



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

FYLKESORDFØRAREN

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
19/91-49	21.11.19	71454/2020/113	Janne Lønsethagen , 71 28 04 85	22.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Prioriteringar i Møre og Romsdal, vedtak i Fylkestinget.

Nedanfor er vedtak frå Fylkestinget i Møre og Romsdal i sak T-53/20, Nasjonal transportplan 2022-2033, Prioriteringar i Møre og Romsdal.

Vedtaket tilsvargar vedtak i sak U-57/20, sendt inn 14.5.20, med ei endring, sjå protokoll.

Vedtak i Fylkestinget - 16.06.2020

«Rammevilkår, forventningar og hovudprioriteringar:

Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn realistiske forventningar om ei fordeling av samla ressursbruk til fylket:

- Eksport- og verdiskapingsfylket Møre og Romsdal er avhengig av god kommunikasjon for å fortsette sitt bidrag til verdiskapinga i Norge. I inneverande NTP-periode får jernbane nesten halvparten av satsinga. Nye Veier og OPS-prosjekt har også ei stor portefølje. Møre og Romsdal har ingen del i dette. I sentrale strøk dekkjer staten også mykje av kostnadene til kollektivtrafikken, fordi den går med jernbane. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd fangar ikkje godt nok opp omsyn til liv og helse, framkome og bu- og arbeidsmarknader i stor nok grad. Dagens modellar fangar ikkje opp fordelane med betre kollektivtilbod, gang- og sykkelveggar og betre flyt i trafikken i byområda, og nye modellar må utviklast eller andre kriterium leggjast til grunn for å vurdere samla berekraft i løysingane.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil at neste NTP skal fokusere sterkare på å tette gapet i standard mellom dei ulike forvaltningsnivåa på transportnettet i landet.

- Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at Nasjonal transportplan må omhandle meir enn staten sitt ansvarsområde. Kommunesektoren er vegeigar for over 80 % av vegnettet. Dei nye regionane skal overta hamner, farleier og regionale flyruter. Det regionale og lokale transportsystemet er minst like avgjerande for næringsliv og verdiskaping, busetting og miljømål som det statlege transportnettet.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande hovudprioriteringar:

1. Eit heilskapleg transportsystem der vedlikehald og fornying og drift av eksisterande infrastruktur må prioriterast først
2. Eksport- og verdiskapingsvegane
3. Gods frå veg til sjø og bane
4. Omstilling til lågutsleppsamfunnet

5. Ny teknologi – moglegheiter og utfordringar

Innanfor desse hovudprioriteringane har Møre og Romsdal fylkeskommune følgjande prioriteringar i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022-2033:

1: Eit heilskapleg transportsystem- vedlikehald, fornying og drift:

- a. Statleg program for å fjerne vedlikehaldsetterslepet (inkludert tunnelsikkerhetsforskrifta) på fylkesveg i løpet av NTP-perioden.
 - b. Auka satsing på skredsikring og trafikktryggingstiltak. Etablere ein nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innanfor høg og middels risikofaktor. Finansiering og gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.
 - c. Forsterka satsing på vedlikehaldsmidlar og fornying på riksveg
 - d. Forsterka satsing på programområdemidlar for riksveg
Fylkeskommunane må delta i avgjersleprosessen for prioritering av programområdemidlane. Høgast prioritet har E39 Veibustkrysset, E 136 Måndalen bru og utbetringar av flaskehals Innfjorden og E 39 flyplasskrysset i Ørsta
 - e. Fleire statlege program for auka rammer til fylkeskommunane for
 - overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten (inkludert ferje og hurtigbåt)
 - generelle auka løyvingar til ferjedrifta
 - kollektivsatsing gjennom å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - overgang til lågutsleppsløysingar i bussdrift
- Fylkeskommunane må delta i utforming og prioritering av programma
- f. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksvegar (gjeld FV 65, 64, 61, 60)

2: Eksport- og verdiskapingsvegane:

