

Til
Transport- og kommunikasjonskomiteen
Partia på Stortinget



Høyringsuttale til Meld. St. 14 Nasjonal Transportplan 2025-2036 frå Sogn og Fjordane Næringsråd.

Sogn og Fjordane Næringsråd vedtok på styremøte 20. januar 2020 prioriteringar for NTP-prosjekt i Sogn og Fjordane. Det vart vedteke at aust – vest sambandet over Hemsedal og ferjefri E 39 skal ha hovudprioritet i arbeidet med rulleringar av NTP framover. Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å kome med følgjande høyringsuttale til handsaminga av Meld. St. 14 NTP 2025-2036 i komiteen og seinare i Stortinget.

Aust -Vest samband Rv 52/ Rv 5:

Rv 52 vart vald som framtidig næringsstamveg Aust – Vest av Samferdsledepartementet og stadfesta i Kvalitetssikringsrapporten som var framlagt 13. januar 2017. Grunngevinga for Regjeringa sitt val av Rv. 52 over Hemsedalsfjellet som hovudstamveg mellom aust- og vestlandet var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Prioritert tiltak.

Rv. 52 Tunnel Borlaug – Bjøberg. Vegstrekninga er omtalt i KVU, Rv. 7 og Rv. 52. Tunnel gjennom Hemsedalsfjellet mellom Bjøberg og Borlaug er avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet med nesten fullstendig vinterregularitet. Prosjektet må fullførast i planperioden 2025-2036.

I regjeringa sitt forslag til NTP 2025-2036 heitet det:
«Veien har en høy tungbilandel og er den foretrukne strekningen for tunge kjøretøy nord for Hardangervidda mellom øst og vest. Det prioriteres utbedringer på strekningen som øker fremkommeligheten og regulariteten, spesielt vinterstid.»

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at følgjande merknad blir teken inn:

- *Desse medlemane* viser til at Rv 52 vart vald som næringsstamveg aust – vest av Samferdsledepartementet og seinare stadfesta i Kvalitetssikringsrapporten som vart lagt fram 13. januar 2017.
- *Desse medlemane* ber om at tunnel Borlaug-Bjøberg på Rv 52 blir omtalt med merknader i planen, og det ein får på plass eit plangrunnlag med kommunedelplan før neste rullering av NTP.

Ferjefri E39:

Ferjefri E39 er Vestlandet sitt Inter-City samband og det viktigaste sambindingsprosjektet på Vestlandet. Visjonen om ferjefri E39 må vidareførast og forsterkast gjennom arbeidet med rulleringa av NTP 2025-2036.

Prioriterte tiltak på ferjefri E 39 frå Sogn og Fjordane Næringsråd.

1. Storehaugen – Førde
2. Byrkjelo – Svarstad
3. Bogstunnelen – Sunnfjord grense

E39 Storehaugen – Førde

I regjeringa sitt forlag til NTP 2025-2036 heiter det:

«E39 mellom Storehaugen og Førde i Sunnfjord kommune er bratt med flere hårnålskurver, og går gjennom Førde sentrum. Det er fremkommelighetsproblemer for tungtrafikken. Det er behov for å redusere reisetiden og bedre trafikkisikkerheten. Veien vil bli lagt utenfor bebyggelsen i Førde. Strekingen har vedtatt reguleringsplan. Prosjektet kan være aktuelt for oppstart i første seksårsperiode. Sum investeringer, 4,0 milliarder kroner.»

Arbeidet med bompengeproposisjon og KS2 blei sett på vent på grunn av rulleringa av NTP. No er E39 Storehaugen-Førde inne fullfinansiert med oppstartløyving i første planperiode og no må dette arbeidet slutførast så snart som råd.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at følgjande merknad blir teken inn:

Desse medlemmane viser til arbeidet med bompengeproposisjonen og KS2 vart sett på vent på grunn av rulleringa av NTP. No er E39 Storehaugen-Førde inne med oppstartløyving i første planperiode og då må dette arbeidet slutførast så snart som råd.

Desse medlemmane ber om at arbeidet med bompengesøknad og KS2 blir gjennomført så snart som råd og at det kjem oppstartløyving for E39 Storehaugen-Førde i løpet av 2025.

E39 Byrkjelo – Svarstad.

Byrkjelo – Svarstad – Grodås er eit av dei prosjekta på ferjefri E39 som har høgast samfunnsnytte. Det gjev ei innspart reisetid på meir enn 1 time i høve til dagens E 39. Reisetida mellom Byrkjelo og Svarstad vil bli på ca. 15 minutt, og reisetida mellom Sandane og Stryn vil bli på 35 minutt. Det vil gje ein ny bu- og arbeidsregion i Nordfjord.

