

1 Høringssvar fra kommunepartiene

2 Vik Arbeidarparti

3 Fråsegn

4 "Stortinget overfører deler av strekninga på Rv.13 frå Nye Veier til Statens Vegvesen.
5 Dette gjeld 100 km med veg frå Vinje til Sogndal, noko som reduserer Nye Veier sitt
6 ansvar på RV.13 frå 222 km til 122 km. Det vert sett av planleggingsmidlar og Statens
7 vegvesen skal prosjektera og planleggja ny Vikafjellstunnel ferdig i første planperiode,
8 samt oppgradera eksisterande veg på heile strekninga Vinje til Sogndal slik at denne er i
9 stand til å kunne ta i mot aukande trafikk i den perioden Lærdalstunnelen skal stengjast
10 grunna vedlikehald jmf. tunnelforskrifta».

11 Grunngeving/tillegg

12 Med denne setninga inn i NTP-dokumentet så viser ein vilje til å få prosjektet på rett kjøp.
13 Norges mest stengde og rasutsette fjellovergang vil få sin rettmessige plass i NTP-
14 dokumentet, samt at ein får opprusta vegstandarden på strekninga Vinje -Sogndal, som i
15 dag er elendig. Sogn vil knyta seg tettare på Bergen, som vert heilt avgjerande for vår
16 region framover, samt at beredskapen på våre kvardagsvegar vert styrka vesentleg. Rv 13
17 er den einaste omkøyringsvegen for E16 nordover. Ein over 50 år gammal vegkamp kan,
18 med denne løysinga nærma seg ei realisering.

19 Dette er løysing utan tilførsel av meir pengar, dette burde vore enkelt å få til. Ein har gjort
20 tilsvarende grep i Nord-Norge, då må dette gå her hjå oss i vest også. Viser og til notat
21 om RV13 og Villrein.

22 Veggen over Vikafjellet og ny kvalitetsnorm for villrein

23 4.4.2024 Notat **unnateke offentlegheit**. Vik kommune, Plan og forvaltning. KW & TKB

24 Villreinen er ein raudlista art og som Norge har eit særskild forvaltningsansvar for. Den
25 20.12.2023 blei det av Miljødirektoratet publisert ein rapport om klassifisering av 14 ikkje-
26 nasjonale villreinområde etter kvalitetsnorm for villrein¹. Kvalitetsnorma for villrein er et
27 kunnskapssystem som klassifiserer villreinområda i god (grøn), middels (gul) eller dårleg (raud)
28 kvalitet. Kvalitetsnorma for villrein blei vedteke av regjeringa sommaren 2020, og klassifiseringa
29 skal gjennomførast kvart fjerde år.

30 Vurderingane i rapporten tek utgangspunkt i tre delnormer: 1) *bestandsforhold*, 2) *lavbeite* og 3)
31 *leveområder og menneskelig påvirkning*. Klassifiseringa gjev tydelege signal om kva faktorar som
32 er dei største utfordringane for kvart enkelt villreinområde. Målet er at minimum middels kvalitet
33 for det enkelte villreinområde oppretthaldast eller nåast snarast mogleg. I rapporten er
34 tilstanden for Fjellheimen villreinområde, som Rv13 over Vikafjellet kryssar, klassifisert som

¹ <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/3106763>

raud, det vil si av dårleg kvalitet. Både delnorm 1 (*bestandsforhold*) og delnorm 3 (*leveområde og menneskelig påvirkning*) er vurdert å ha en dårleg tilstand. I rapporten blir det m. a. vist til viktig trekkvegar for villreinen som er vesentleg reduserte.

I eit webinar som Miljødirektoratet arrangerte 20.12.2023², blei det m. a. orientert om tiltak som bør gjennomførast i villreinområda snarast. Desse er delte inn i 6 tema. To av dei er *stoppe utbygging* og *forstyrre mindre*. Innanfor det sistnemnde er ynskjelege tiltak å redusere motorisert ferdsel, å redusere ferdsel knytt til friluftsliv og det å gjere villreinområda mindre tilgjengelege i delar av året.

Vik kommune held på med ein revisjon av kommuneplanen sin arealdel. Statsforvaltaren fremja fleire motsegn mot planforslaget, m. a. mot tre LNF-område for spreidd hyttebygging på Vikafjellet som opnar for ei mindre fortetting av eksisterande hytteområde med respektive tre, tre og ti hytter. Ein reguleringsplan vedteken i september 2023 for eit anna eksisterande hytteområde på Vikafjellet blei nyleg oppheva av statsforvaltaren på grunnlag av den nye klassifiseringa av Fjellheimen villreinområde etter kvalitetsnorma. Planen la opp til ei fortetting med 5 hytter. Desse hyttefelta er ikkje store i regional eller nasjonal samanheng. Dei minste har 7-8 hytter. Alle har færre enn 30 hytter totalt, også etter mogleg fortetting. Alle område samt fortetting av desse er i tråd med den interkommunale kommunedelplanen for Fjellheimen villreinområde 2016-2027³. Vegen over Vikafjellet er ein barriere for villreinen, både fysisk (brøytekanter, skjeringar, m. m.) og med tanke på at vegen genererer aktivitet og ferdsel som forstyrrar reinen. Dette er også omtalt i villreinplanen (kap. 7).