Fylkestinget føreset at vegprosjekt som er inne i gjeldande NTP blir gjennomført etter planen og ikkje treng prioriterast på nytt (E 39 Krabbefelt Ørskogfjellet, E 39 Lønset-Hjelset, E 136 Breivika -Lerstad, E 136 Stuguflåten – Raudstøl og E 136 Flatmark-Marstein). Inkludert desse blir da våre prioriteringar:

- a. E136 Eksportvegen Ålesund – Innlandet grense, i prioritert rekkefølge:
 - Breivika-Lerstad
 - Stuguflåten-Raudstøl- Innlandet grense
 - Veblungsnes, ny vegløysing
 - Flatmark- Marstein
 - Hjelviktunnelen
- b. E39 Årø – Hjelset. Lønset - Hjelset byggast snarast råd, Årø - Lønset planleggast og startast så snart som mogleg
- c. Bypakke Ålesund (inkludert E136 Breivika – Lerstad)
Bypakke Kristiansund (Bypakke del 1, Rensvik-Atlanten)
Bypakke Molde (inkludert E 39 Bolsønes-Årø)

- d. E 39 Volda-Furene
- e. E 39 Bjerkeset-Astad
- f. E 39 Breivika - Vegsund

- g. Korridor RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger (prosjektering)
- h. RV 70 Bypakke Kristiansund del 2: Freifjordtunnelen-Rensvik (prosjektering)
- i. RV 70 Meisingset-Ålvundfossen og Sunndalsøra – Oppdal (prosjektering, inkludert rassikring av Gråura)

Store prosjekt:

- i. E 39 Molde - Ålesund

Prioriteringar i andre periode:

- a. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E 136, RV 70 og RV 15. I desse korridorane inngår E 39 Vegsund-Breivika, Hafast, Halsafjordsambandet og **Ørstafjord/Vartdalsfjord-kryssinga**
- b. Støttetiltak til elektrifisering av FOT-ruter

3: Gods frå veg til bane og sjø

- a. **Stad skipstunnel:** Dette er det einaste store investeringsprosjektet innanfor sjøtransport og er fullfinansiert i gjeldande NTP, og Stortinget har vedteke byggstart i inneverande stortingsperiode (2017-2021). Fylkestinget føreset at dette vert gjennomført.
- b. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane.
- c. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen til det grønne skiftet.

4: Omstilling til lågutsleppssamfunn:

- a. Byvekstvtale/forenkla belønningsordning for mellomstore byregionar og mindre byar
- b. Raumabanen som forsøksstrekning for elektrifisering, eventuelt del-elektrifisering eller hydrogendrift
- c. Støtteordning til nettutbygging for elektronisk kommunikasjon samt straum til transportknutepunkt. Høgfarbtreiband og 5G mobilnett er viktige miljøtiltak og avgjerande for å sikre busetting og beredskap i heile landet
- d. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald
- e. Aktiv oppfølging av høgfarbtrebane Oslo – Trondheim/Møre og Romsdal for å bidra til å nå NTP 2022 – 2033 sine mål om gode arbeids- og marknadsregionar, nullvisjon for drepne og hardt skadde i trafikken og oppfylling klima- og miljømåla.

- f. Alle større samferdselsprosjekt skal innehalde eit miljø- og klimabudsjett og vektast mot nasjonale klimamål.

5: Ny teknologi – utfordringar og moglegheiter

- a. Teknologi og innovasjon i transportsektoren må få ein større plass i NTP. Vi foreslår finansiering av ein Smart Lab i Møre og Romsdal ved NTNU Ålesund, som kan ha ein nasjonal funksjon. Laben skal bidra til innovasjon og teknologiutvikling i transportsektoren, mellom anna med utnytting av store datamengder og ny teknologi saman med kompetanse frå lokalt næringsliv, innanfor m.a. elektrifisering og autonomi i sjøtransporten.
- b. Vegprising må utgreiast som alternativ til dagens bompengefinansiering og ferjebillettering. Målet må vere enkle og like teknologiske løysingar for riksvegar og fylkesvegar og ei finansiering som gjev like konkurransevilkår i heile landet.
- c. Satsingar som «Smartere transport i Norge» og innovasjonsprosjektet «Nye bruløysingar» med støtte frå Innovasjon Norge er døme på prosjekt som fremmar nye løysingar. Fleire prosjekt av denne typen for å utforske og implementere ny teknologi er viktig.
- d. Halsafjordsambandet er aktuelt som pilot for større fjordkryssingsprosjekt (jfr.noverande NTP).