Byrkjelo – Svarstad vil knyte saman søre Sunnmøre med eit folketal på om lag 60.000 innbyggjarar med resten av Vestland, og det vil også bli ein viktig tilførselsveg til aust – vest sambandet over Hemsedal. I tillegg til innkorting av reisetid vil dette sambandet også fjerne ein krevjande flaskehals med tunnel gjennom Utvikfjellet og det er ei ferjefri strekning. Det vart godkjent kommunedelplan for strekninga Byrkjelo-Svarstad-Grodås i 2020.

Prosjektet kan delast opp i 2 deler. Byrkjelo-Svarstad og Svarstad-Grodås. Kostnadane for heile strekninga er 12.6 mrd. 2021 kroner og for strekninga Byrkjelo-Svarstad 9.8 mrd. 2021 kroner. Netto nytte pr. budsjettkroner er $NNB = + 0.16$ og det er eit av få prosjekt i landet med positiv NNB.

Det vart starta med vindmåling for brua i 2022.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at følgjande merknad blir teken inn:

Desse medlemmane ber om at visjonen med ferjefri E39 må vidareførast og forsterkast. Det må leggast vekt på å få redusert reisetida på E39 i tillegg til å knyte saman folkerike områder.

Desse medlemmane viser til at Byrkjelo-Svarstad er det prosjektet på ferjefri E39 som kortar ned reisetida mest og at det er godkjent kommunedelplan på strekninga. No hastar det med å kome vidare med reguleringsplanarbeidet for Byrkjelo-Svarstad før neste rullering av NTP.

E39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense:

E 39 Bogstunnelen – Sunnfjord kommunegrense låg inne i 2. periode i NTP 2018-2029. Den var kostnadsrekna 1.125 mrd. Strekninga er ein alvorleg flaskehals på ferjefri E39 i Sogn og Fjordane. Særleg gjeld dette på strekninga frå Vadheim til Bogstunnelen. Ei opprusting og utbygging av denne strekninga vil vere ei naturleg vidareføring av E 39 Storehaugen – Førde.

Reguleringsplanen for strekninga er ferdig, men Statens Vegvesen har ikkje gjennomført KS1 og KS2. Målsettinga må vere å få på plass ei fullverdig opprusting med tunnel.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at følgjande merknad blir teken inn:

Desse medlemmane ber om at Statens vegvesen gjennomfører kvalitetssikringa av E39 Bogstunnelen- Sunnfjord grense slik at prosjektet kan kome i posisjon ved neste rullering av NTP.

Andre viktige vegstrekningar som Sogn og Fjordane Næringsråd har sendt høyringsuttale om tidlegare, og som er omtalt i stortingsmeldinga.

Både Rv 15 Strynefjellet og Rv 13 Vikafjellet er svært viktige vegar for næringslivet i Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane Næringsråd har tidlegare sendt høyringsomtale om begge desse strekningane og dei er også omtalt i stortingsmeldinga.

Rv. 15 Strynefjell

«Veien er en del av tilknytningen mellom Nordfjord og aksene Oslo-Trondheim. Strekningen har høy tungtrafikkandel og er viktig for næringslivet på Nord-Vestlandet, og er i tillegg en viktig turistvei. Strekningen er skredutsatt, og tunnelene har dårlig standard og tilfredsstillende ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Det er behov for å bedre regulariteten og person- og godstransporten og tilfredsstillende tunnelsikkerhetsforskriften. Det foreligger ikke kommunedel- eller reguleringsplan for strekningen. Sum investeringer, 5,9 milliarder kroner.»

Kommentar frå Sogn og Fjordane Næringsråd.

Sogn og Fjordane Næringsråd er glade for at Rv 15. Strynefjellet ligg inne med 5.9 mrd. kroner i planperioden. Det blir svært viktig å gjere ferdig alt planarbeid i god tid før neste rullering av NTP.

Rv 13 Vikafjellet

I Stortingsmeldinga er Vikafjellet med som ein del av Rv 13 Skare-Sogndal.

«Strekningen er veldig rasutsatt, og har dårlig standard. Nye Veier legger til grunn å oppnå mest mulig rassikring for hver krone som brukes, samt å identifisere veistrekninger som ikke har akseptabel veistandard. Kostnad, 3,7 milliarder kroner. I tillegg inngår også strekningen over Vikafjellet i Nye Veiers portefølje og må på ordinær måte prioriteres innenfor selskapets økonomiske rammer og styringsmodell. Selskapet har ikke avsatt midler til bygging av ny Vikafjelltunnel i planperioden».