Når statsforvaltaren brukar motsegn for å hindre mindre fortettingar i eksisterande hytteområde på Vikafjellet, totalt 21 hytter i fire ulike område, reiser seg spørsmålet kvifor tunell under Vikafjellet, som gjer vegen over Vikafjellet om til ein veg til sommarbruk, ikkje blir sett på som aktuell tiltak for å betre tilhøva for villreinen.

Alver Arbeidarparti

Uttale fra Alver Ap om nasjonaltransportplan 2024

Alver Ap berømmar regjeringa for det arbeidet som er gjort med å revidere Nasjonal Transportplan (NTP). Det er gledelig at regjeringa leggjer liv og helse til grunn i prioritering av prosjektene i NTP.

Alver Ap vil understreke at regjeringa har gjort en god jobbe med å få fellesprosjektet Arna-Stanghelle på plass. Dette må følges opp med bompenge proposisjon og oppstartbevilging i statsbudsjett for 2025.

Alver Ap vil påpeke verdien av at Bergen og omegn har et velfungerende kollektivsystem, dette gjelder båt, buss og bane.

² Webinar: Anbefaler nye tiltak for villrein - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)

³ https://www.vik.kommune.no/f/p1/i49ce386d-72da-41f0-9996-b0837d588950/fjellheimen-villr_omraade_2016-2027_interkommunal-kommunedelplan.pdf

Alver Ap setter stor pris på at E39 Vågsbotn-Klauvaneset (Nordhordlandstunnelen) er tatt inn i NTP med full finansiering, dette er en viktig og riktig prioritering.

På pressekonferansen som ble holdt ved Kiwi på Hylkje lørdag 16. september ble det sagt byggestart er så snart som mulig. Dette ble av mange tolket til å være 2027.

Når NTP ble lagt frem viste seg at det ikke var så rett frem som det, og dette bunner ut i regjeringens omlegging av hvordan NTP er strukturert for å sikre at samferdselsmidlene brukes på en effektiv måte.

Selv om Nordhordland og folket i Nordre Åsane har fått en viktig seier i NTP er ikke kampen over. Nå må vi sikre at pengene kommer i det øyeblikket reguleringsplanen er klar og ikke senere enn i 2027.

Nordhordlandstunnelen er snart 40 år på overtid. Veien er i dag underdimensjonert for den trafikkmengden som kjører strekningen Vågsbotn-Klauvaneset hverdag (25 000 ÅDT). I tillegg vil en Nordhordlandstunnelen være avgjørende for å øke trafiksikkerheten langs strekningen som flere steder er for smal for den gule stripen som er malt i veien. Det er derfor et folkekrav om at Nordhordlandstunnelen kommer på plass så raskt som overhodet mulig.

- Alver Ap forventer at regjeringen gir Statens vegvesen tydelig melding om prioritering av prosjektet og de midlene de trenger for å få fortgang i reguleringsarbeidet.
- Alver Ap forventer at pengene til bygging av Nordhordlandstunnelen garanteres fra senest 2027.

Øygarden Arbeidarparti

Vedtatt på medlemsmøte 11.04.24

For Øygarden Arbeidarparti er omsynet til liv og helse det aller viktigaste i samferdslepolitikken. Øygarden Arbeidarparti meiner at skulevegane må sikrast og prioriterast høgt. Det inneberer både trygge gang- og sykkelstiar for dei som bur innanfor 4 km frå skulen, men også rassikring der skulebussane køyrer og trygge fotgjengarovergangar ved busstopp. Det må bety at det må prioriterast ressursar på å utbetre og oppgradera farlege og utrygge vegar og ferdslårer, framfor andre prosjekt.

I Øygarden treng delar av fylkesvegnettet oppgradering, særskilt av tryggleiksgrunnar både for bilistar og mjuke trafikantar, men også for å fremje ein mobil arbeidsmarknad og eit velfungerande næringsliv. Dette gjeldt særskilt fv. 5242 mellom Ågotnes og Møvik («Vestsidevegen») og fv. 560 mellom Skogsskiftet og

106 Vorland – og då særskilt vegen mellom Forland og Vorland, som går forbi det største
107 skulesenteret i kommunen. I tillegg er Dale bru og Tofterøy bru i dårleg stand, og
108 treng opprusting. Øygarden Arbeidarparti ser difor positivt på at NTP inneber ei
109 styrking av løyvingane til fylkesvegane, og meiner Øygarden som følgje av denne
110 styrkinga må prioriterast tyngre enn det som ligg inne i gjeldande regulering av
111 regional transportplan (RTP). Først og fremst vil Øygarden Arbeidarparti prioritere
112 utbetring av skulevegane Vorland-Forland og Vestsidevegen.

113 Med ferdigstillinga av Sotrasambandet i 2027 vert CCB-basen på Ågotnes ein endå
114 meir attraktiv lokasjon for næringslivet i Bergensregionen, noko som vil gjere
115 verksemda på basen endå viktigare i arbeidet med det grøne skiftet. Med den auka
116 ferdsla mellom Bergen og Ågotnes som venteleg vil kome vil ikkje vegen mellom
117 Kolltveit og Ågotnes lenger vere dimensjonert for trafikkmengda. Øygarden
118 Arbeidarparti meiner dei store samfunnsinteressene knytt til ferdsla mellom Bergen
119 og Ågotnes tilseier at strekninga Kolltveit-Ågotnes vert omklassifisert til riksveg.

120 Øygarden Arbeidarparti er glade for at veg- og togstrekninga Arna-Stanghelle er
121 prioritert i NTP. Strekninga er særst utsett for ras og det har vore mange trafikkulykker
122 på vegen. I tillegg er utbetring av Vossabanen og Bergensbanen av avgjerande
123 betydning om ein skal nå det nasjonale målet om å flytte 90% av godstrafikk over frå
124 veg til sjø og bane.

125 Øygarden Arbeidarparti meiner det er viktig at vidare bybaneutbygging nordover
126 framleis har framdrift.

127 Planane om ferjefri veg mellom Bjørnafjorden og Stord («Hordfast») er ikkje prioritert
128 i NTP, men det er lagt opp til å slutføre arbeidet med reguleringsplanen for
129 prosjektet. Hordfast vil redusere reisetida mellom Bergensregionen og

130 Stavangerregionen monaleg, og dermed også styrke Bergen si stilling som
131 hovudstaden på vestlandet. Øygarden Arbeidarparti ser positivt på at Hordfast
132 framleis er med i planane for framtidige vegprosjekt, og sluttar opp om Vestland
133 Arbeidarparti sin vedtekne politikk for fireårsperioden, om å «realisere ein opprusta
134 og ferjefri E39 langs nord/sør-aksen med gode koplingar til andre område i fylket».

135

136 Osterøy Arbeidarparti

137 Bjørnafjorden Arbeidarparti mener regjeringen har gjort en meget god jobb med Nasjonal
138 Transportplan (NTP). Spesielt gledelig er det at liv og helse legges til grunn i prioriteringer i
139 NTP. Videre er vi svært glad for at det prioriteres å ta vare på og utbedre eksisterende vei, og
140 bygge nytt der vi må. Og at hverdagsveier og rassikring er prioritert. Vi ser med glede at NTP
141 har fått en tydelig grønnere profil, og forventer at hensynet til klima og miljø er en enda
142 viktigere faktor framover.

143 Selv om det i NTP er satt av penger til rassikring og veivedlikehold, ønsker Bjørnafjorden Ap
144 at det blir satt av enda mer penger til dette.

145

146 Vi ønsker primært at Vestland Arbeidarparti sier tydelig NEI til Hordfast med bro over
 147 Bjørnafjorden.
 148
 149 Viser til vedtak om straks å sette i gang likeverdige utredninger av indre trasé, og at endelig
 150 trasévalg først kan tas etter dette foreligger. Dette vedtaket ønsker vi å knytte til eksisterende
 151 tekst om Hordfast i NTP.
 152
 153 Oppsummert er våre innspill til redaksjonskomiteen slik:
 154
 155 - Tydelig prioritering av klima og miljø framover
 156 - Mer penger til veivedlikehold
 157 - Mer penger til rassikring
 158 - NEI til Hordfast og bro over Bjørnafjorden
 159 - Tillegg til tekst om Hordfast i NTP
 160

161 Tysnes Arbeidarparti

162 Tysnes Ap ventar at Stortinget prioriterer byggjestart for Hordfast i første fase i NTP, slik føresetnaden
 163 har vore dei siste åra.

164 Til no har staten brukt meir enn to milliardar kroner på planlegging av Ferjefri E39 mellom Stavanger
 165 og Bergen. Dette er mykje pengar, men kan forsvarast når me veit at denne utbygginga er rekna som
 166 den mest samfunnsøkonomisk lønsame i dei siste nasjonale transportplanane. Det viktigaste med
 167 prosjektet er likevel ei nedkorting av reisetida mellom dei to største byane på Vestlandet frå fire/fem
 168 timar (avhengig av ventetid) til to timar. Dette har landet, etter vårt syn, ikkje råd til å prioritera ned.

169 Hordfast er ein viktig del av ei naturleg satsing på den mest næringstunge delen av landet, og den
 170 klart viktigaste eksportregionen i Noreg. Næringslivet i Møre- og Romsdal, Vestland og Rogaland har
 171 såleis sett fram til at årets NTP skulle prioritera byggjestart for Hordfast i 2027, slik dei siste
 172 transportplanane har lagt opp til, og slik leiande politikarar frå ulike parti har lova i mange
 173 samanhengar gjennom snart tredve år.

174 Rogfast er i rute, og ny veg mellom Stavanger og Stord vil stå ferdig om få år. Dei nye tunnelane
 175 mellom Bergen og Os, som også er ein del av Ferjefri E39, er alt tekne i bruk. Samstundes er den
 176 delen av prosjektet som skulle spare inn mest tid for næringsliv, kollektivtrafikk, pendlarar og andre
 177 trafikkantar, altså Hordfast, prioritert ned i årets NTP. Utan bru over Langenuen og Bjørnafjorden
 178 forsvinn også ferjeavløysingsmidlane som skulle vera med på å finansiera Hordfast. Dei som i dag er
 179 avhengige av desse ferjene vil framleis måtte leva med vegar (altså ferjestrekningar) som er stengde
 180 store delar av døgnet.

181 Tysnes AP ventar at Arbeidarpartiet tek initiativ for å sikra eit breitt fleirtal for å retta opp dette når
 182 NTP skal behandlast i Stortinget seinare i år.

183

184

Kvinnherad, Sveio, Bømlo, Austevoll, Tysnes og Stord Ap står samla om følgjande uttale til framlagt NTP

Innspel til representantskapsmøte i Vestland Ap 4. mai 2024

I regjeringa sitt framlegg til ny Nasjonal Transportplan er E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast), som har lege inne som prioritert prosjekt i dei to siste NTP-ane, teke ut av prosjektportefølgjen i den kommande tolvårsperioden og over i ein såkalla «utviklingsportefølgje». I realiteten betyr dette at regjeringa legg opp til at Hordfast ikkje skal startast opp før tidlegast etter 2036. Dette er svært uheldig for den vidare utviklinga av Sunnhordland og Vestlandet, og kan ikkje akseptast.

Hordfast vert av Statens vegvesen beskrive som det beste samferdselsprosjektet i landet, og er det prosjektet som har nest høgast netto nytte for staten i heile NTP. Det vil redusera reisetida mellom Stord og Bergen med 1 t og 15 min, og saman med Rogfast vil det redusera reisetida mellom dei to store vestlandsbyane, Stavanger og Bergen, frå 4,5 t i dag til om lag 2 t. Prosjektet vil også leggja til rette for innkorting og/eller avløyning av ferjesambanda mot Austevoll og Kvinnherad. Slik vil ein knyta saman meir enn ein million menneske og nokon av landets sterkaste kompetanse- og verdiskapingsregionar i samanhengande bu- og arbeidsmarkandsregionar, og slik byggja ein sterk, attraktiv og omstillingsdyktig vestlandsregion, som kan vera ei nødvendig motvekt til det sentrale østlandsområdet.

Eit grunnleggjande prinsipp i ny NTP er med regjeringa sine eigne ord «å ta vare på det me har, og byggja nytt der me må». Ut frå dette er det uforståeleg at ein vel å byggja nytt jernbanespor til Fredrikstad og Hamar (til ein total kostnad på om lag 35 mrd kr eks mva) der det allereie er både firefelts motorveg og jernbanespor i dag, før ein byggjer ein tenleg og effektiv veg langs vestlandskysten der ferjene i dag utgjer ein stor barriere for vidare utvikling, vekst og omstilling. Det vert ekstra uforståeleg når me veit at Hordfast er eitt av dei prosjekta som ifølgje fagetatane best oppfyller dei overordna måla for den nasjonale samferdselspolitikken om å byggja større bu- og arbeidsmarknadsregionar, leggja til rette for verdiskaping og omstilling av økonomien og bidra til lågare klimagassutslepp.

Regjeringa viser til kostnadene med prosjektet som hovudårsaka til at Hordfast ikkje er prioritert. Men Hordfast har ein relativt låg netto kostnad for staten. Om ein trekkjer frå bompengar (ca 14 mrd), moms (ca 11 mrd) og sparte kostnader som følgje av avløyning av tre ferjesamband (ca 6-7 mrd), er totalkostnaden for staten ca 15 mrd. Samanlikna med td Follobanen (ca 37 mrd) og nytt jernbanespor til Fredrikstad (ca 23 mrd) er dette ein låg kostnad for å kutta reisetida mellom Bergen og Stavanger med over 1 time, og med det leggja til rette for vekst, busetting og omstilling i det som samla sett er landets viktigaste verdiskapingsregion.

Kva gjeld naturinngrep, er det i samband med reguleringsarbeidet gjort ein svært god jobb i samarbeid mellom Statens vegvesen, Statsforvaltaren og kommunane for å føra vegen så skånsamt gjennom planområdet som mogleg, og så langt det let seg gjera unngå inngrep i dei mest sårbare naturområda. Etter innspel frå Statsforvaltaren er det

230 gjort særskilde vurderingar av vegstandard, og ein har valt å gå vekk frå 110 kmt og brei
 231 firefeltsveg som først planlagt.
 232
 233 Med ny teknologi vil ein kunna redusera klimagassutsleppa i byggjefasen med om lag 80
 234 % samanlikna med det som tidlegare er lagt til grunn. Det bidreg til å styrka
 235 klimaregnskapet til prosjektet, som frå før var positivt som følgje av avløyning av
 236 energikrevjande ferjer og flytrafikk.
 237
 238 Bygginga av Rogfast er som kjent starta opp, og prosjektet vil stå ferdig i 2033. Då vil det
 239 vera ca 1 time og 15 min ferjefri reiseveg mellom Leirvik sentrum på Stord og Stavanger
 240 sentrum. Om ikkje Hordfast står ferdig om lag samsundes, vil det splitta Vestlandet og
 241 svekkja regionshovustaden Bergen, i og med at sunnhordlandsregionen i endå sterkare
 242 grad vert trekt sørover.
 243
 244 Sidan 2013 er det brukt 11 år og om lag 2 mrd kroner på å planleggja Hordfast.
 245 Reguleringsplanen er no i sluttfasen, og om ikkje prosjektet vert tilført nye midlar, vil
 246 ikkje berre mykje av arbeidet, men også verdifull kompetanse kunna gå tapt.
 247
 248 Vestland Ap bør difor krevja at Hordfast vert teke inn i prosjektprotefølgjen i ny NTP, og
 249 at det som eit minimum vert prioritert tilstrekkeleg midlar til Hordfast i første
 250 planperiode til at arbeidet med prosjektet kan vidareførast.
 251
 252 Thea Våge, Kvinnherad Ap
 253 Linn Therese Erve, Sveio Ap
 254 Thomas Kråkevik Liaøy, Bømlo Ap
 255 Sandra Henriksen Valskog, Austevoll Ap
 256 Ingrid Tysnes, Tysnes Ap
 257 Gaute Straume Epland, Stord Ap
 258

259 Voss Arbeidarparti

260 Voss Ap tar utgangspunkt i regjeringa si innstilling til ny NTP, slik den framgår av Meld. St. 14
 261 (2023-2024), og dei framlegga som vedgår Vestland fylke, slik dei framgår av
 262 Samferdsledepartementet sine fylkesmessige oversyn.
 263
 264 Våre innspel til redaksjonskomitéen er såleis kommentarar til regjeringa sine konkrete
 265 framlegg. Først, ein uttale frå Vestland Ap bør berømma regjeringa for å ha framskunda
 266 handsaminga av ny NTP i lys av den økonomiske situasjonen og manglande realisme i
 267 gjeldande NTP, og for å ha løfta fram sentrale vurderingskriterier som omsynet til liv og helse,
 268 klima og miljø, og for prioritering av vedlikehald, rassikring og utbetring av eksisterande
 vegnett.
 269
 269 Ei fråsegn frå Vestland Ap har stortingsgruppa vår som adressat. Fråsegna bør uttrykka glede
 270 over at K5 er prioritert i første planperiode. Det bør visast til vedtak i Vestland Ap og i
 271 fylkestinget om at fellesprosjektet Arna-Stanghelle (K5) har første prioritet, men det bør
 272 presiserast at all planlegging må vera på plass, inkludert bompengeproposisjon for

273 prosjektet, slik at det ikkje er formelle hinder for at Stortinget kan løyva oppstartmidlar ved
274 handsaming av statsbudsjettet for 2025.

275 Det kan òg vera grunn til å minna om vedtaket på fylkesårsmøtet i fjor, som var slik: «Av
276 omsyn til stor rasfare og mange ulykker er Vestland Arbeidarparti si hovudprioritering innan
277 store samferdselsprosjekt bygging av K5-prosjektet, ny E16 og Vossebana, mellom Bergen og
278 Voss. Strekninga har ei viktig regional betyding i Vestland og er hovudveg mellom Bergen og
279 Oslo. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle-Voss for å legge til rette for
280 samanhengande utbygging på strekninga Bergen-Voss.»

281 Voss Ap meiner òg at ein uttale om NTP bør seia seg nøgd med at E39 Ådland – Svevatjørn
282 (Hordfast) er plassert i den såkalla Utviklingsporteføljen, og at regjeringa legg opp til at
283 reguleringsplan for Hordfast skal fullførast. Ifølgje regjeringa vil dette «gi det beste
284 grunnlaget for å vurdere prosjektet ved en senere rullering av porteføljen når
285 handlingsrommet tillater det».

286 Her bør ei fråsegn frå Vestland Ap føya til det som var vedtaket på fylkesårsmøtet i 2023,
287 nemleg: «E-39 skal ha ei særleg kryssing ved Langenuen. Arbeidet med utgreiing av indre
288 trase skal starte straks, samtidig som en sikrer fremdrift i arbeidet med reguleringsplanen for
289 bru over Bjørnafjorden. Endelig vedtak for valg av trasé vert teke når sammenliknbare
290 kunnskapsgrunnlag for begge alternativer føreligg.»

291 Når det gjeld Vikafjellstunnelen, står følgjande i framlegget til ny NTP: «I tillegg inngår også
292 strekningen over Vikafjellet i Nye Veiers portefølje og må på ordinær måte prioriteres
293 innenfor sel-skapets økonomiske rammer og styringsmodell. Selskapet har ikke avsatt midler
294 til bygging av ny Vikafjell tunnel i planperiode». Voss Ap syner her til framlegg frå Vik Ap om å
295 overføra midlar frå Nye veier til Statens vegvesen, eit framlegg vi kjem til å støtta.

296 Avslutningsvis vil vi signalisera ein viss skepsis til dei fullmaktene som blir gjevne fagetatane
297 gjennom såkalla «porteføljeprioritering» og «portefølgjeoptimalisering». Slik
298 «optimalisering» har sjølvsagt positive sider, ved at ein kan prioritera prosjekt og ressursar
299 ut frå logistiske vurderingar. Slik kan ein «få meir veg for pengane», vert det sagt, men ein slik
300 logikk har sine grenser: Det er ikkje likegyldig kvar «fagprioriterte» vegar kjem.

301 Det er grunn til uro når det i framlegget til ny NTP heiter: «For Statens vegvesens prosjekter
302 på riksveinettet er det ikke gitt føringer om gjennomføringsrekkefølge for porteføljen, men
303 regjeringen har pekt på prosjekter som er aktuelle for oppstart i første seksårsperiode. Hvilke
304 prosjekter som startes opp i de enkelte år vil bli vurdert i de årlige budsjettene med
305 utgangspunkt i virksomhetens forslag til porteføljeprioriteringer».

306 Når det samstundes er slik at prinsippet om og fullmakter til å driva porteføljeprioritering
307 gjeld for landet som heilskap, dvs. at ein kan flytta prosjekt mellom fylke, er det avgjerande
308 kva informasjonsrutinar og politisk styring ein har ved framlegg til radikale omprioriteringar
309 frå fagetatane. Fullmaktene ein gjev fagetatane må følgjast opp med politisk kontroll, slik at
310 NTP som politisk styringsverktøy ikkje vert svekka.

311

312 Arbeiderpartiet i Bergen

313 Forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) setter hensynet til klima og natur først.
314 Arbeiderpartiet i Bergen støtter denne prioriteringen. Ap i Bergen støtter også
315 hovedinnretningen på NTP om at vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge
316 nytt der vi må.

317 Vi støtter at målet om at nullvekst i personbiltrafikken i byområdene og nullvisjonen for
318 drepte og hardt skadde i trafikken skal ligge fast. Arbeiderpartiet må jobbe fram mot
319 behandlingen for å samle bred støtte for denne innretningen.

320 Fellesprosjektet E16 Arna–Stanghelle/Vossebanen

321 Arbeiderpartiet i Bergen støtter at fellesprosjektet E16 Arna–Stanghelle/Vossebanen blir
322 prioritert i NTP. Det er viktig nå at dette prosjektet blir fulgt opp i stortingsbehandlingen
323 og at prosjektet settes igang så snart som overhodet mulig.

324 Prosjektet vil bidra til en tryggere og bedre forbindelsen mellom landets to største
325 byregioner. Dagens vei er smal og svært rasutsatt. Selv om det er gjennomført en rekke
326 ras-forebyggende tiltak, øker faren for ras. Over 50 mennesker har mistet livet på
327 strekningen siden 1992 og nærmere tusen er blitt skadet. Veien blir stadig stengt som
328 følge av ras og trafikkulykker, og omkjøringsveien på gamle riksvei 7 er et svært sårbart
329 alternativ. Å prioritere E16 Arna–Stanghelle/Vossebanen er å sette liv og helse først.

330 Vågsbotn-Klauvaneset (Nordhordlandstunnelen)

331 Utbygging av Ringveg øst Vågsbotn–Klauvaneset (Nordhordlandstunnelen) vil gi økt
332 trafiksikkerhet og fremkommelighet og bidra til å binde sammen Bergen og
333 Nordhordland.

334 Nordhordlandstunnelen langs E39 er mange år på overtid. I 40 år har lokalbefolkningen
335 årlig aksjonert for tryggere vei. Veistrekningen, med dårlig veistandard og under seks
336 meter bredde, binder sammen store næringsområder til Bergen og Vestlandet. Sterk
337 trafikk og tungtrafikk, med ca. 25.000 biler i døgnet, er mye mer enn veien er
338 dimensjonert for.

339 Bergensregionen har god forbindelse sørover. Sotrabroen vil gi bedre trafikkflyt mot vest
340 og fellesprosjektet E16/Bergensbanen vil forsterke bo- og arbeidsmarkedsregionen mot
341 øst. Nordhordlandstunnelen vil forbedre forbindelsen mot Åsane Nord og Nordhordland,
342 som også er blant de mest trafikkerte delene av kyststamvegen E39.

343 I Nasjonal transportplan heter det at: “Bergen har det mest sårbare veinettet av de store
344 byene i form av begrensede muligheter for omkjøring. Dette gir utfordringer for
345 beredskapen og lite forutsigbarhet for næringslivet. Utbygging av E39 Ringveg øst
346 (Vågsbotn–Klauvaneset) vil bl.a. gi bedre forutsigbarhet.”

347 Arbeiderpartiet i Bergen er glad for at utbygging av Ringveg øst Vågsbotn–Klauvaneset er
348 løftet høyt, med lovnader om oppstart så snart som mulig. Det er likevel skapt
349 usikkerhet rundt oppstartstidspunkt. Stortingsgruppen bør få inn en merknad om at
350 prosjektet skal gis oppstart så snart reguleringsplanen er vedtatt.

351 **Oppgradering av Fløyfjellstunnelen med et nytt løp**

352 Arbeiderpartiet i Bergen ser det som veldig positivt at regjeringen har tatt
353 Fløyfjellstunnelen inn i første planperiode, og at NTP er så tydelig med hensyn til å
354 garantere statlige midler til bybanen til Åsane.

355 Oppgradering av Fløyfjellstunnelen burde ha vært prioritert for lenge siden.
356 Arbeiderpartiet i Bergen støtter Statens Vegvesens anbefaling om et ekstra løp og at
357 oppgraderingen blir et felles prosjekt med forlengelsen til Eidsvåg. Selv om forslaget
358 henger sammen med valg av trasé for bybane til Åsane, mener vi at oppgradering av
359 Fløyfjellstunnelen med et nytt løp må starte opp snarest for å sikre beredskap og
360 trafikkavvikling i Bergen.

361 **Bybane til Åsane**

362 Arbeiderpartiet i Bergen er tilfreds med at Bybanen til Åsane ligger inne i Nasjonal
363 transportplan, og med at regjeringen har forpliktet seg til et årlig statlig bidrag på 70
364 prosent.

365 Samtidig er vi skuffet over at dagens byråd holder fast ved sin beslutning om å utrede
366 tunnelalternativet på nytt, noe som gjør at bybanen nordover blir satt på vent.

367 Vårt mål er raskest mulig byggestart for Åsanebanen. Vestland fylkeskommune har
368 understreket behovet for å sikre kontinuerlig utbygging ved å begynne byggingen med
369 strekningen Eidsvåg–Åsane. Selv om fremdriften i utbyggingen ikke blir så stor som vi
370 ønsker stiller Arbeiderpartiet i Bergen seg positivt til en slik løsning. Ap i Bergen støtter
371 fylkeskommunens planer for kontinuerlig utbygging og mener Stortinget må legge til
372 rette for bruk av lokale midler i en tidlig byggefase av byggetrinn 5, frem til statens bidrag
373 er endelig avklart.

374 **Hordfast**

375 Arbeiderpartiet i Bergen fastholder at Hordfast ikke bør bygges. Det er flere grunner til
376 det:

- 377 - Store kostnader vil ikke gi rom til andre prosjekter. NTP viser til at
378 Fjordkryssingene E39 Vik–Molde (Møreaksen) og E39 Ådland–Svegatjørn
379 (Hordfast) er to store prosjekter som alene ville lagt beslag på hoveddelen av
380 midlene som er prioritert til store investeringer i planperioden.
- 381 - Store naturinngrep er lite forenlig med behovet for å redusere nedbygging av
382 uberørt natur.

383 - Stor usikkerhet med hensyn til bærekraften i prosjektet. Vi viser her til
384 kostnadene med Ryfast der bompengene er så høye at folk flytter fra distriktet, og
385 Rogfast som foreløpig antyder bompenger på 400 kr per personbil. Det vil ikke
386 bidra til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionen.

387 Regjeringen bør ikke bruke penger på å planlegge et prosjekt som ikke skal realiseres. I
388 stedet bør regjeringen prioritere de viktigste prosjektene for vår region; Bybane til Åsane,
389 ny og trygg vei mellom Bergen og Voss og ny Nordhordlandstunnel.

390 **Satsing på jernbane**

391 Arbeiderpartiet i Bergen ber om at bruken av jernbanemidler på Østlandet prioriteres til
392 bergensbanen.

393 Jernbanen er den transportformen som er mest energieffektiv, miljøvennlig og sikker. 80
394 prosent av alle varer som kommer til Bergen fra øst, transporteres med jernbane eller på
395 vei. Med økt regularitet kan godstransporten langs bergensbanen økes ytterligere.

396 Nye Nygårdstangen godsterminal i Bergen, som ble åpnet i 2023, er tilnærmet utslippsfri
397 i drift. Jernbaneterminalene er intermodale knutepunkter, og Bane NOR har etablert
398 ekstra uttak samt pilot på ladestasjoner som kan benyttes til å lade elektriske lastebiler
399 som transporterer til og fra terminalene.

400 Jernbanen i Norge er sterkt preget av oppsplitting og ansvarspulverisering som hindrer
401 god drift. Jernbanen sliter med stykkprisfinansiering, bestiller/utfører-modell og
402 internfakturering som er kostnadsdrivende og ineffektivt. I tillegg kommer det som kjent
403 ganske store mengder med direktører og konsulenter som skal ha sitt. Summen av dette
404 gjør at milliardene som bevilges til jernbane ikke kommer til full nytte, og
405 vedlikeholdsetterslep på både tog og infrastruktur forblir vanskelig å ta igjen.

406 Arbeiderpartiet i Bergen vil at regjeringen tar effektive grep for å oppnå en mest mulig
407 samlet og integrert jernbanemodell slik at pengene som bevilges blir brukt til
408 infrastruktur og togfremføring i stedet for å gå til oppsplitting og byråkrati.

409 **Øvrig**

410 Vi ønsker at et av de fremtidige forskningssentrene for transport legges til Vestland og
411 Bergen.

412

413 **Kvam Arbeidarparti**

414 Viser til Kvam Ap sitt innspel til årsmøtet, som er oversendt representantskapsmøtet i VAP.
415 Viser til både ordlyd og grunngjeving.

416 I utkastet til NTP viser det seg at løyvingane til skredsikring av fylkesveg er på det same låge
417 nivået som det har vore dei siste åra.

418 Det var forventa at regjeringa no ville signalisera ei reell og klar auke i skredsikringsmidlar til
419 fylkesveg.

420 Kvam Arbeidarparti er kollossalt skuffa over regjeringa si innstilling. Nivået på løyvingane
421 speglar ikkje den store auken i nedbør og skred som klimaendringane vil medføra.

422 Nivået på løyvingane er heller ikkje eit sosialdemokratisk parti verdig. Det må eit
423 paradigmeskifte til i samferdselspolitikken - der me fordeler mest der standarden er
424 dårlegast. Slik me t.d. alltid har søkt gjera i den økonomiske politikken, og i helse- og
425 sosialpolitikken.

426 Eit så lågt nivå på løyvingar som er lagt opp til når det gjeld skredsikring er ekstremt
427 vanskeleg å gå til val på i rasutsatte distrikt.

428 Framlegg:

429 Opptappingsplan for rassikring av riks- og fylkesveg må iverksetjast. Løyvingane må startast
430 no, og må minst doblast i høve til NTP-utkastet.

431

432 Masfjorden Ap:

433 «Oppstart på Nordhordlandstunnelen må skje i første planperioden av NTP, elles har vi ikkje
434 truverd i Ap-politikken.»

435

436 Kvinnherad Arbeiderparti

437 I Høyringsnotat frå Samferdselsdepartementet av 4. mai 2023, vert det føreslege å innføra ei
438 ny forskrift i anskaffingslova der det vert innført nullutsleppskrav for ferjer i 2024 og
439 snøggbåtar i 2025.

440 Som det står i Stortingsmelding 14 om NTP for 2025-2036, er sjøtransportens rolle i
441 persontransporten relativt liten, sjølv om den kan ha stor betydning i enkelte geografiske
442 områder.

443 Desse geografiske områda gjeld spesielt fleire distriktskommunar langs kysten vår, der ferjer
444 og snøggbåtar er navet i kollektivtilbodet og raskaste framkomstmiddel. Særskilt lange
445 snøggbåtruter er under stort press grunna dyre og framleis umodne teknologiske
446 nullutsleppsløysingar.

447 Det er derfor av svært stor betydning for distriktskommunar med lange snøggbåtruter at krav
448 i forskrifta ikkje fører til eit svekka rutetilbod og er tilstrekkeleg finansiert.

449 Krav om null- og lav-utsleppsfartøy vil medføra store auka kostnader for fylkeskommunane,
450 også Vestland fylkeskommune. Dersom fylkeskommunane ikkje får ein tilstrekkeleg

451 kompensasjon ved innføring av forskriftskrava, kan dette mellom anna medføre følgjande
452 konsekvensar for ferje- og snøggårutene:

- 453 - Budsjettunderskot for etablering og drift av ruter.
- 454 - Eventuelle endringar av båtruter grunna nullutsleppskrav, som ikkje i tilstrekkeleg
455 grad held i hevd primærbehovet for rutene.
- 456 - Overgang til null- og lav-utsleppsløysingar vil ta lengre tid.

457 Ei god kompensasjonsordning vil på andre sida føra til:

- 458 - Auka insentiv for fylkeskommunane til å gjennomføre null- og lav-utsleppstiltak.
- 459 - Kjappare overgang til nullutslepp i persontransport på sjø
- 460 - Mindre lokal motstand frå råka kommunar, då evt. endringar i rutetilbod vil vera tufta
461 på samferdselsbehov og ikkje underfinansiering knytt til forskriftskrav
- 462 - Fylkeskommunane skal kompensera for meirkostnader ved innføring av null- og lav-
463 utsleppsruiter.
- 464 - Kompensasjonsordning for nullutslepp på ferjer og snøggåtar må på plass i
465 statsbudsjett for 2025

466

467 Ullensvang Arbeidarparti

468 **Rassikring:**

469 Vestland Arbeiderparti vil framleis prioritere rassikring av riks- og fylkesveggar på topp.
470 Vestland Arbeiderparti held då fast på å prioritera det viktigaste først - trygge arbeids- og
471 skuleveggar. Vestland Arbeiderparti har i fleire påfølgande årsmøtevedtak slått fast at vi støttar
472 nasjonal rassikringsgruppe sine konklusjonar. Det vil seie å setje av tilstrekkeleg midlar til å
473 sikra alle raspunkt som har middels høg og høg skredfaktor. Då vil desse utfordringane vera
474 løyst i løpet av 12 år. Med dagens takt vil utbetringane ta minst 36 år. Det er uholdbart. Vi er
475 vonbrotna over at framlagt NTP ikkje stettar behova for rassikring.

476 I NTP'en visar ein til at statens vegvesen har gjort ei oppdatert kartlegging av skredpunkter
477 på både riks- og fylkesveg. Det er identifisert 461 skredutsatte punkter på riksvegnettet. Av
478 desse er 255 i høg eller middels kategori. Tilsvarende er det på fylkesvegnettet nær 1 700
479 skredutsette punkt, kor 541 er i høg eller middels kategori.

480 Det er vidare eit uttalt mål i NTP'en å utbedre flest mogleg av dei kartlagte skredpunkta i
481 middels og høg kategori i løpet av planperioden. Dette krever auka løyvingar!

482 Visar forøvrig til forslag 193 innsendt til årsmøtet frå Ullensvang Arbeidarparti.

483

484 Framlegg:

485 Vestland Arbeidarparti meiner at rassikring av riks- og fylkesvegar er sterkt underfinansiert i
486 forslag til NTP. Rassikringstiltak må iverksetjast snarast, og løyvingane må minst doblast i
487 forhold til framlegget i NTP.

488 **Riksveg 13**

489 Riksveg 13 er del av Nye Veier si portefølje. Her er løyvingane til Rv13 alt for små. Det er
490 mellom E134 (Skare) og Sogndal kun planlagt bruk av 3,6 milliardar kroner dei neste 25 åra.
491 Dette er forsvinnande lite når ein tek i betraktning at vegen er 22 mil lang, spesielt rasutsett
492 (jf.NTP) og av svært dårleg generell standard.

493 Forslag til uttale:

494 Riksveg 13 er den indre stamvegen som går gjennom store delar av Vestland og Rogaland.
495 Riksveg 13 er den mest rasutsette riksvegen i Noreg. I tillegg har den dårlegast standard av
496 alle riksvegar i Noreg, med svært smal og svingete veg.

497 Nasjonal transportplan må auke satsinga på riksveg 13 og øyremerke løyvingar til
498 standardheving av vegen.

499 **E134**

500 Vestland Arbeiderparti er særst nøgd med at ny Røldalstunnel er vedtatt av Stortinget, med
501 oppstart i 2024.

502 Vintersikker E134: Andre byggetrinn på vintersikker E134 (Seljestad-Røldal-Vågsli) må setjast
503 i verk innan fyrste byggetrinn er ferdigstilt. Når byggearbeidet på ny Røldalstunnel byrjar, er
504 det viktig at det i neste revisjon av NTP kjem inn forpliktande formuleringar om neste
505 byggetrinn mellom Røldal-Vågsli. Fyrst når del 2 også er ferdigbygd har ein sikra ei
506 tilfredsstillande aust-vest forbinding på E134.

507 Ved utgreiing av vegprosjektet mellom Røldal-Vågsli, må ein greie ut tunnelløysning for å
508 undersøkje moglegheitane for å betre tilstanden for villreinen i Setesdalen-Ryfylke og
509 Hardangervidda villreinområde (jf. Meld. St. 18 - Ein forbetra tilstand for villrein). Ved å leggje
510 E134 i tunnel, vil ein slå saman dei to største villreinområda i Noreg, og dermed utvilsamt
511 betre situasjonen for villreinen betydeleg.