Andre tiltak:

- Barnas transportplan bør fremme god folkehelse blant barn og unge, gjennom tiltak knytt til trafikktrygging og utbygging av gang- og sykkelvegar både i by og distrikt.
- Planmidlar. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at det blir sett av tilstrekkelege ressursar til planlegging av alle prosjekta slik at framdrifta blir oppretthalden.
- Planar for og finansiering av samfunnssikkerheit og beredskap må bli prioritert, då transportsystemet er utsett for konsekvensar av eit våtare og villare klima, og digitalisering av transport kan gje auke i sårbarheit.
- I all planlegging må det sikrast universell utforming og takast særskilt omsyn til mjuke trafikantar i alle aldersgrupper, også eldre. Nasjonal strategi for auka satsing på gang- og sykkelvegar bør reviderast.

Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår følgjande tiltak for kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid:

- Samordna planprosessar for areal, klima og transport, særleg rundt byområda
- Fortsette arbeidet med fornying og målstyring av NTP-prosessen
- Porteføljestyling av tiltaksområde, der fylkeskommunane deltek i prioriteringa
- Utfordre leverandørar gjennom innovative offentlege anskaffingar og tidleg involvering
- Vidareutvikle verkemiddel for ferjeavløysing

Planhorisonten på NTP må sjåast i lys av Koronapandemien, og det må vurderast tidlegare rullering dersom langtidsverknadene tilseier dette.

Behandling i Fylkestinget - 16.06.2020

Frank Sve (FRP) fremma på vegner av seg sjølv og Fremskrittspartiet følgjande forslag:

«Nasjonal Transportplan 2022-2033 prioriteringar i Møre og Romsdal.

Møre og Romsdal legg til grunn realistiske forventningar om fordeling av ressursbruk i dei ulike landsdelene, og har som eit av landets viktigaste både nærings og eksportfylke, behovet for klare prioriteringar for dei viktige «livsnervane» som våre hovud- transportkorridorer faktisk er i vårt fylke.

Møre og Romsdal vil derfor prioritere som NR 1:

- * Transportkorridorer E-136 frå Ålesund til Innlandet grense.
- *. Transportkorridorer E-39 Ålesund til Molde, overført til NYE VEIERE AS sin portefølje.

Følgjande prosjekt må få spesiell fokus på E-136

- Brustugelia-Rødstøl-Innlandet grense
- Flatmark-Monge-Marstein.
- Veblungsnes, ny vegtrase.
- Innfjorden utbetringar
- Måndalen bru, utbetringar.
- Hjellviktunellen.
- Oppstart av krabbefelt Ørskogfjellet
- Ny Veglinje forbi Sjøholt sentrum.
- Ny Brusdalsveg.
- Nye Lerstadvegen

Det er no «Møre og Romsdal» sin tur til å få eit prosjekt til NYE VEIER AS, - og dei har lagt til rette for strekninga E-39 Ålesund- Molde.

Vidare prioritering frå Møre og Romsdal er:

- 2: RV 70 Meisingset- Ålvundfossen
- 3: Stad Skipstunellen.
- 4: E-39. Volda- Furene.
- 5: E-39. Lønset- Hjelset
- 6: E-39. Veibustkrysset.
- 7: RV 15 Strynefjellet m/arm til Geiranger
- 8: E-39. Blindheim- Breivika.

