

Saksprotokoll

Organ: Fylkesutvalet

Møtedato: 08.05.2019

Sak nr.: 18/5928-13

Internt l.nr.: 25677/19

Sak: 36/19

Tittel: **Nasjonal transportplan 2022-2033, innspel på hovudutfordringar**

Behandling:

Frå hovudutval for samferdsle låg det føre slik tilråding til vedtak:

Nasjonal Transportplan 2018-2029 har som overordna målsetting å utvikla eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning, for verdiskapinga og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Arbeidet med rullering av NTP for 2022-2033 må løysa desse utfordringane på ein betre måte enn dei prioriteringane som er gjort i gjeldande plan.

Sogn og fjordane fylkeskommune vil i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 peika på følgjande områder og utfordringar for transportsektoren i prioritert rekkefølge:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar og jernbanestrekke med høg rasfare.

Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følge av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesveggar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring i skredfarekategori høg og middels i løpet av 12 år, slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan. Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

Vestland fylke har eit dokumentert etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet på 12 milliardar kroner. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunnellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det manglar ein samla plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet.

Tunnelsikkerhetsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må

finansiere. Det må og takast høgde for sikre tunnellar i område med lågare ÅDT enn det tunnelforskrifta tek høgde for.

c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar.

Fylket har eit velutbygd kortbanenett, og har et stort potensiale for utvikling av el-fly i passasjertrafikk. Det bør difor setjast i gang ein pilot på dette i Sogn og Fjordane.

Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette vil kunne gje gode klimavenlege kollektivløysingar på kysten, til dømes hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund når Stad Skipstunnel opnar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Det er difor viktig at det etablerast støtteordningar som gjer omlegginga til utsleppsfrie hurtigbåtar mogleg.

Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast.

«Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. I tillegg må stamnetthamnane rustast opp til å vere gode logistikknutepunkt kor ein enkelt kan laste om gods. Opninga av Stadt skipstunnell gjev ei moglegheit til å kunne transportere gods frå Trondheim til kontinentet like rast til sjøs som på veg. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skuleveggar

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvenlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

f) Kortbanenettet

For delar av Vestland fylke har kortbanenettet stor betydning for næringsliv og for befolkninga. Det er behov for å oppretthalde dette og for å sikre eit akseptabelt rutetilbod, også der flytilbodet ikkje er kommersielt lønsamt. Etablering av Vestland fylkeskommune gjer at flytilbodet mellom Bergen og flyplassane i Sogn og Fjordane blir endå viktigare.

e) Ferjeavløysing

Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast snarast råd.

- Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet.

Det er framleis lange strekningar på Riksvegnettet som har høg trafikk, låg standard utan gul stripe og som er svært utsett for ras. Dette gjeld særleg transportkorridorane aust/vest og nord/sør der fleire av fjellovergangane også har for dårleg regularitet om vinteren og store utfordringar knytt til tunnelsikring. Vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39) må ta omsyn til nullvekstmålet i Bergensområdet og løysa utfordringane knytt til høg trafikk og låg vegstandard nordover frå Bergen samt behovet for å leia gjennomgangstrafikken utanom Bergen.

3. Stengde riksvegar og dårlege omkøyringsvegar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.
4. Høgfarings breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.
5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadskrævande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Det er viktig å sikre gode og samanhengande transportkorridorar, difor må ein relativt større del av samferdsleøyvingane gå til vegbygging, og midlane må fordelast slik at viktige vegprosjekt i distrikta vert prioriterte. Det må utviklast kriterium som sikrar dette i samband med NTP, mellom anna med større vektlegging av potensiale for verdiskaping.

Auken i el-bilar krev betydelig auke i ladeinfrastruktur i heile fylket. Det er ei utfordring at dagens ladeinfrastruktur for ferjer og skip ikkje er standardisert, og derfor ikkje kan nyttast i stor grad på tvers av fartøy. Det er avgjerande at nettkapasiteten held tritt med denne utviklinga.

Endringsframlegg:

Fylkesutvalet gjorde framlegg om slikt tillegg etter første avsnitt i punkt 2:

Tog er fullfinansiert av staten, i område utan slike tilbod er det fylkeskommunen som må finansiere kollektivtilbodet. Det er difor viktig at dei økonomisk er i stand til å gje same tilbod til innbyggjarane som i område med tog. Langdistansebussar er ei fleksibel, distriktsvenleg og god kommunikasjonsform. Vilkår for langdistansebussar må leggast til rette slik at det vert oppretta tenelege ruter som bind saman det nye storfylket.

Fylkesutvalet gjorde framlegg om slik endring i punkt 2:

Erstatt andre avsnitt frå: «Vidare strategi for transportkorridorane» til:

Deler av riksvegnettet nord-sør og aust-vest har låg standard og manglar gul midtstripe. Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer opprusting av E39 med gul midtstripe på nord-sør korridoren opprusta og ferjefri E39. Vi ber om at ein held fast på Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt prioriterte aust-vestsamband for tungtransport er E16/RV52 som i dag ligg til grunn i gjeldande NTP. Det er fleire av fjellovergangane som har for dårleg regularitet om vinteren og har store utfordringar kytt til tunnelsikring og ras, til dømes RV15 Strynefjellet.

Fylkesutvalet gjorde framlegg om at dei tre siste setningane i pkt. 5 (byrjar med «Auken i el-bilar ...») vert eit eige pkt. 6

Avrøysting:

Endringsframlegga vart samrøystes vedtekne.

Tilrådinga frå hovudutval for samferdsle, med vedtekne endringar, vart deretter samrøystes vedteke.

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

Nasjonal Transportplan 2018-2029 har som overordna målsetting å utvikla eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning, for verdiskapinga og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Arbeidet med rullering av NTP for 2022-2033 må løysa desse utfordringane på ein betre måte enn dei prioriteringane som er gjort i gjeldande plan.

Sogn og Fjordane fylkeskommune vil i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 peika på følgjande områder og utfordringar for transportsektoren i prioritert rekkefølge:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar og jernbanestrekke med høg rasfare.

Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følge av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring i skredfarekategori høg og middels i løpet av 12 år, slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan. Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

Vestland fylke har eit dokumentert etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet på 12 milliardar kroner. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunnellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det manglar ein samla plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere. Det må og takast høgde for sikre tunnellar i område med lågare ÅDT enn det tunnelforskrifta tek høgde for.

c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfrifri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar.

Fylket har eit velutbygd kortbanenett, og har et stort potensiale for utvikling av el-fly i passasjertrafikk. Det bør difor setjast i gang ein pilot på dette i Sogn og Fjordane.

Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette vil kunne gje gode klimavenlege kollektivløysingar på kysten, til dømes hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund når Stad Skipstunnel opnar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Det er difor viktig at det etablerast støtteordningar som gjer omlegginga til utsleppsfrie hurtigbåtar mogleg.

Satsing på klimagassreduserande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast.

«Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. I tillegg må stamnetthamnane rustast opp til å vere gode logistikknutepunkt kor ein enkelt kan laste om gods. Opninga av Stadt skipstunnell gjev ei moglegheit til å kunne transportere gods frå Trondheim til kontinentet like rast til sjøs som på veg. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skuleveggar

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

f) Kortbanenettet

For delar av Vestland fylke har kortbanenettet stor betydning for næringsliv og for befolkninga. Det er behov for å oppretthalde dette og for å sikre eit akseptabelt rutetilbod, også der flytilbodet ikkje er kommersielt lønsamt. Etablering av Vestland fylkeskommune gjer at flytilbodet mellom Bergen og flyplassane i Sogn og Fjordane blir endå viktigare.

e) Ferjeavløysing

Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast snarast råd.

2. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet.

Tog er fullfinansiert av staten, i område utan slike tilbod er det fylkeskommunen som må finansiere kollektivtilbodet. Det er difor viktig at dei økonomisk er i stand til å gje same tilbod til innbyggjarane som i område med tog. Langdistansebussar er ei fleksibel, distriktvenleg og god kommunikasjonsform. Vilkår for langdistansebussar må leggest til rette slik at det vert oppretta tenelege ruter som bind saman det nye storfylket.

Det er framleis lange strekningar på Riksvegnettet som har høg trafikk, låg standard utan gul stripe og som er svært utsett for ras. Dette gjeld særleg transportkorridorane aust/vest og nord/sør der fleire av fjellovergangane også har for dårleg regularitet om vinteren og store utfordringar knytt til tunnelsikring. Delar av riksvegnettet nord-sør og aust-vest har låg standard og manglar gul midtstripe. Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer opprusting av E39 med gul midtstripe på nord-sør korridoren opprusta og ferjefri E39. Vi ber om at ein held fast på Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt prioriterte aust-vestsamband for tungtransport er E16/RV52, som i dag ligg til grunn i gjeldande NTP. Det er fleire av fjellovergangane som har for dårleg regularitet om vinteren og har store utfordringar kytt til tunnelsikring og ras, til dømes RV15 Strynefjellet.

3. Stengde riksveggar og dårlege omkøyringsveggar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesveggar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.
4. Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.
5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadsnevnde, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Det er viktig å sikre gode og samanhengande transportkorridorar, difor må ein relativt større del av samferdsleøyvingane gå til vegbygging, og midlane må fordelast slik at viktige vegprosjekt i distrikta vert prioriterte. Det må utviklast kriterium som sikrar dette i samband med NTP, mellom anna med større vektlegging av potensiale for verdiskaping.

6. Auken i el-bilar krev betydelig auke i ladeinfrastruktur i heile fylket. Det er ei utfordring at dagens ladeinfrastruktur for ferjer og skip ikkje er standardisert, og derfor ikkje kan nyttast i stor grad på tvers av fartøy. Det er avgjerande at nettkapasiteten held tritt med denne utviklinga.