging er viktigare for å sikre næringsliv, pensjonar og velferd i framtida, enn plassering i pensjonsfondet. Vegbygging er ei investering med lågare risiko enn plassering av formua i utanlandske aksjar.

Målsettinga bør vere at kjende investeringsbehov på stam- og riksvegane blir gjennomført på 20-25 år i staden for 50-70 år slik det vil bli med det investeringstempoet vi har i dag.

I perioden 2010-2019 reknar vi med at det totalt må løyvast 190-200 mill. kr til vedtekne årlege refusjonar til bompengeselskap etter at ferjesamband blir lagt ned og erstatta av fast vegsamband (dvs. alternativ bruk av ferjetilskott). Desse refusjonane skal tilsvare dei midlane som staten sparar i tilskott til ferjedrifta (drifts- og kapitalkostnader) og justert for vedlikehaldskostnadene av den nye vegen.

Til andre vedtekne refusjonar, lova tilskott, fullføring av anlegg som venteleg blir starta opp i 2009 og andre heilt nødvendige tiltak trengst det i 10 års perioden om lag 250 mill. kr. Desse bindingane er særleg knytt til åra 2010 og 2011, med ca 170 mill. kr i 2010 og knapt 60 mill. kr i 2011.

Dersom det skal setjast inn større ferjer i ein del samband i åra framover, vil det krevje relativt store investeringar i kaianlegg. Nødvendige tiltak på ferjekaikonstruksjonar og nokre få heilt nødvendige tiltak på landsida, vil krevje til saman minst 200 mill. kr, men behovet er truleg minst 700 mill. kr. Av dette beløpet må det investerast rundt 100 mill. kr i ferjekaikonstruksjonar i 2010, dersom alle anbodssambanda skal vere i drift frå 1. januar 2011 og det samtidig skal setjast inn større ferjer enn i dag for å få større kapasitet. Fylkestinget har ved fleire høve (m.a. i sakene T-12/05 og T-3/08) uttalt at dei store ferjekaiinvesteringane som blir ei følgje av å lyse ut ferjesamband på anbod, ikkje i urimeleg grad må gå ut over veggramma til Møre og Romsdal.

Når det gjeld mindre investeringstiltak på det øvrige riksvegnettet, vil vi nemne at det er registrert behov for gang- og sykkelvegar for 700-800 mill. kr. I tillegg er det behov for mykje midlar til ulike mindre utbetringstiltak i vegnettet og til trafikksikringstiltak, samt midlar til kollektivtransporttiltak og universell utforming og miljø- og servicetiltak.

Dersom ramma til rassikring blir om lag 1 mrd. i året i perioden 2010-2019, vil truleg Møre og Romsdal kunne få gjennomført fleire rassikringsprosjekt, m.a. på rv 60 og rv 63. Til fullføring av rassikring av rv 60 Røyr-Hellesylt trengst det 750-800 mill. kr.

Dersom ein ikkje får rentefrie lån, er det behov for 850-900 mill. kr i statsmidlar for å byggje rv 659 Nordøyvegen. Når dette prosjektet skal byggjast i løpet av ein periode på 3-4 år, må det løyvast langt meir midlar desse åra enn det som vil vere gjennomsnittsløyvinga i 10 års perioden.

#### **Møre og Romsdal fylke krev:**

- At sparte ferjesubsidiar må løyvast over post 72 om ferjedrift og bli øymerka det aktuelle prosjektet, jf. m.a. sak T-40/08 om riksvegbudsjettet for 2009. Det er totalt uakseptabelt at slike refusjonar skal takast av den fylkesfordelte ramma (post 30).
- At rammene til ferjedrift må vere tilpassa gjennomføring av fylka sin vedtekne ferjestandard i ferjestrategien.
- At alle kostnader til nødvendige ombyggingar av ferjekaier, som er ein konsekvens av anbudsutlysning av ferjesambanda, blir dekt av ein sum til heile landet til slike formål. Dette beløpet må aukast monaleg i forhold til forslaget frå transportetatane av januar 2008, og løyvingane må kome i 2010-2013. På bakgrunn i at fleire ferjesamband skal utlysast med det aller første, krev Møre og Romsdal fylke ei rask og positiv avklaring frå Samferdselsdepartementet på denne viktige utfordringa som er avgjerande for eit framtidretta ferjetilbod i Møre og Romsdal.

#### **Møre og Romsdal fylke vil i tillegg peike på:**

- At det må løyvast minst 1 mrd kr til rassikring på landsbasis. Med tanke på dei mange rasutsette strekningane i Møre og Romsdal vil det vere eit rimeleg krav at omlag 15% av rassikringsløyvingane går til Møre og Romsdal. Dermed vil det på det øvrige riksvegnettet vere mogleg å fullføre rassikring av rv 60 Røyr-Hellesylt og nokre andre nødvendige rassikringstiltak. Løyvingane til Møre og Romsdal må kome først i perioden.
- At den fylkesfordelte ramma (eksklusiv rassikring) må aukast med minst 30 % ut over basisramma i transportetatane sitt forslag til NTP 2010-2019, for å kunne gjennomføre det høgst prioriterte prosjektet på øvrige riksvegar i Møre og Romsdal utanom rassikring, som er Nordøyvegen på rv 659. Ramma til Møre og Romsdal må vere minst 2,0 mrd.kr i perioden 2010-2019, men i tillegg kjem som nemnd midlar til rassikring, ferjekaier og utbetaling av ferjesubsidiar til bompengeprojekt.
- At den fylkesfordelte ramma – pga dei store bindingane - må vere monaleg høggre i 2010 og 2011 enn gjennomsnittet for 10 års perioden. Det same blir tilfelle når Nordøyvegen skal byggjast. Svært store svingingar i investeringar til vegbygging blir ei utfordring når det blir rammeoverføringar til fylka. Dette kan td løysast ved at det blir oppretta regionale fond med opning for lån på gunstige vilkår (rentefrie eller lågrente).

Med helsing



Olav Bratland  
fylkesordfører