* Møre og Romsdal ber Stortinget opprette eit statleg program for å fjerne vedlikeholdsetterslepet inkludert tunellsikkerhetsforskrifta på fylkesvegane i løpet av NTP perioden. Beregna etterslep er for Møre og Romsdal fylke 8,6 mrd 2019 kr.

* Opprette finansieringsfond på minst 2 mrd kr, for fylkesoverskridande fylkesvegar med riksvegfunksjon, - slik som til dømes FV 60, 61, 64 og 65 i Møre og Romsdal.

* Møre og Romsdal ber Stortinget gjennomføre vidare ekstern utgreiing av kryssingsalternativ for kryssing av Romsdalsfjorden med ei framtidsretta og miljømessig løysing via Romsdalsaksen. Fortsatt ferjedrift med moderne

miljømessige ferjer med døgnåpent forsvarleg tilbud, må også utgreiast nærmare. Møreaksen stettar ikkje ei forsvarleg løysing for kryssing av Romsdalsfjorden verken miljømessig, transportøkonomisk, når alternativet er planlagt ved å leggje ein E-39 trasé gjennom Molde by med heile 8 rundkøyringa, og ved bruk av djupe undersjøiske tunellar som bør høyre fortida til som plan og nasjonal vegløyning.

* Møre og Romsdal viser til at fleire vedtekne prosjekt i gjeldande NTP her i fylket, ikkje er prioritert planlagt og regulert ferdig frå Statens vegvesen sin side. Dette er sterkt kritikkverdig og det er meir som ei skandale at til dømes krabbefelt på E-136/39 over Ørskogfjellet ikkje er oppstarta, det same gjelder også fleire andre prosjekt i fylket. I staden registrerer vi at STVV prioriterer sin ressursbruk for planlegging, til uprioriterte og ikkje finansierte prosjekt slik som Bypakke Ålesund, og Møreaksen.

Møre og Romsdal ber Stortinget sørge for at ansvarleg departement følger opp at vedteken NTP danner grunnlaget også for kva og når dei vedtekne prosjekt skal planleggast og prosjekterast av STVV.

Nye Veier AS håndterbar dette glimrande og Møre og Romsdal forventar at vårt fylke får eit større prosjekt inn i Nye Veier AS sin portefølje i ny NTP.

* PRIORITERINGAR I ANDRE PERIODE AV NTP:

Fortsatt planlegging og prosjektering av:

- * Fjordkryssing av Storfjorden v/Hafast
- * Fjordkryssing av Halsafjorden.
- * Fjordkryssing av Romsdalsfjorden v/Romsdalsaksen.

* Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår følgjande tiltak for kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid:

- Videreutvikle verkemiddel for ferjeavløysingsprosjekt.
- Effektivisere og rasjonalisere Statens vegvesen gjeldande planlegging, oppstart og gjennomføring av vegprosjekt.
- Overføre fleire transportkorridorar til NYE VEIER AS.
- Fjerne Fylkesmannen sin motsegnrett i samferdselssaker.
- Forenkle alle planleggingsdirektiv, med tanke på raskare og billigare både planlegging og gjennomføring av vegprosjekt.»

Kristin Sørheim (SP)) fremma på vegner av seg sjølv og Lilly Gunn Nyheim (AP følgjande forslag:

«Tillegg til punkt - Prioriteringar i andre periode, tillegget er utheva:

« I desse korridorane inngår E 39 Vegsund-Breivika, Hafast, Halsafjordsambandet og **Ørstafjord/Vartdalsfjord-kryssinga**».

Anders Riise (H) fremma følgjande forslag:

«1 Eit heilskapleg transportsystem

Eksport- og verdiskapingsfylket Møre og Romsdal er avhengig av god kommunikasjon for å fortsette sitt bidrag til verdiskapinga i Norge. I dagens NTP får jernbane store prosjekt, medan E39 og E136 som er Møre og Romsdal si «jernbane» ikkje har blitt prioritert høgt nok. Det viktigaste for Møre og Romsdal er at ein prioriterer å knytte saman sterke bu- og arbeidsregionar gjennom E39 og sikre eksportvegen mot austlandet på E136 og vidare mot E6 i Innlandet vert prioritert i NTP

Fylkestinget føreset at vegprosjekt som er inne i gjeldande NTP blir gjennomført.