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til høyringsuttale frå Vestland fylkeskommune om Vikafjellstunnelen og ber om at Stortinget følgjer opp dette:

«Vikafjellstunnelen må prioriterast i planperioden.

Rv. 13 Vikafjellet er det hyppigast stengte vegsambandet i Sør-Noreg grunna skred og vanskelege køyreforhold vinterstid, og må inn i planporteføljen. Både Statens Vegvesen og Nye Veier as viser til at økonomiske løyvingar for bygging av Vikafjellstunnelen er ei rein politisk prioritering. Vestland fylkeskommune understrekar at i tillegg til verdien av å sikra Vik kommune vinteropen veg, så må det beredskapsmessige leggjast større vekt enn det hittil har gjort.»

Andre strekningar i Sogn og Fjordane som er nemnde i stortingsmeldinga.

E16 Hylland-Slæn

E16 mellom Hylland i Aurland og Slæn i Voss kommune går gjennom Nærøydalen, som er utsatt for skred og steinsprang, og er ofte stengt. Tunnelene i Stalheimskleiva innfrir ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Det er behov for å bedre trafikksikkerheten, redusere faren for skred og innfri forskriftskravene. Strekningen har vedtatt reguleringsplan. Sum investeringer, 2,5 milliarder kroner.

Rv. 5 Erdal-Naustdal

Rv. 5 mellom Erdal og Naustdal i Sunnfjord kommune er svært skredutsatt. Det er behov for å redusere skredfaren og bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten. Det må utarbeides reguleringsplan for strekningen. Sum investeringer, 3,4 milliarder kroner.

E39 Klakegg–Byrkjelo

Utfordringene i Våtedalen er snø- og sørpeskred med stort trykk. Prosjektet innebærer bygging av ny tunnel og vei i dagen for å sikre dagens E39 mellom Nordfjord og Sunnfjord/Sogn for skred. Det må utarbeides reguleringsplan for strekningen. Sum investeringer, 2,0 milliarder kroner.

E39 Anda-Lote

Det er fra lokalt hold skissert en ny mulig utforming av fjordkryssingen Anda–Lote som, etter deres beregninger, kan redusere investeringskostnaden på E39 vesentlig. Samferdselsdepartementet vil derfor gi Statens vegvesen i oppdrag å foreta en utredning og vurdering av den alternative løsningen for denne fjordkryssingen.

Regjeringen vil komme tilbake til oppdatering av ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei dersom den kan anvendes for et konkret utbyggingsprosjekt.

Stad Skipstunnel

Dette er henta frå Stortingsmeldinga.

«Kombinasjon av havstrømmer og topografi (undersjøisk) skaper krevende seilingsforhold rundt Stad. Dette medfører blant annet at fartøy venter i stedet for å passere Stad under dårlige værforhold. Ulykkesrisikoen er også høyere enn på andre kyststrekninger. Stortinget har vedtatt bygging av Stad skipstunnel innenfor en kostnadsramme på 4 090 millioner kroner.

Kostnadsrammen er i statsbudsjettet for 2024 prisjustert til 5 060 millioner kroner. Tunnelen vil ha en lengde på 1 700 meter og være dimensjonert for at kystruteskipene til Hurtigruten og Havila kan seile igjennom. Prosjektet skal etter planen legges ut på anbud annet kvartal 2024.»

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at følgjande merknad blir teken inn:

Desse medlemane viser til arbeidet som blir gjort med anbudsdokument og utlysning og ber om at Stad skipstunnel blir lyst ut på anbud i løpet av andre kvartal 2024.

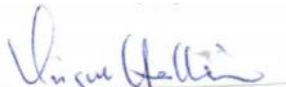
Desse medlemane ber om at prosjektet blir starta opp så snart ein har fått eit godkjent kostnadsgrunnlag.

Samandrag

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at komiteen sluttar seg til dei merknadane og kommentarane som vi har kome med for våre prioriterte prosjekt, og at dette blir teke med i det vidare arbeidet med Stortingsmeldinga.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber også om at komiteen og Stortinget følgjer opp dei andre prosjekta frå Sogn og Fjordane som ligg i regjeringa sitt framlegg.

Sogndal/Hornindal 23. april 2024



Yngve Hallén
Styreleiar



Bjørn Lødemel
Dagleg leiar