



Høyringsinnspel om NTP til Vestland fylke

Om Kystvegen Ålesund-Bergen

Kystvegen Ålesund-Bergen er ein medlemsorganisasjon som jobber for å styrke kommunikasjonane langs kysten og i kystkommunane på nordvestlandet. Alle kystkommunane frå og med Bergen til og med Ålesund er medlem i organisasjonen. Målet er å bidra til at ein byggjer sterkare bu-, arbeids- og serviceregionar langs kysten, og synleggjere potensialet som ligg i vekst og verdiskaping ved å styrkje kommunikasjonane i desse områda.

Innleiing

Med unntak av nokre tverrsamband aust/vest er det i liten grad riksvegar langs kysten mellom Bergen og Ålesund. E39 ligg lenger inne i landet, og bidreg verken til felles bu- arbeids- og serviceregionar langs kysten, eller betra kommunikasjon og samhandling mellom kystkommunane.

Det er svært viktig, og Kystvegen Ålesund-Bergen støttar opp om, ei framleis satsing på E39 som hovudfartsåre nord-sør på Vestlandet. Likevel er det viktig å påpeike at ei stor statleg satsing på infrastruktur og kommunikasjon i midtre og indre delar av fylket, bør føre til at fylkeskommunen sjølv prioriterer kommunikasjonane langs kysten høgare i sine eigne prioriteringar.

Potensialet for vekst i kystnæringane og auka nasjonal verdiskaping er veldokumentert. Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsmda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

Fylkesvegar

Fylkesvegnettet er i langt dårlegare stand og har generelt sett lågare standard enn riksvegnettet. I tillegg til eit stort vedlikehaldsforfall på fylkesvegane er det store behov for investeringar for å betre infrastrukturen og få ned reisetida på kysten.

Staten må gjennom Nasjonal Transportplan syte for at det vert øymerka nok midlar til å både ta att vedlikehaldsetterslepet og sikre framtidsretta investeringar på fylkesvegnettet. I tillegg til dette ber vi om at Staten og stiller opp med delfinansiering på særleg viktige fylkesvegprosjekt som bidreg positivt til auka eksportverdi, lågare utslepp og styrkja bu- arbeids og serviceregionar.

Vi har og ei forventning til at Vestland fylke løfter kommunikasjon langs kysten høgare i sine eigne prioriteringar i åra framover, då kysten frå Bergen og nordover i liten grad får positive lokale og regionale effektar av riksveginvesteringane.

Ferjeavløysing

Ferjeavløysingsordninga for fylkesvegnettet let fylkeskommunane behalde rammeoverføringa i inntektssystemet for eit ferjesamband i 40 år etter at ferjesambandet er erstatta med bru eller tunnel. På denne måten kan ein erstatte ein evigvarande driftskostnad for ferje med ein mykje lågare driftskostnad for eit



Høyringsinnspel om NTP til Vestland fylke

vegsamband. På sikt fører dette til enorme innsparingar for det offentlege, samstundes som ein får ned reisetid og ulemper for dei vegfarande.

Det er mange prosjekt langs kysten som kan realiserast grunna denne ordninga, blant anna kan vi peike på Masfjordsambandet, Atløysambandet, Ytre Steinsund og Tongane- Biskjelsneset som er prosjekt som kan realiserast innanfor ordninga i Vestland fylke.

Alt tyder på at kostnader knytt til ferjedrift og investeringar i nytt materiell og kaier vil stige i åra framover. Nytt ferjeamband for fylkesvegferjene i tidlegare Hordaland har ført til at kostnadane til ferjedrift i Vestland fylkeskommune auka frå 538,4 millionar i 2019, til 901,6 millionar i 2020. Ein må truleg rekne med tilsvarande auke for tidlegare Sogn og Fjordane når desse sambanda skal lysast ut igjen. Dette gjer at ferjeavløysingsordninga faktisk vil gje endå større innsparingar for det offentlege i åra framover.

Sjølv om rammeoverføringa til ferjedrift er ein del av dei frie inntektene til fylkeskommunane i inntektssystemet, så har ein lagt begrensingar på kor mykje av dei innsparte midlane ein kan bruke til å dekke renteutgifter, og at ein skal trekkje frå eventuelle bompenginntekter. Dette legg ein stor begrensning på muligheten til å nytte ordninga, då renteutgiftene dei første åra er så store at ein må belaste det øvrige driftsbudsjettet for å finansiere bygginga. Dette er ein både ulogisk og urimeleg avgrensing, og den må fjernast. På same måte, må ein og fjerne regelen om at inntekter frå bompengar skal trekkast ifrå ferjeavløysingsmidlane.

Å fjerne desse avgrensingane vil ikkje føre til auka ulempe eller kostnader for verken staten eller fylkeskommunane, men det vil bidra til at mange prosjekt langs kysten vil kunne realiserast utan at det vert ei stor økonomisk belastning for dei enkelte fylkeskommunane.

Oppsummering

Kystvegen Ålesund-Bergen har forventningar til at Vestland Fylkeskommune i sine innspel til Samferdsledepartementet får fram behovet for ei nasjonal satsing for å ta att vedlikehaldsetterslepet og gjennomføre viktige investeringar på fylkesvegnettet. I tillegg må fylkeskommunen synleggjere potensialet for realisering av mange viktige ferjeavløysingsprosjekt ved ei betringa av ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjene.

Lukke til med eit viktig arbeid vidare.

Med helsing

Frank Willy Djuvik
Styreleiar
Kystvegen Ålesund-Bergen