Første seksårsperiode:

A. Prioritering av eksisterande infrastruktur gjennom:

1. statleg program for å fjerne vedlikehaldsetterslepet inkludert tunnelsikkerheitsforskrift på fylkesveg i løpet av NTP-perioden
2. forsterka satsing på vedlikehaldsmidlar og fornying på riksvegar med programområde. Med følgjande prioritet: E39 Veibustkrysset, E136 Måndalen bru og utbetring av flaskehals E136 Innfjorden.
3. statlege program for auka rammer til fylkeskommunen, for mellom anna tiltak på trafikktrygging og skredsikring.

B. Prioritering av Verdiskapingsvegen E39 og Eksportvegen E136 i Møre og Romsdal. Fylkestinget føreset at vegprosjekt som er inne i gjeldande NTP blir gjennomført fyrst og prioriteringane vidare:

1. E136 Eksportvegen Ålesund – Innlandet grense med følgjande delprosjekt i prioritert rekkefølge:

- E136 Krabbebelt Ørskogfjellet
- E136 Lerstad – Breivika
- E136 Brustugulia - Rødstøl- Innlandet grense
- E136 Flatmark - Monge - Marstein
- E136 Hjelviktunnelen
- E136 Veblungsnes, ny vegløyning

2. Ferjefri E39, Verdiskapingsvegen Frå Vestland til Trøndelag grense. Ein prioriterer følgjande delprosjekt i prioritert rekkefølge:

- E39 Ålesund – Molde (Møreaksen)
- E39 Lønset - Hjelset. Oppstart snarast. (Seinare Årø – Lønset)
- E39 Volda-Furene – ferdig regulert og klar til oppstart
- E39 Bjerkeset – Astad (Gjemnes)
- E39 Breivika - Vegsund
- E39 Hafast – kryssing av Sulafjorden
- E39 Halsafjordsambandet

3. Riksvegar

- RV 15 Strynefjellet med sidegrein til Geiranger
- RV 70 Storbakken- Bolga
- RV 70 Meisingset-Ålvundfossen

Andre seksårsperiode:

1. Knytte bu- og arbeidsmarknad saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E 136, RV 70 og RV 15.

2. Støttetiltak til elektrifisering av FOT-ruter

2 Byvekstavtalar/ bypakkar for mindre byområde

Første seksårsperiode:

1. Bypakke Ålesund
2. Bypakke Molde (inkludert E 39 Bolsønes-Årø)
3. Bypakke Kristiansund
4. Byvekstavtale/enklare belønningsordning for mellomstore byområde

3 Omstilling til lågutsleppssamfunn

1. Fleire statlege program for auka rammer til fylkeskommunane, for:

- Overgang til nullutsleppsløysingar i fylkesvegferjedrifta
- generelle auka løyvingar til ferjedrift
- Kollektivsatsing gjennom å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta.
- Overgang til lågutsleppsløysingar i bussdrift

4 Gods frå veg til bane og sjø

1. Stad Skipstunnel, som vedteke med byggestart i denne Stortingsperioden
- 2.. Raumabanen som forsøksstrekning for elektrifisering, eventuelt del-elektrifisering eller hydrogendrift.
3. Støtte- og incentivordningar for overføring av gods frå veg til sjø og bane

5 Ny teknologi – utfordringar og moglegheiter

Første seksårsperiode:

1. Smart-Lab ved NMK for transportsektoren i Møre og Romsdal, for utnytting av store datamengder og ny teknologi saman med kompetanse frå offshorenæringa. Sjøast i samanheng med elektrifisering og autonomi innan sjøtransport.

Andre seksårsperiode:

1. Støttetiltak til elektrifisering av FOT-ruter

6 Finansiering av transport og mobilitetsutfordringane

For alle utfordringane er finansiering sentralt, og vi føreset at det vil vere finansiering på tiltaka som blir prioritert. For at fylkeskommunen skal lykkast med innovasjon og å ta i bruk ny teknologi, er det viktig med fleire statlege program for styrka rammevilkår

7 Skredsikring

Finansiering av skredsikring av fylkesvegane vart frå og med 2020 lagt inn i ramma til fylkeskommunane. Tiltak er derfor statlege program med auka rammer til samferdsel i fylkeskommunen. At staten tek eit særleg ansvar for rassikring på nasjonale turistvegar

8 Nye finansieringsløysingar og nye forretningsmodellar

1. Målstyring av NTP-prosessen
2. Porteføljestyling, kor fylkeskommunen deltar i avgjerder.
3. Nye Veier må få prosjekt også langs kysten slik ein får auka trykk på inonasjon og alternativ finansiering.
4. Auka OPS samarbeid, eit godt eksempel her er Borgundfjordtunnelen som komplimentera det lokale og regionale vegnett på ein god måte.
5. Tidleg involvering av leverandørar gjennom innovative offentlege innkjøp

9 Utbygging av digital infrastruktur i heile landet

Første seksårsperiode:

Auka støtteordningar til nettutbygging for elektronisk kommunikasjon som fiber og 5G, samt el-energi til transportknutepunkt for lading av nullutsleppsfartøy og buss/bil

Andre tiltak:

- Planmidlar til planarbeid E39. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at det blir sett av tilstrekkelege ressursar til planlegging av prosjekta i første og andre del av perioden
- Barnas transportplan bør fremme god folkehelse blant barn og unge, gjennom tiltak knytt til trafikktrygging og utbygging av gang- og sykkelveggar både i by og distrikt
- Planar for og finansiering av samfunnssikkerheit og beredskap må bli prioritert, då transportsystemet er utsett for konsekvensar av eit våtare og villare klima, og digitalisering av transport kan gje auke i sårbarheit.»

Votering:

Forslaget frå Anders Riise (H) fekk 7 røyster (H) og fall.

Forslaget frå Frank Sve (FRP) m/fleire fekk 12 røyster (FRP, SUNML, UVS, NML) og fall.

Tilrådinga frå fylkesutvalet fekk 34 røyster og blei vedteke, medan 13 røysta (FRP, NML, SUNML, UVS, R) imot.

Forslaget frå Kristin Sørheim (SP) og Lilly Gunn Nyheim (AP) fekk 33 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta (NML, R, UVS) imot.

Vedtak i Fylkestinget - 16.06.2020

«Rammevilkår, forventningar og hovudprioriteringar:

Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn realistiske forventningar om ei fordeling av samla ressursbruk til fylket:

- Eksport- og verdiskapingsfylket Møre og Romsdal er avhengig av god kommunikasjon for å fortsette sitt bidrag til verdiskapinga i Norge. I inneverande NTP-periode får jernbane nesten halvparten av satsinga. Nye Veier og OPS-prosjekt har også ei stor portefølje. Møre og Romsdal har ingen del i dette. I sentrale strøk dekkjer staten også mykje av kostnadene til kollektivtrafikken, fordi den går med jernbane. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd fangar ikkje godt nok opp omsyn til liv og helse, framkome og bu- og arbeidsmarknader i stor nok grad. Dagens modellar fangar ikkje opp fordelane med betre kollektivtilbod, gang- og sykkelveggar og betre flyt i trafikken i byområda, og nye modellar må utviklast eller andre kriterium leggjast til grunn for å vurdere samla berekraft i løysingane.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil at neste NTP skal fokusere sterkare på å tette gapet i standard mellom dei ulike forvaltningsnivåa på transportnettet i landet.

- Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at Nasjonal transportplan må omhandle meir enn staten sitt ansvarsområde. Kommunesektoren er vegeigar for over 80 % av vegnettet. Dei nye regionane skal overta hamner, farleier og regionale flyruter. Det regionale og lokale transportsystemet er minst like avgjerande for næringsliv og verdiskaping, busetting og miljømål som det statlege transportnettet.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande hovudprioriteringar:

1. Eit heilskapleg transportsystem der vedlikehald og fornying og drift av eksisterande infrastruktur må prioriterast først
2. Eksport- og verdiskapingsvegane
3. Gods frå veg til sjø og bane
4. Omstilling til lågutsleppsamfunnet
5. Ny teknologi – moglegheiter og utfordringar

Innanfor desse hovudprioriteringane har Møre og Romsdal fylkeskommune følgjande prioriteringar i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022-2033:

1: Eit heilskapleg transportsystem- vedlikehald, fornying og drift:

- a. Statleg program for å fjerne vedlikehaldsetterslepet (inkludert tunnelsikkerheitsforskrifta) på fylkesveg i løpet av NTP-perioden.
- b. Auka satsing på skredsikring og trafikktryggingstiltak. Etablere ein nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innanfor høg og middels risikofaktor. Finansiering og gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.
- c. Forsterka satsing på vedlikehaldsmidlar og fornying på riksveg

- d. Forsterka satsing på programområdemidlar for riksveg
Fylkeskommunane må delta i avgjersleprosessen for prioritering av programområdemidlane. Høgast prioritet har E39 Veibustkrysset, E 136 Måndalen bru og utbetringar av flaskehals Innfjorden og E 39 flyplasskrysset i Ørsta
- e. Fleire statlege program for auka rammer til fylkeskommunane for
 - overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten (inkludert ferje og hurtigbåt)
 - generelle auka løyvingar til ferjedrifta
 - kollektivsatsing gjennom å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
 - overgang til lågutsleppsløysingar i bussdriftFylkeskommunane må delta i utforming og prioritering av programma
- f. Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesvegar og fylkesvegar med funksjon om lag som riksveggar (gjeld FV 65, 64, 61, 60)

2: Eksport- og verdiskapingsvegane:

Fylkestinget føreset at vegprosjekt som er inne i gjeldande NTP blir gjennomført etter planen og ikkje treng prioriterast på nytt (E 39 Krabbefelt Ørskogfjellet, E 39 Lønset-Hjelset, E 136 Breivika -Lerstad, E 136 Stuguflåten – Raudstøl og E 136 Flatmark-Marstein). Inkludert desse blir da våre prioriteringar:

- a. E136 Eksportvegen Ålesund – Innlandet grense, i prioritert rekkefølge:
 - Breivika-Lerstad
 - Stuguflåten-Raudstøl- Innlandet grense
 - Veblungsnes, ny vegløyving
 - Flatmark- Marstein
 - Hjelviktunnelen
- b. E39 Årø – Hjelset. Lønset - Hjelset byggast snarast råd, Årø - Lønset planleggast og startast så snart som mogleg
- c. Bypakke Ålesund (inkludert E136 Breivika – Lerstad)
Bypakke Kristiansund (Bypakke del 1, Rensvik-Atlanten)
Bypakke Molde (inkludert E 39 Bolsønes-Årø)
- d. E 39 Volda-Furene
- e. E 39 Bjerkeset-Astad
- f. E 39 Breivika - Vegsund
- g. Korridor RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger (prosjektering)
- h. RV 70 Bypakke Kristiansund del 2: Freifjordtunnelen-Rensvik (prosjektering)
- i. RV 70 Meisingset-Ålvundfossen og Sunndalsøra – Oppdal (prosjektering, inkludert rassikring av Gråura)

Store prosjekt:

- i. E 39 Molde - Ålesund

Prioriteringar i andre periode:

- a. Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E 136, RV 70 og RV 15. I desse korridorane inngår E 39 Vegsund-Breivika, Hafast, Halsafjordsambandet og **Ørstafjord/Vartdalsfjord-kryssinga**
- b. Støttetiltak til elektrifisering av FOT-ruter

3: Gods frå veg til bane og sjø

- a. **Stad skipstunnel:** Dette er det einaste store investeringsprosjektet innanfor sjøtransport og er fullfinansiert i gjeldande NTP, og Stortinget har vedteke byggestart i inneverande stortingsperiode (2017-2021). Fylkestinget føreset at dette vert gjennomført.
- b. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane.
- c. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen til det grønne skiftet.

4: Omstilling til lågutsleppssamfunn:

- a. Byvekstavtale/forenkla belønningsordning for mellomstore byregionar og mindre byar
- b. Raumabanen som forsøksstrekning for elektrifisering, eventuelt del-elektrifisering eller hydrogendrift
- c. Støtteordning til nettutbygging for elektronisk kommunikasjon samt straum til transportknutepunkt. Høgfartsbreiband og 5G mobilnett er viktige miljøtiltak og avgjerande for å sikre busetting og beredskap i heile landet
- d. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald
- e. Aktiv oppfølging av høgfartsbane Oslo – Trondheim/Møre og Romsdal for å bidra til å nå NTP 2022 – 2033 sine mål om gode arbeids- og marknadsregionar, nullvisjon for drepne og hardt skadde i trafikken og oppfyljing klima- og miljømåla.
- f. Alle større samferdselsprosjekt skal innehalde eit miljø- og klimabudsjett og vektast mot nasjonale klimamål.

5: Ny teknologi – utfordringar og moglegheiter

- a. Teknologi og innovasjon i transportsektoren må få ein større plass i NTP. Vi foreslår finansiering av ein Smart Lab i Møre og Romsdal ved NTNU Ålesund, som kan ha ein nasjonal funksjon. Laben skal bidra til innovasjon og teknologiutvikling i transportsektoren, mellom anna med utnytting av store datamengder og ny teknologi saman med kompetanse frå lokalt næringsliv, innanfor m.a. elektrifisering og autonomi i sjøtransporten.
- b. Vegprising må utgreiast som alternativ til dagens bompengefinansiering og ferjebillettering. Målet må vere enkle og like teknologiske løysingar for riksvegar og fylkesvegar og ei finansiering som gjev like konkurransevilkår i heile landet.

- c. Satsingar som «Smartere transport i Norge» og innovasjonsprosjektet «Nye bruløysingar» med støtte frå Innovasjon Norge er døme på prosjekt som fremmar nye løysingar. Fleire prosjekt av denne typen for å utforske og implementere ny teknologi er viktig.
- d. Halsafjordsambandet er aktuelt som pilot for større fjordkryssingsprosjekt (jfr.noverande NTP).

Andre tiltak:

- Barnas transportplan bør fremme god folkehelse blant barn og unge, gjennom tiltak knytt til trafikktrygging og utbygging av gang- og sykkelveggar både i by og distrikt.
- Planmidlar. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at det blir sett av tilstrekkelege ressursar til planlegging av alle prosjekta slik at framdrifta blir oppretthalden.
- Planar for og finansiering av samfunnssikkerheit og beredskap må bli prioritert, då transportsystemet er utsett for konsekvensar av eit våtare og villare klima, og digitalisering av transport kan gje auke i sårbarheit.
- I all planlegging må det sikrast universell utforming og takast særskilt omsyn til mjuke trafikantar i alle aldersgrupper, også eldre. Nasjonal strategi for auka satsing på gang- og sykkelveggar bør reviderast.

Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår følgjande tiltak for kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid:

- Samordna planprosessar for areal, klima og transport, særleg rundt byområda
- Fortsette arbeidet med fornying og målstyring av NTP-prosessen
- Porteføljestyling av tiltaksområde, der fylkeskommunane deltek i prioriteringa
- Utfordre leverandørar gjennom innovative offentlege anskaffingar og tidleg involvering
- Vidareutvikle verkemiddel for ferjeavløysing

Planhorisonten på NTP må sjåast i lys av Koronapandemien, og det må vurderast tidlegare rullering dersom langtidsverknadene tilseier dette.»

Tove-Lise Torve
fylkesordfører

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur