

Møteinnkalling

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Video, Fjernmøte
Dato:	20.05.2020
Tid:	10:00

For å sikre at alt teknisk er på plass til møtestart, må alle vere logga på seinast kl 09:45. Lenke og kode til møterom (same som sist) vert sendt pr e-post eit par dagar før.

Program

Kl. 10-12 Opning
Saksbehandling til møtet kan avsluttast

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Til dette møtet har Ole Ueland (H) og Solveig Ege Tengesdal (Krf) forfall - Frode Myrhol (FNB) og Kjartan Alexander Lunde (V) stiller som vara.

Dersom nokon av rådet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast til Politisk@vfk.no

Innkallinga gjeld valde medlemmer i Vestlandsrådet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemmer vil varamedlemmer bli kalla inn særskilt.



Jon Askeland
fylkesordførar Vestland

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 3/20	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 4/20	Godkjenning av møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019	2020/36935	
GK 5/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 15.april 2020	2020/36935	
	Politiske saker		
PS 3/20	Nasjonal transportplan 2022-2033 Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet	2020/36931	
PS 4/20	Revidert nasjonalbudsjett 2020 - uttale om tiltak for framtidig næringsutvikling og sysselsetting på Vestlandet	2020/36937	
PS 5/20	Forsterka krisepakke for olje- og gassnæringa	2020/36935	

Godkjenningssaker

GK 3/20 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saknr: 2020/36935-7
Saksbehandlar: Thorbjørn Aarethun

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Vestlandsrådet	2/20	15.04.2020
Vestlandsrådet	4/20	20.05.2020

Godkjenning av møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019

Møtebok frå møtet i Vestlandsrådet, 27.november 2019, er lagt ved saka.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet, 15.04.2020

Fleire medlemer opplyste at dei ikkje hadde fått lasta ned og lest utsendt møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019

Vedtak

Handsaminga av møteprotokollen vert utsett til neste møte

Vestlandsrådet

Utval: VESTLANDSRÅDET
Møtenr: 3/19
Møtedato: 27. november 2019 kl 09.00 – 14.30
Møtestad: Scandic Flesland Airport Hotel, Bergen

Deltakarar:

Vestlandsrådets medlemmer:

Rogaland fylkeskommune

Marianne Chesak (A) – fylkesordfører/leiar

Arne Bergsvåg (Sp)– fylkesvaraordfører

Solveig Ege Tengesdal

Ole Ueland (H)

Margrete Dysjaland (Frp)

Alexander Rügert-Raustein (MDG)
(Observatør, trer inn i rådet frå 01.01.2020)

Hordaland fylkeskommune

Anne Gine Hestetun (A)

Pål Kårbø (Krf)

Benthe Bondhus (Sp)

Silja Ekeland Bjørkly (H)

Terje Søviknes (Frp)

Sogn og Fjordane fylkeskommune

Jenny Følling (Sp)

Åshild Kjelsnes (A)

Noralv Distad (H)

Trude Brosvik (Krf)

Jakob Andre Sandal (SV)

Forfall

x

x

x

x

Møtande vara

Kjartan A. Lunde

ingen

ingen

ingen

Møre og Romsdal fylkeskommune

Tove-Lise Torve (A) – fylkesordfører

Per Vidar Kjølmoen(A) – fylkesvaraordfører

Randi Walderhaug Frisvoll (Krf)

Frank Sve (Frp)

Anders Riise (H)

Jan Ove Tryggestad (Sp)

x

Ingen

Inviterte til fast deltaking i rådet sine møte:

Roger Valhammer (A) – byrådsleiar, Bergen

x

Ingen

Kari Nessa Nordtun (H) – ordfører,
Stavanger

x

Ingen

I tillegg møtte følgjande frå fylkeskommunane:

- Inge Smith Dokken, fylkesrådmann i Rogaland
- Tore Eriksen, fylkesrådmann i Sogn og Fjordane
- Ottar Brage Guttelvik, fylkesrådmann i Møre og Romsdal
- Arne Hope, Rogaland , sekretariatsleiar og møtereferent
- Randi Klæbo, Rogaland
- Kate Clarke, Hordaland
- Lena Søderholm, Sogn og Fjordane
- Marit Holen, Møre og Romsdal

Foredrag og orienteringar

Vestlandsmeldingen - Sigurd Klyve Grytten

Orientering om kystpilgrimsleder - Hans Morten Løvrød, avdelingsdirektør, avd. Nasjonalt pilegrimssenter

NORA – direktør Ásmundur Godjonsson

Interreg Nordsjøprogrammet - Kate Clarke

Autopass på ferger. Konsekvenser for idretten. Nils R Sandal, Sogn og Fjordane idrettskrets

Saksliste og vedtak

Sak: VR 23/19 Godkjenning av protokoll frå møtet 21. juni

Framlegg til vedtak:

Vestlandsrådet godkjenner protokollen frå møtet 21. juni.

Votering:

Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Vestlandsrådet godkjenner protokollen frå møtet 21. juni.

Sak: VR 24/19 Dekning av utgifter på nasjonal cruisekonferanse

Framlegg til vedtak:

Vestlandsrådet løyver inntil kr 50-60.000,- til dekning av utgifter i samband med nasjonal cruisekonferanse.

Votering:

Marianne Chesak stilte følgjande framlegg:

Vestlandsrådet dekker utgifter til møteleing og reiser for innleiarar i samband med nasjonal cruisekonferanse.

Vedtak:

Vestlandsrådet dekker utgifter til møteleing og reiser for innleiarar i samband med nasjonal cruisekonferanse.

Sak: VR25/19 Orienteringer om internasjonalt arbeid

Framlegg til vedtak:

Saka vert tatt til orientering

Votering:

Fylkesrådmannens forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Saka vert tatt til orientering

Sak: VR26/19 Travel like the locals - vidareføring**Framlegg til vedtak:**

Vestlandsrådet er positive til vidareføring av prosjektet «Travel like the locals» for heile Vestlandet, dvs. fylka Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland i 2020.

Ein kjem attende til løyvingar i budsjettet for 2020.

Votering:

Fylkesrådmannens forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Vestlandsrådet er positive til vidareføring av prosjektet «Travel like the locals» for heile Vestlandet, dvs. fylka Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland i 2020.

Ein kjem attende til løyvingar i budsjettet for 2020.

Sak: VR27/19 Uttale til NOU 2019-16 Skattlegging av vannkraftverk**Framlegg til vedtak:**

1

Vestlandsrådet er eit politisk samarbeid mellom fylkeskommunane på Vestlandet. Samarbeidet har mellom anna til formål å styrka landsdelen og å koordinera den politiske innsatsen til beste for landsdelen.

Nær 40% av all vasskraft i landet vert produsert på Vestlandet, i til saman 44 kommunar. For svært mange av desse kommunane er dei lovbestemte inntektene frå denne næringa avgjerande for å kunne gje eit godt tenestetilbod til innbyggjarane.

Utvalet sine framlegg inneber at kraftkommunane og fylkeskommunane sine samla inntekter vil verta redusert med 4,4 milliarder kroner årleg. Dette vil vera dramatisk for dei aller fleste.

2

Vestlandsrådet meiner at utvalet som skulle vurdera skattlegging av kraftverk burde hatt representasjon frå dei involverte partane, slik som energinæringa og kraftkommunane. Dette ville ha tilført utvalet meir kompetanse og gjort rapporten meir balansert.

3

Konsesjonsavgifter og konsesjonskraft må sjåast på som ein kompensasjon til lokalsamfunna som har måtta tola store inngrep i naturen og deira del av dei verdiar som vert skapt. Desse inngrepa er varige, og det må og kompensasjonen vera. Det prinsippet vart knesett for over hundre år sidan, og har fleire gonger vorte stadfesta av både stortingsvedtak og høgsterettsdommar. Går ein bort frå dette, vil det vera eit brot på den samfunnskontrakten som vart etablert under dei første utbyggingane og som har fungert godt sidan.

Vestlandsrådet er usamd i at ordningane med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er "gått ut på dato", slik utvalet skriv. Konsesjonsavgiftene må sjåast på som ei miljøavgift, og såleis ein del av investeringskostnadane. Desse er betaling for dei varige inngrepa som er gjort i naturen.

Ordninga med konsesjonskraft vil gje kommunane høve til å få fordel av ei forventa framtidig auke i prisen på fornybar vasskraft. Slik vil dei behalde sin del av verdiskapinga, som bygger på dei lokale naturressursane. Dette vil ikkje skje om inntektsbortfallet vert forsøkt kompensert ved andre ordningar. Mange kommunar har og inngått langsiktige og bindande kontraktar om sal av konsesjonskraft. Utvalet ser ikkje ut til å ha vurdert konsekvensane av dette.

Både konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er relativt enkle både å rekna ut og administrera. Energibransjen har heller ikkje ytra noko om at ordningane hemmer vidare investeringar i fornybar vasskraft. Tvert imot seier bransjen at desse ordningane er viktige å halde på slik at kommunane då får eit motiv til å slutta seg til konsesjonen. Kommunane støttar energibransjen i at det er utforminga av grunnrenteskatten som hindrer gjennomføring av lønsame investeringar i modernisering og utvidingar av gamle kraftverk.

Hovedtyngda av framtidige investeringar vil gjelda opprusting, utviding og rehabilitering av eldre verk. Svært få av desse investeringane vil bli belasta med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft.

4

Utvalet foreslår at grunnlaget for eigedomsskatt vert endra frå marknadsverdi til skattemessig verdi. Grunngevinga frå utvalget er at dette er enklare då en i dag brukar dette grunnlaget for småkraft. Utvalet nemner ikkje at Finansdepartementet tidlegare har uttalt at skattemessig verdi i liten grad er egna til å treffe marknadsverdien, som jo er hovudregelen etter eigedomsskattelova. Og utvalet nemner ikkje at småkrafteigarane i alle år har klagt på at ein brukar skattemessigverdi som grunnlag, då dette inneber at ein skatt som er basert på kostnad gir høgst skatt i starten, og som seinare er uavhengig av kor lønsam verksemda er.

Vestlandsrådet meiner at forslaget ikkje vil gi oppmoding til nye investeringar frå kraftselskapa,-heller tvert om. Frå kommunane si side vil det gi grunnlag for lokal motstand mot elles ønska utbyggingar.

Utvalet foreslår og at ein skal fjerna produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar frå skattegrunnlaget. Ein slik regel vil vera i strid med kva som gjeld for småkraft. Dette forslaget vert grunnjevne med at det då vil vera likt som med eigedomsskatt på ordinær næringseigedom.

Vestlandsrådet meiner at dette er ei mistyding av reglane om eigedomsskatt. Dei reglane som gjeld i dag fangar opp marknadsverdien, medan ein skattemessig verdi er noko heilt anna. Produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar er det som gjev anlegget verdi. Det vil og gje eit korrekt bilete av anlegga sin verdi.

5

Dei ulike forslaga utvalet kjem med vil gje ein nedgang i inntektene til kommunane med 3.660 mill kr og 740 mill kr til fylkeskommunane. Samstundes vil staten sine inntekter auka med 3.770 mill kr. Vert satsen for grunnrenteskatt auka med to prosentpoeng, vil auken verta ytterlegare 630 mill kr. Utvala sine framlegg vil med andre ord bety ei overføring av 4,4 milliarder kroner til staten.

6

Utvalet har laga ein illustrasjon på korleis ein kan kompensera for dei inntektene kommunane mister. Den går ut på å heva naturressurskatten frå 1,3 til 4,6 øre/kWt og at denne vert omdelt gjennom inntektssystemet. Tal frå KS viser at ei slik ordning vil føre til store omfordelingar mellom kommunane, der bykommunane blir dei store vinnarane og kraftkommunane dei store taparane.

Ei slik ordning inneber at ein erstattar lovbestemte rettar med ei statleg overføring.

Vestlandsrådet er sterkt usamd i dette. Kommunane har stilt sine naturressursar til rådvelde for storsamfunnet og har difor eit rettferdig krav på ei motyting. Det er slik konsesjonsordningane er meint å virka.

7

Alle organisasjonar innafor kraftforsyninga har gått sterkt imot utvalet sine forslag. Det gjeld Energi Norge, kraftkommunane, LVK, Norsk Industri, KS, Distrikt Energi, EI- og It-forbundet og Småkraftforeninga.

Vestlandsrådet meiner at utvalet sine tilrådingar

- bryt med ein hundreårig samfunnskontrakt mellom dei distrikta som produserer og dei som forbruker vasskraft ved å sette kommunane i ein dramatisk økonomisk situasjon
- ikkje gjev insentiv til investeringar i fornybar vasskraft
- bygger på feil grunnlag når det gjeld utrekning av eigedomsskatt
- bør leggest bort

Votering:

Terje Søviknes stilte følgjande framlegg til tillegg i uttalen (nytt pkt 4, dei etterfølgande punkta får ny nummerering):

4

Å redusera nedre grense for grunnrenteskatt frå 10000kvA til 1500kvA vil svekke inntjeninga i småkraft, og hindre nyetableringar.

Vestlandsrådet går derfor imot endringa frå 10000kvA til 1500kvA.

Noralv Distad og Åshild Kjelsnes stilte følgjande forslag:

Siste strekpunkt i avsnitt 7 vert stroke og erstatta med:

Vestlandsrådet ser det slik at utvalet sine tilrådingar, slik dei no ligg føre, må leggest bort.

I vidare vurderingar av skattlegging av kraftverk må det vere representasjon av dei involverte partane, t.d. energinæring og kraftkommuner/fylke.

Søviknes og Kjelsnes/Distad sine framlegg vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

1

Vestlandsrådet er eit politisk samarbeid mellom fylkeskommunane på Vestlandet. Samarbeidet har mellom anna til formål å styrka landsdelen og å koordinera den politiske innsatsen til beste for landsdelen.

Nær 40% av all vasskraft i landet vert produsert på Vestlandet, i til saman 44 kommunar. For svært mange av desse kommunane er dei lovbestemte inntektene frå denne næringa avgjerande for å kunne gje eit godt tenestetilbod til innbyggjarane.

Utvalet sine framlegg inneber at kraftkommunane og fylkeskommunane sine samla inntekter vil verta redusert med 4,4 milliarder kroner årleg. Dette vil vera dramatisk for dei aller fleste.

2

Vestlandsrådet meiner at utvalet som skulle vurdere skattlegging av kraftverk burde hatt representasjon frå dei involverte partane, slik som energinæringa og kraftkommunane. Dette ville ha tilført utvalet meir kompetanse og gjort rapporten meir balansert.

3

Konsesjonsavgifter og konsesjonskraft må sjåast på som ein kompensasjon til lokalsamfunna som har måtta tola store inngrep i naturen og deira del av dei verdiar som vert skapt. Desse inngrepa er varige, og det må og kompensasjonen vera. Det prinsippet vart knesett for over hundre år sidan, og har fleire gonger vorte stadfesta av både stortingsvedtak og høgsterettsdommar. Går ein bort frå dette, vil det vera eit brot på den samfunnskontrakten som vart etablert under dei første utbyggingane og som har fungert godt sidan.

Vestlandsrådet er usamd i at ordningane med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er "gått ut på dato", slik utvalet skriv. Konsesjonsavgiftene må sjåast på som ei miljøavgift, og såleis ein del av investeringskostnadane. Desse er betaling for dei varige inngrepa som er gjort i naturen.

Ordninga med konsesjonskraft vil gje kommunane høve til å få fordel av ei forventa framtidig auke i prisen på fornybar vasskraft. Slik vil dei behalde sin del av verdiskapinga, som bygger på dei lokale naturressursane. Dette vil ikkje skje om inntektsbortfallet vert forsøkt kompensert ved andre ordningar. Mange kommunar har og inngått langsiktige og bindande kontraktar om sal av konsesjonskraft. Utvalet ser ikkje ut til å ha vurdert konsekvensane av dette.

Både konsesjonsavgifter og konsesjonskraft er relativt enkle både å rekna ut og administrera. Energibransjen har heller ikkje ytra noko om at ordningane hemmer vidare investeringar i fornybar vasskraft. Tvert imot seier bransjen at desse ordningane er viktige å halde på slik at kommunane då får eit motiv til å slutta seg til konsesjonen. Kommunane støttar energibransjen i at det er utforminga av grunnrenteskatten som hindrer gjennomføring av lønsame investeringar i modernisering og utvidingar av gamle kraftverk.

Hovedtyngda av framtidige investeringar vil gjelda opprusting, utviding og rehabilitering av eldre verk. Svært få av desse investeringane vil bli belasta med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft.

4

Å redusera nedre grense for grunnrenteskatt frå 10000kvA til 1500kvA vil svekke inntjeninga i småkraft, og hindre nyetableringar.

Vestlandsrådet går derfor imot endringa frå 10000kvA til 1500kvA.

5

Utvalet foreslår at grunnlaget for eigedomsskatt vert endra frå marknadsverdi til skattemessig verdi. Grunngevinga frå utvalget er at dette er enklare då en i dag brukar dette grunnlaget for småkraft. Utvalet nemner ikkje at Finansdepartementet tidlegare har uttalt at skattemessig verdi i liten grad er eigna til å treffe marknadsverdien, som jo er hovudregelen etter eigedomsskattelova. Og utvalet nemner ikkje at småkrafteigarane i alle år har klaga på at ein brukar skattemessigverdi som grunnlag, då dette inneber at ein skatt som er basert på kostnad gir høgst skatt i starten, og som seinare er uavhengig av kor lønsam verksemda er.

Vestlandsrådet meiner at forslaget ikkje vil gi oppmoding til nye investeringar frå kraftselskapa,-heller tvert om. Frå kommunane si side vil det gi grunnlag for lokal motstand mot elles ønska utbyggingar.

Utvalet foreslår og at ein skal fjerna produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar frå skattegrunnlaget. Ein slik regel vil vera i strid med kva som gjeld for småkraft. Dette forslaget vert grunngeve med at det då vil vera likt som med eigedomsskatt på ordinær næringseigedom.

Vestlandsrådet meiner at dette er ei mistyding av reglane om eigedomsskatt. Dei reglane som gjeld i dag fangar opp marknadsverdien, medan ein skattemessig verdi er noko heilt anna. Produksjonsutstyr, produksjonsinstallasjonar og fallrettar er det som gjev anlegget verdi. Det vil og gje eit korrekt bilete av anlegga sin verdi.

6

Dei ulike forslaga utvalet kjem med vil gje ein nedgang i inntektene til kommunane med 3.660 mill kr og 740 mill kr til fylkeskommunane. Samstundes vil staten sine inntekter auka med 3.770 mill kr. Vert satsen for grunnrenteskatt auka med to prosentpoeng, vil auken verta ytterlegare 630 mill kr. Utvala sine framlegg vil med andre ord bety ei overføring av 4,4 milliarder kroner til staten.

7

Utvalet har laga ein illustrasjon på korleis ein kan kompensera for dei inntektene kommunane mister. Den går ut på å heva naturressurskatten frå 1,3 til 4,6 øre/kWt og at denne vert omdelt gjennom inntektssystemet. Tal frå KS viser at ei slik ordning

vil føre til store omfordelingar mellom kommunane, der bykommunane blir dei store vinnarane og kraftkommunane dei store taparane.

Ei slik ordning inneber at ein erstattar lovbestemte rettar med ei statleg overføring.

Vestlandsrådet er sterkt usamd i dette. Kommunane har stilt sine naturressursar til rådvelde for storsamfunnet og har difor eit rettferdig krav på ei motyting. Det er slik konsesjonsordningane er meint å virka.

8

Alle organisasjonar innafor kraftforsyninga har gått sterkt imot utvalet sine forslag. Det gjeld Energi Norge, kraftkommunane, LVK, Norsk Industri, KS, Distrikt Energi, EI- og It-forbundet og Småkraftforeninga.

Vestlandsrådet meiner at utvalet sine tilrådingar

- bryt med ein hundreårig samfunnskontrakt mellom dei distrikta som produserer og dei som for forbruker vasskraft ved å sette kommunane i ein dramatisk økonomisk situasjon
- ikkje gjev insentiv til investeringar i fornybar vasskraft
- bygger på feil grunnlag når det gjeld utrekning av eigedomsskatt

Vestlandsrådet ser det slik at utvalet sine tilrådingar, slik dei no ligg føre, må leggest bort.

I vidare vurderingar av skattlegging av kraftverk må det vere representasjon av dei involverte partane, t.d. energinæring og kraftkommuner/fylke.

Sak: VR28/19 Autopass på ferjer - status

Før saka vart teke opp til handsaming, heldt Nils Sandal frå Sogn og Fjordane idrettskrets eit innlegg om konsekvensane for idrettslaga i fylket.

Framlegg til vedtak:

Saken tas til orientering.

Votering:

Frank Sve stilte forslag om at Vestlandsrådet inviterer samferdselsministeren til neste møte i februar 2020.

Vedtak:

Saken tas til orientering.

Vestlandsrådet inviterer samferdselsministeren til neste møte i februar 2020.

Sak: VR29/19 Cruisestrategi for Vestlandet som case i mentorordning gjennom FINN-EU og Forskningsrådet**Framlegg til vedtak:**

Vestlandsrådet tek informasjonen til orientering

Votering:

Framlegget vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Vestlandsrådet tek informasjonen til orientering

Sak: VR30/19 Prosjektet Tiltak mot marin forsøpling**Framlegg til vedtak:**

Saka vert lagt fram til drøfting.

Votering:

Marianne Chesak stilte følgjande framlegg:

«Vestlandsrådet er positiv til forlenging av prosjektet Tiltak mot marin forsøpling.

Vidare løyvingar vert tekne opp i budsjettet for 2020.

Vestlandsrådet bed om ei ny sak til møtet i februar, der mellom anna rollefordelinga i prosjektet vert teke opp.»

Chesak sitt framlegg vart samrøystes vedteke

Vedtak:

Vestlandsrådet er positiv til forlenging av prosjektet Tiltak mot marin forurensning.

Vidare løyvingar vert tekne opp i budsjettet for 2020.

Vestlandsrådet bed om ei ny sak til møtet i februar, der mellom anna rollefordelinga i prosjektet vert teke opp.

Sak: VR31/19 Europapolitisk forum – oppnemning av nytt medlem

Saka utgår, då Åshild Kjelsnes alt er vald som vararepresentant.

Sak: VR32/19 Møteplan for Vestlandsrådet 2020

Framlegg til vedtak:

«Møta i Vestlandsrådet 2020 vert sett til desse datoane:

Tysdag 25. februar i Møre og Romsdal

Onsdag 17. juni i Rogaland

Tysdag 17. november i Vestland»

Votering:

Solveig Ege Tengesdal gjorde merksam på at i veke 47 er det utvalsmøter i Rogaland.

Vedtak:

«Møta i Vestlandsrådet 2020 vert sett til desse datoane:

Tysdag 25. februar i Møre og Romsdal

Onsdag 17. juni i Rogaland

Siste møte vert halde i Vestland. AU fastset endeleg dato.

Sak VR32/19 Eventuelt

Tove-Lise Torve etterlyste ei sak om finansiering av fylkesfergesamband på Vestlandet.

Marianne Chesak meinte at saka og burde handla om finansiering av båtruter, og foreslo at AU fekk fullmakt til å vedta ein uttale.

Vedtak

AU vert bede om å vedta ein uttale om finansiering av fylkeskommunale ferje- og rutebåtsamband.

Møtet slutt kl 14.30

Saksframlegg

Saksnr: 2020/36935-10
Saksbehandlar: Thorbjørn Aarethun

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet	5/20	20.05.2020

Godkjenning av møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 15.april 2020

Møteprotokoll frå møtet i Vestlandsrådet, 15. april 2020, er lagt ved saka.

Møteprotokoll

Utval:	Vestlandsrådet
Møtestad:	Fjernmøte/videomøte
Dato:	15.04.2020
Tid:	09:00 -12:00

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Jon Askeland	Medlem, leiar	Vestland, SP
Natalia Antonia Golis	Medlem	Vestland,MDG
Anne Gine Hestetun, frå kl 1030	Medlem	Vestland, A
Trude Brosvik	Medlem	Vestland, KRF
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	Vestland, H
Tove-Lise Torve	Medlem	Møre og Romsdal, A
Per Vidar Kjølmoen	Medlem	Møre og Romsdal, A
Randi Walderhaug Frisvoll	Medlem	Møre og Romsdal, KRF
Frank Sve	Medlem	Møre og Romsdal, FRP
Anders Riise	Medlem	Møre og Romsdal, H
Jan Olav Tryggestad	Medlem	Møre og Romsdal, SP
Marianne Chesak	Medlem	Rogaland, A
Arne Bergsvåg	Medlem	Rogaland, SP
Solveig Ege Tengesdal	Medlem	Rogaland, KRF
Margrete Dysjaland	Medlem	Rogaland, FRP
Alexander Rugert-Raustein	Medlem	Rogaland, MDG

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Terje Søviknes	Medlem	Vestland, FRP
Ole Ueland	Medlem	Rogaland, H
Anne Gine Hestetun, til kl 1030	Medlem	Vestland, A

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Arve Helle, til kl 1030	Anne Gine Hestetun	A
Frode Myrhol	Ole Ueland, H	FMB

Merknader

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Inge Smith Dokken	Fylkesrådmann, Rogaland
Ottar Brage Guttevik	Fylkesrådmann, Møre og Romsdal

Robert Løvik
Rune Haugsdal
Thorbjørn Aarethun

Seksjonsleiar, Møre og Romsdal
Fylkesrådmann, Vestland
Sekretariatsleiar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 1/20	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 2/20	Godkjenning av møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019	2020/36935	
	Politiske saker		
PS 1/20	Koronapandemien og tiltak for næringslivet på Vestlandet	2020/36935	
PS 2/20	Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet	2020/36931	

Godkjenningssaker

GK 1/20 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksprotokoll i Vestlandsrådet, 15.04.2020

Vedtak

Møteinnkalling og sakliste vart godkjent

GK 2/20 Godkjenning av møteprotokoll fra møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019

Saksprotokoll i Vestlandsrådet, 15.04.2020

Fleire medlemmer opplyste at dei ikkje hadde fått lasta ned og lest utsendt møteprotokoll frå møte i Vestlandsrådet, 27.november 2019

Vedtak

Handsaminga av møteprotokollen vert utsett til neste møte

Politiske saker

PS 1/20 Koronapandemien og tiltak for næringslivet på Vestlandet

Forslag til vedtak

1. For å sikre deling av kunnskap og erfaringar ber Vestlandsrådet om at fylkesrådmannen på neste møte presenterer oppdatert status på korleis dei tre fylkeskommunane innrettar sitt virkemiddelapparat inn mot næringslivet sine utfordringar i samband med koronapandemien.
2. Inn mot regjeringa og Stortinget sitt arbeid med revidert nasjonalbudsjett 2020 får arbeidsutvalet fullmakt til å utarbeide og vedta ein uttale om aktuelle investeringstiltak som raskt kan stimulere til auka aktivitet og etterspurnad i den eksportretta delen av næringslivet på Vestlandet.
3. Vestlandsrådet legg til grunn at ein slik uttale også må leggest fram for tilslutnad blant partane i arbeidslivet på Vestlandet.
4. I tillegg og så langt det er mogeleg bør arbeidsutvalet til Vestlandsrådet i samarbeid med partane i arbeidslivet, også aktivt be om møter og samtalar med sentrale aktørar i regjeringsapparatet og på Stortinget for å få på plass investeringstiltak i revidert nasjonalbudsjett 2020 som kan bidra til auka aktivitet for dei eksportretta verksemdene på Vestlandet.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet ,15.04.2020

Frank Sve (Frp), Møre og Romsdal, sette fram slikt forslag:

«Vestlandsrådet ber Regjering/Stortinget om ein eigen tiltakspakke for fylkesvegane i tråd med tiltakspakken for riksvegane.»

Tove-Lise Torve (Ap), Møre og Romsdal, sette fram slikt forslag:

«Vestlandsrådet meiner det i tillegg til punkta 1. til 4., må utarbeidast ein felles strategi med målretta tiltak for å stimulere og styrke det eksportretta næringslivet på Vestlandet på mellomlang og litt lengre sikt.»

Avrøysting

Fylkesrådmannen si innstilling vart samrøystes vedteke

Frank Sve sitt forslag vart samrøystes vedteke

Tove-Lise Torve sitt forslag vart samrøystes vedteke

Vedtak

1. For å sikre deling av kunnskap og erfaringar ber Vestlandsrådet om at fylkesrådmannen på neste møte presenterer oppdatert status på korleis dei tre fylkeskommunane innrettar sitt virkemiddelapparat inn mot næringslivet sine utfordringar i samband med koronapandemien.
2. Inn mot regjeringa og Stortinget sitt arbeid med revidert nasjonalbudsjett 2020 får arbeidsutvalet fullmakt til å utarbeide og vedta ein uttale om aktuelle investeringstiltak som raskt kan stimulere til auka aktivitet og etterspurnad i den eksportretta delen av næringslivet på Vestlandet.
3. Vestlandsrådet legg til grunn at ein slik uttale også må leggast fram for tilslutnad blant partane i arbeidslivet på Vestlandet.
4. I tillegg og så langt det er mogeleg bør arbeidsutvalet til Vestlandsrådet i samarbeid med partane i arbeidslivet, også aktivt be om møter og samtalar med sentrale aktørar i regjeringsapparatet og på Stortinget for å få på plass investeringstiltak i revidert nasjonalbudsjett 2020 som kan bidra til auka aktivitet for dei eksportretta verksemdene på Vestlandet.
5. Vestlandsrådet meiner det i tillegg til punkta 1. til 4., må utarbeidast ein felles strategi med målretta tiltak for å stimulere og styrke det eksportretta næringslivet på Vestlandet på mellomlang og litt lengre sikt.
6. Vestlandsrådet ber Regjering/Stortinget om ein eigen tiltakspakke for fylkesvegar i tråd med tiltakspakken for riksvegane.

PS 2/20 Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Forslag til vedtak

1. Vestlandsrådet ser det som viktig at fylkeskommunane i størst mogleg grad samlar seg om ei felles transportpolitisk prioritering og satsing på Vestlandet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
2. Vestlandsrådet ber fylkeskommunane vurdere følgjande felles transportpolitiske prioriteringar i uprioritert rekkefølge i det vidare arbeidet med innspel til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
 - a. For å utvikle dei store vekstområda langs kysten på Vestlandet må E39 mellom Stavanger-Trondheim planleggast og utbyggast med ei langsiktig målsetting om ferjefri standard. På kortare sikt må det prioriterast opprustingsprosjekt og rassikringstiltak på land mellom ferjestrekningane.
 - b. Stad skipstunnel ligge inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029. og må prioriterast i første del av NTP 2022 - 2033.
 - c. Det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.

- d. Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Det må opprettast eit eige gjennomføringsprogram for å finansiere lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på riks- og fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan 2022-2033.
- e. Vestlandet er ein stor eksportregion for utførsel av varer til Europa og andre internasjonale marknader. Det må innførast endringar i sjøtransporten sine avgifter for å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø.
- f. Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta har betydelege meirkostnader i høve til konvensjonell teknologi. For å sikre rask innføring av miljøvenleg ferje - og snøggbåtdrift må staten ta eit større ansvar for utviklings- og investeringskostnader, og innføre ei målretta finansieringsordning for å dekke auka driftskostnader med låg- og nullutsleppsteknologi.
- g. Satsinga på bymiljøavtalar/bypakkar må utvidast til også å omfatte andre byområde/ tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet, 15.04.2020

Jon Askeland (Sp), Vestland, sette fram slikt forslag:

«Handsaming av saka vert utsett til neste møte i Vestlandsrådet»

Avrøysting

Askeland sitt forslag vart samrøystes vedteke

Vedtak

Handsaming av saka vert utsett til neste møte i Vestlandsrådet

Politiske saker

PS 3/20 Nasjonal transportplan 2022-2033 Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Saknr: 2020/36931-1
 Saksbehandlar: Ole Ingar Hæreid

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Vestlandsrådet	2/20	15.04.2020
Vestlandsrådet	3/20	20.05.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Forslag til vedtak

1. Vestlandsrådet ser det som viktig at fylkeskommunane i størst mogleg grad samlar seg om ei felles transportpolitisk prioritering og satsing på Vestlandet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
2. Vestlandsrådet ber fylkeskommunane vurdere følgjande felles transportpolitiske prioriteringar i uprioritert rekkefølge i det vidare arbeidet med innspel til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.
 - a. For å utvikle dei store vekstområda langs kysten på Vestlandet må E39 mellom Stavanger-Trondheim planleggast og utbyggast med ei langsiktig målsetting om ferjefri standard. På kortare sikt må det prioriterast opprustingsprosjekt og rassikringstiltak på land mellom ferjestrekningane.
 - b. Stad skipstunnel ligge inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029. og må prioriterast i første del av NTP 2022 - 2033.
 - c. Det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.
 - d. Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Det må opprettast eit eige gjennomføringsprogram for å finansiere lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på riks- og fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan 2022-2033.
 - e. Vestlandet er ein stor eksportregion for utførsel av varer til Europa og andre internasjonale marknader. Det må innførast endringar i sjøtransporten sine avgifter for å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø.
 - f. Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta har betydelege meirkostnader i høve til konvensjonell teknologi. For å sikre rask innføring av miljøvenleg ferje - og snøggbåtdrift må staten ta eit større ansvar for utviklings- og

investeringskostnader, og innføre ei målretta finansieringsordning for å dekke auka driftskostnader med låg- og nullutsleppsteknologi.

- g. Satsinga på bymiljøavtalar/bypakkar må utvidast til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

Saksprotokoll i Vestlandsrådet, 15.04.2020

Jon Askeland (Sp), Vestland, sette fram slikt forslag:

«Handsaming av saka vert utsett til neste møte i Vestlandsrådet»

Avrøysting

Askeland sitt forslag vart samrøystes vedteke

Vedtak

Handsaming av saka vert utsett til neste møte i Vestlandsrådet

Samandrag

Denne saka trekker opp framlegg om felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet inn mot Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Vestlandsrådet oppmodar fylkeskommunane om å legge desse transportpolitiske prioriteringane til grunn for sine innspel til Nasjonal transportplan:

- Ein opprusta og ferjefri E39 i løpet av 20 år
- Realisering av Stad skipstunnel i første del av Nasjonal transportplan 2022 - 2033
- Utarbeide ein nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet med statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.
- Ei satsing på reduksjon av forfallet på riks- fylkesvegnettet. Utbetring av tunnelar etter tunnelsikkerheitsforskrifta må finansierast av staten.
- Overføring av gods frå veg til sjø og bane
- Tiltak som reduserer klimagassutslepp, statleg finansiering av auka kostnader med utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.
- Satsing på bymiljøavtalar/bypakkar for mindre byområder

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og vegavd

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

1. Bakgrunn for saka

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som dannar grunnlaget for regjeringa sin heilskaplege transportpolitikk, med bruk av tiltak og virkemiddel, samt samspel mellom transportformene. Nasjonal transportplan vert revidert kvart fjerde år.

I brev frå Samferdsledepartementet 21.11.2019 blir m.a. fylkeskommunane inviterte til å kome med innspel til prioriteringar med utgangspunkt i identifiserte utfordringar, jf. vedlegg. Departementet ber om at følgjande vert lagt vekt på i arbeidet med innspela:

- Forslag til løysingar vert framstilte i prioritert rekkjefølgje.
- Løysningane må være eigna til å handtere dei identifiserte utfordringane. Det er viktig at samanhengen mellom utfordringar og forslag til løysingar er godt beskrevet.
- Fylkeskommunane og storbykommunane vert bedne om å gjere greie for i kva utstrekning dei prioriterer å gjennomføre løysningane på område der dei sjølv har eit ansvar.

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som gir regjeringa sin transportpolitikk. Den legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv bruk av verkemiddel og samspel mellom transportformene. Nasjonal transportplan blir revidert kvart fjerde år.

Fylkeskommunane på Vestlandet, samt Vestlandsrådet, har gitt innspel på transportpolitiske prioriteringar til gjeldande NTP og til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

I denne saka vil Vestlandsrådet gje innspel til vestlandsfylka på prioritering av ei felles transportpolitisk satsing for Vestlandet.

2. Transportpolitiske prioriteringar på Vestlandet i gjeldande NTP 2018 - 2029

Vestlandsrådet handsama høyringsuttale til Nasjonal transportplan 2018 - 2029 i møte 26. mai 2016, sak14/16. Vestlandsrådet gjorde følgjande samrøystes vedtak:

- *Vestlandsrådet ser at sjølv med høg ramme når vi ikkje dei måla landsdelen vår har for veginvesteringar. Det vil difor vere behov for vesentleg påplussing av høg ramme. Utan dette vil ikkje NTP svare på utfordringane/behova på Vestlandet.*
- *Vedtekne statlege plan for utbygging av ferjefri og opprusta E39 Kristiansand -Trondheim i løpet av 20 år må oppretthaldast og fullfinansierast. Alle analyser syner at prosjektet har høg samfunnsøkonomisk lønnsemd og er ei viktig nasjonal satsing. Ferjefri E39 Kristiansand-Trondheim vil gje ein samangangande, transportsikker veg og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping.*
- *Det må gjennomførast eit krafttak for å ta igjen etterslepet på vedlikehald av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet legg til grunn at det vert kanalisert tilstrekkeleg med økonomiske midlar til fylkeskommunane slik at ein kan fjerne forfallet på alle riks- og fylkesvegane i dei fire vestlandsfylka, samt gjennomføre nødvendige oppgraderingar av bruer, ferjekaier og tunnelar.*
- *Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvalitetar. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.*
- *Vestlandsrådet legg til grunn auka innsats til rassikring på både riks- og fylkesvegnettet i tråd med tilrådingane frå Nasjonal rassikringsgruppe. Det vil seie at det offentlege vegnettet skal vere skredsikra innan 2030.*

- *Vestlandsrådet går inn for realisering av Stad Skipstunnel med oppstart i perioden 2018-21.*

I møte den 25. oktober 2017, sak 22/17 vedtok Vestlandsrådet følgjande fråsegn til Nasjonal transportplan, handlingsprogram 2018 - 2023:

1. *Vestlandsrådet tek til etterretning at det behov for kostnadsreduksjonar for dei store fjordkryssingsprosjekta, og avventar revidert framdriftsplan for Ferjefri E39. Det er behov for tilstrekkeleg med planleggingsmidlar for å kunne realisere prosjektet. Samstundes vil rådet peike på at det også er trong for å få ein god og samanhengande standard langs heile E39. Dette vil binde byane og distrikta langs vestlandskysten saman og redusere transport-kostnadene for næringslivet.*
2. *Behova for skredsikring på Vestlandet er særst store, og det er trong for å prioritere meir midlar til skredsikring av vegane i dei fire fylka i åra som kjem. Vestlandsrådet ber om at det innan første rullering av NTP 2018-2029 vert utarbeidd ein nasjonal skredsikringsplan for Rv- og Fv-nettet (hhv. post 31 og post 60). Planen må ha ein fastlagd tidshorisont for når planen skal vere fullført.*
3. *Vestlandsrådet er nøgd med at det vert satsa på å ruste opp tunnellar, slik tunnelforskrifta legg opp til. Det er likevel store behov for opprusting av fylkesvegtunnellane i tråd med forskrifta. Vestlandsfylka har relativt sett ein stor andel av tunnelane i Norge. Derfor er det svært viktig at fylkeskommunane på Vestlandet med mange og lange tunnellar får tilstrekkelig med midlar frå staten, slik at også tunnelane på fylkesvegnettet tilfredsstiller krav til tryggleik.*
4. *Det er eit stort behov for å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Vestlandsrådet ber om at regjeringa har eit særleg fokus på dette i den vidare oppfølginga av NTP.*
5. *Vestlandsrådet tek inndelinga av hovudvegsamband mellom aust og vest til etterretning, og avventar neste NTP for vidare satsing på desse vegsambanda. Stortinget har opna for førehandsog parallell innkrevjing av bompengar for tunellen Seljestad-Røldal når planane her er klare. Vestlandsrådet ber Statens vegvesen ha stort fokus på ferdigstilling av desse planane.*
6. *Vestlandsrådet er nøgd med at Stad skipstunnell er innarbeidd i NTP 2018-29, og ber om at Kystverket har stort fokus på gjennomføring av prosjektet i samsvar med framdriftsplanen.*
7. *Eit samla Vestland har arbeidd aktivt for ferjefri E39, og har sagt ja til store garantiansvar for å realisere dette, i første omgang ved bygging av Rogfast med start i 2018. Vestlandsrådet er svært oppteke av at gjeldande EØS-regelverk, der ein som konsesjonsmyndigheit ikkje kan nekte privat ferjedrift på same strekning, bør utfordrast. Alternativt må ein gjennomføre ei ny vurdering av finansiering og garantiansvar for prosjekta*

3. Sentrale transportpolitiske utfordringar på Vestlandet for NTP 2022-2033.

I Vestlandsrådet sitt møte 21.06.19 fekk arbeidsutvalet i Vestlandsrådet fullmakt til å samanfatte eit felles brev om hovudutfordringar på transportområdet i komande NTP 2022-2033. Dette brevet vart sendt i tillegg til dei dei fråsegnene som fylkeskommunane hadde sendt inn. Arbeidsutvalet sendte følgjande innspel i uprioritert rekkefølge:

Rassikring

Vestlandet er et stort skredområde. Som følge av klimaendringene ser vi hyppigere tilfelle med skred og flom. Det er derfor viktig med en økt satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Vestlandsrådet forutsetter at det lages en helhetlig, nasjonal plan for skred- og flomsikring av riks- og fylkesvegnettet, slik flere har krevd, blant annet Nasjonal Rassikringsgruppe og Regionrådet for Haugalandet. Planen må sikre finansiering slik at den blir gjennomført i løpet av en tidsramme på 12 år. Prosjekter i kategori rød må fullfinansieres i første del av ny NTP-periode.

Forfall på veginfrastruktur

Med sitt lange vegnett har Vestlandet større utfordringer enn andre på vedlikehold. Generelt har det på den eksisterende veginfrastrukturen over tid, oppstått betydelig forfall. Dette er et resultat

av flere forhold, men skyldes hovedsakelig at omfanget av vedlikeholdstiltak ikke har vært tilstrekkelig for å opprettholde tilstandsnivået på et akseptabelt nivå. Forfall kan påvirke både trafiksikkerhet, framkommelighet og har negative konsekvenser for miljøet. I samband med NTP 2022-2033 må det sikres tilstrekkelig med midler for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunneler. Fylkeskommunene må settes i økonomisk stand til å ivareta veieirransvaret på en god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Tunnelvedlikehold

Tunneler er en viktig del av både riks- og fylkesvegnett som binder sammen Vestlandet. Tunnelforskriften er et bidrag til å gjøre tunneler trygge. Samtidig er det knyttet store kostnader til oppfølgingen av tunnelsikkerhetsforskriften. Det er viktig for fylkeskommunene på Vestlandet at det i kommende NTP settes av midler for oppfølging av forskriften.

Overføring av gods fra veg til sjø og bane

En godsundersøkelse, gjennomført av Statens vegvesen og flere fylkeskommuner på Vestlandet i 2018 viser at andelen gods som transporteres på veg har økt de siste årene. Dette medfører økte miljøproblemer og har negative konsekvenser for trafiksikkerheten. Det bør tilrettelegges for bedret framkommelighet for næringstransport i by- og bynære områder.

For å stimulere til overføring av gods fra veg til sjø og jernbane er det nødvendig med både økonomiske insentiver og investeringer.

Næringslivet beskriver i godsundersøkelsen gjennomført på Vestlandet i 2018 ledetid, framføringssikkerhet, pålitelighet og kapasitet som hovedutfordringer knyttet til godstransport på jernbane. Dersom man skal øke andel gods transportert med jernbane må jernbaneinfrastrukturen oppgraderes. I tillegg må driftssikkerheten økes.

I samme undersøkelsen ble ulike avgifter trukket frem som en utfordring for målsettingen om økt andel godstransport på sjø. Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som sikrer nærskipfarten. I undersøkelsen ble det blant annet trukket fram avgift på LNG som et eksempel på en avgift som motvirker ønsket utvikling om mer gods på sjø. En ber departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan de bedre kan understøtte målet om mer gods fra vei til sjø. Det bør fremmes en egen nærskipsstrategi. I tillegg må det prioriteres en utbedring av farleder.

Finansiering og innføring av ny og miljøvennlig teknologi

Vestlandsrådet er opptatt av at transport skal gi mindre klimagassutslipp. Tilbudsdokumenter for båt- og fergetrafikk må derfor utformes slik at nullutslippsfartøy kan prioriteres. Fylkeskommunene på Vestlandet vil gjerne kunne stille krav til nullutslippsteknologi og et grønt miljø- og klimaregnskap, og forventer statlige incentivordninger og kompensasjon for økte driftsutgifter for fylkeskommunene. Generelt må Nasjonal transportplan avklare økonomiske konsekvenser som utvikling og innfasing av ny teknologi medfører. Det må utvikles en strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi.

Binde sammen Vestlandet

Vestlandet har en utfordrende geografi som krever store investeringer til å binde sammen fylkeskommunene på Vestlandet på en god og trygg måte. Fylkeskommunene på Vestlandet står samlet om en opprustet og ferjefri E39 og bygging av Stadt skipstunnel. I tillegg er kortbanenettet viktig for næringsliv og befolkning på Vestlandet. Fylkeskommunene får ansvaret for flyrutekjøp fra 2020, og må sikres økonomi til et akseptabelt flyrutetilbud på kortbanenettet, og driftstøtte til private flyplasser.

4. Forslag til felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033

Med utgangspunkt i tidlegare fråsegner til Nasjonal transportplan, vil fylkesrådmannen føreslå at Vestlandsrådet går inn for følgjande forslag til felles transportpolitiske prioriteringar, som grunnlag for fylkeskommunane sine innspel til prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033.

E39

I Vestlandsrådet sin transportplan 2007 - 2019, handlingsprogram 2012-2015 er E39 trekt fram som den trafikale ryggrada for Vestlandet. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda og knyter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman. Samstundes er vegen tilførselsveg til dei viktigaste og største hamnene på Vestlandet for godstransport ut til Europa og interkontinentale marknader. E39 har ikkje den standard som kan forventast av ein sentral stamveg. Både reisetid og kostnadar er vesentleg større enn elles i landet. Alle Vestlandsfylka i tillegg til Trøndelag og Agder står saman bak krava om utvikling av E39. Opprusting av E39 og dermed vesentleg betra kommunikasjon for befolkning og næringsliv på Vestlandet er ei særskilt fanesak for Vestlandsrådet.

Ferjefri E39 er den viktigaste einskildsaka for Vestlandsrådet. Med satsing på ferjefri E39 er det meint både opprusting av dagens E39 med eit minstemål om «gul midtstripe», skredsikring og fjordkryssingar langs E39. Avløyning av ferjestrekningar er avgjerande for at E39 skal kome opp på ein slik standard at han kan tene den rolla han skal ha som ein solid ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet.

I handlingsprogrammet er det definert følgjande mål for ferjefri E39

- *E39 skal vere ein effektiv transportkorridor mellom Kristiansand og Trondheim, og skal vere med å sikre meir effektive og større arbeids, bustad og -serviceregionar og betra transporttilhøve for innbyggjarar og næringsliv.*
- *Statens vegvesen sitt mandat knytt til utgreiingar kring ferjefri E39 må handle om finansiering og gjennomføringsevne.*
- *Vestlandsrådet aksepterer ingen forseinkingar i arbeidet med å gjennomføre Rogfast prosjektet.*
- *Ferjefri E39 må prioriterast spesifikt i nasjonal transportplan 2014 - 2023.*
- *Prosjektet vert gjennomført i tråd med vedtekne klimamål og må trekkje vekslar på regionens kompetanse og innovasjonsmoglegheter for å løyse eventuelle utfordringar.*
- *Følgjande fjordkryssingar skal vere ferdige eller under bygging innan 20 år (i uprioritert rekkjefølgje):*
 - *Hordfast*
 - *Kryssing av Sognefjorden*
 - *Nordfjordkryssinga*
 - *Kryssing av Storfjorden/Sula fjorden*
 - *Romsdalsfjorden*
 - *Halsafjorden*

Stad skipstunnel

Stadhavet er eit område som er problematisk for sjøtransporten ved dårleg ver. Straum-, vind- og botntilhøva skapar komplekse og potensielt farlege bølgetilhøve som gjer at fartøy anten må vente eller køyre med redusert fart for å krysse Stadhavet når tilhøva er som verst. I tillegg aukar risiko for ulukker med potensielt store konsekvensar for menneske, verdiar og miljø. Stadhavet utgjer dermed ofte eit brot i transportkorridoren langs Vestlandskysten noko som gjer det vanskeleg å nå måla med auka transport av gods frå veg til sjø.

Det er utført ei rekkje utgreiingar i arbeidet med Stad skipstunnel sidan 1989. Stad skipstunnel ligg inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029, men alle prosjekt med ei kostnadsramme over 750 mill. kr må gjennom ekstern kvalitetssikring før dei kan leggjast fram for Stortinget til endeleg avgjerd. Kystverket utarbeidde eit forprosjekt for Stad skipstunnel, som har vore gjennom ei ekstern kvalitetssikring. Samferdsledepartementet fekk overlevert rapport om ekstern kvalitetssikring av skipstunnel i mai 2018.

I 2019 vekk Kystverket i oppdrag frå Samferdsledepartementet om å gå gjennom prosjektet på nytt. Målet var å få kostnadane ned til det nivået som var avsett i NTP 2018 - 2029. Kystverket var i realiteten bedt om å synleggjere av skipstunnelen kan byggast for 2,7 mrd. kr., som var Kystverket sitt kostnadsoverslag i forprosjektet. Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet berekna kostnaden til 3,7 mrd. kr.

I juni 2019 leverte Kystverket sin siste rapport, som viser at det er mogleg å realisere skipstunnelen innanfor ei kostnadsramme på 2,7 mrd. 2016-kr med ein rekkje kostnadsreducerande tiltak.

Skredsikring

I Statens vegvesen sin rapport om skredsikringsbehovet for riks- og fylkesveggar i Region vest og Region Midt frå desember 2019 går det fram at det samla skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegnettet på Vestlandet er på om lag 44 mrd. 2019- kr. For fylkesvegnettet på Vestlandet er det samla behovet på om lag 17 mrd.kr. (2019), og om lag 26 mrd. kr. (2019) på riksvegnettet. På fylkesvegnettet på Vestlandet er det registrert 110 skredpunkt i høg fareklasse, 290 skredpunkt i middels fareklasse og 594 i låg fareklasse. For riksvegnettet er det registrert 65 skredpunkt i høg fareklasse, 80 skredpunkt i middels fareklasse og 87 skredpunkt i låg fareklasse.

Det samla skredsikringsbehovet på Vestlandet og klimaendringane, tilseier at det er behov for meir midlar til flaum og skredsikring enn dei 13. mrd. kr. som er sett av i gjeldande NTP. Vestlandsrådet føreset at det vert utarbeidd ein heilskapleg, nasjonal plan og finansieringsprogram for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet, slik som m.a. Nasjonal Rassikringsgruppe har stilt krav om. Det må sikrast ei finansiering slik at den nasjonale planen blir gjennomført i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.

Skredfaktorkategori	Høg	Middels	Låg	Sum
Fv. Rogaland				
Tal kredpunkt totalt	0	13	56	69
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	2	32	34
Kostnad (mill. 2019-kr)	0	355	268	623
Fv. Hordaland				
Tal kredpunkt totalt	37	74	109	220
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	34	93	127
Kostnad (mill. 2019-kr)	4 417	449	91	4 957
Fv. Sogn og Fjordane				
Tal kredpunkt totalt	59	103	142	304
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	27	116	143
Kostnad (mill. 2019-kr)	6 627	1 349	676	8 652
Fv. Møre og Romsdal				
Tal kredpunkt totalt	14	100	287	401
Tal skredpunkt som manglar kostnad				
Kostnad (mill. 2019-kr)	2 375	727		3 103
Sum				
Tal skredpunkt totalt	110	290	594	994
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	63	241	304
Kostnad (mill. 2019-kr)	13 419	2 880	1 035	17 334

Berekna skredsikringsbehov på fylkesvegnettet på vestlandet 2019 (SVV: Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar)

Skredfaktorkategori	Høg	Middels	Låg	Sum
Rv. Rogaland				
Tal kredpunkt totalt	4	2	14	20
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	0	12	12
Kostnad (mill. 2019-kr)	2 545	30	28	2 603
Rv. Hordaland				
Tal kredpunkt totalt	38	41	33	112
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	11	26	37
Kostnad (mill. 2019-kr)	9 426	447	6	9 879
Rv. Sogn og Fjordane				
Tal kredpunkt totalt	21	20	9	50
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	6	9	15
Kostnad (mill. 2019-kr)	12 998	129	0	13 127
Rv. Møre og Romsdal				
Tal kredpunkt totalt	2	17	31	50
Tal skredpunkt som manglar kostnad				
Kostnad (mill. 2019-kr)	54	701		755
Sum				
Tal skredpunkt totalt	65	80	87	232
Tal skredpunkt som manglar kostnad	0	17	47	64
Kostnad (mill. 2019-kr)	25 023	1 307	34	26 364

Berekna skredsikringsbehov på riksvegnettet på vestlandet 2019 (SVV: Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar)

Redusere forfall på riks- og fylkesveg

Fylkeskommunane på Vestlandet har ansvar for om lag 11 300 km fylkesveg. Over tid har det oppstått eit vesentleg forfall på eksisterande veginfrastruktur. Forfall kan påverke m.a. trafikkikkerheit og framkomst. Forfall vil også ha negative konsekvensar for miljøet. I tillegg er det dårleg økonomi i å la forfallet bli så stort at det er behov for meir omfattande og dyrare tiltak for å rette opp forfallet.

Utfordringane i dagens infrastruktur på veg er mellom anna flaskehalsar på vegnettet, stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet, strekningar som er skredutsette, tunnelar som må sikrast for å oppfylle tunnelsikkerheitsforskrifta, samt ein geografi med mange ferjestrekningar som tar tid for både person- og varetransporten. I framtida vil det vere ei stor utfordring å ha ein infrastruktur som er tilpassa eit villare og våtare klima.

Fylkesvegnettet er viktig for framkomsten både for næringsliv, transport og folk flest. Fylkeskommunen må settast økonomisk i stand til ha ei drift og eit vedlikehald på fylkesvegnettet som gjer fylkeskommunen i stand til å redusere forfallet på fylkesvegnettet. I arbeidet med gjeldande NTP føreslo Statens vegvesen å opprette ei eige program for redusere forfallet på fylkesvegnettet. Fylkeskommunane har i dag ikkje økonomiske rammer til å kunne redusere forfallet på fylkesvegnettet. Staten må derfor innføre eit nasjonalt finansieringsprogram for særskilt finansiering av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet.

Godstransport

I 2018 gjennomførte Statens vegvesen og fleire fylkeskommunar på Vestlandet ei større godsundersøking som viste at delen gods som vert transportert på veg har auka dei siste åra. Dette medfører auka miljøproblem og har negative konsekvensar for trafikktryggleiken. For å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø og jernbane er det nødvendig med både økonomiske insentiv og investeringar.

I godsundersøkinga peika næringslivet på følgjande hovudutfordringar knytt til godstransport på jernbane: ledetid, framføringssikkerheit, pålitelegheit og kapasitet. Dersom delen gods transport med jernbane skal aukast, må jernbaneinfrastrukturen oppgraderast med kryssingsspor, dobbeltspor eller andre tiltak. I tillegg må driftstryggleiken aukast.

I same undersøking vart ulike avgifter trekt fram som ei utfordring for målsettinga om auka del godstransport på sjø. Det må etablerast eit avgifts- og gebyrssystem som sikrar nærskipfarten. I

undersøkinga vart det m.a. vist til avgift på LNG som eit døme på ei avgift som motverkar ei ønskja utvikling om meir gods på sjø. Vestlandsrådet ber departementet greie ut korleis hamnene er organiserte og korleis dei betre kan understøtte målet om meir gods frå veg til sjø. Det bør leggest fram ein eigen nærskipsstrategi. I tillegg må utbetring av farleier prioriterast.

Reduksjon i klimagassutslepp - ny teknologi og innovasjon

I 2019 la samferdsledepartementet og klima- og miljødepartementet fram «Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025. Regjeringa har høge ambisjonar for å fase inn låg- og nullutsleppsteknologi i transportsektoren generelt, og i kollektivtransporten spesielt. Klimagassutsleppa skal først og fremst reduserast der det er billigast, slik at vi kan oppnå raskare og større reduksjonar i utsleppa. Regjeringa sitt mål om ein fossilfri kollektivtransport skal ikkje gå på kostnad av kollektivtilbodet. Strengare miljøkrav skal ikkje svekke konkurranseevna kollektivtransporten.

I vedtak 662 (2017-18) bad Stortinget regjeringa om å sette i verk tiltak for å få passasjertransporten på hurtigbåt utsleppsfri basert på hydrogen- eller el-batteriteknologi. Regjeringa vart bedt om å følgje opp fylkeskommunen si rolle som innkjøpar av desse transporttenestene med nødvendig kompetanse og incentiv.

Det er ei målsetting om å utvikle Norge til eit lågutsleppssamfunn innan 2050. Innan 2030 skal klimagassutsleppa reduserast med minst 40 % samanlikna med referanseåret 1990. For å nå desse måla vil nye teknologiar, digitalisering og smarte transportløyningar vere viktige faktorar. I tillegg kan staten, gjennom sine løyvingar til forskning og utvikling, støtte det norske næringslivet i å vere ein pådrivar og utviklar innan ny teknologi og digitalisering.

Ei omlegging til låg- og nullutsleppsbusar, båtar og ferjer er vesentleg for å nå måla om å kutta klimagassutslepp frå transportsektoren. Vestlandet har vore ein føregangsregion for elektrifisering av ferjeflåten. Det neste store løftet blir å leggje til rette for reduserte utslepp frå hurtigbåtar. Investering og drift av låg- og nullutsleppsfartøy er svært kostbart for fylkeskommunen. Noreg har eit stort ansvar for å oppfylle klimamåla i Parisavtalen. Staten må ta større ansvar for å finansiera auka kostnader til utvikling, innovasjon, investering og drift av nullutsleppsteknologi i kollektivsektoren.

Byvekstavtalar

Bymiljøavtalar/bypakkar med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle byane til attraktive sentra med funksjonelle transportsystem og gode miljøkvalitetar. Det er viktig å utvide perspektivet for bysatsinga til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.

5. Konklusjon

Framlegg til felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet bygger på tidlegare prioriteringar i Vestlandsrådet og tidlegare fylkeskommunale vedtak angående gjeldande og framtidig Nasjonal transportplan. Det er ei målsetting for Vestlandsrådet at fylkeskommunane legg felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet til grunn i sine innspel til m.a. Nasjonal transportplan.

Samferdsledepartementet har lagt opp til ein prosess med m.a. tidlegare politisk dialog mellom departementet og regionale myndigheiter enn tidlegare. Samferdsledepartementet har gitt fleire deloppdrag til dei statlege transportverksemdene. Svara på deloppdraga vil, samla sett, utgjere verksemdene sine faglege innspel til stortingsmeldinga om NTP.

Samferdsledepartementet legg stor vekt på regional medverknad i arbeidet med NTP 2022 - 2033, og har lagt opp til betydeleg politisk involvering av regionalt nivå i arbeidet. Departementet har oppretta ei politisk kontaktgruppe der KS, fylkeskommunane, dei største bykommunane og Sametinget deltek på politisk nivå.

Vestlandsrådet er i utgangspunktet ikkje ein formell høringspart i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Vestlandsrådet oppmodar difor fylkeskommunane på Vestlandet om å legge felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033 til grunn for sine fråsegner til NTP. Frist for innspel frå m.a. fylkeskommunane er sett til 14. mai 2020.

Det er ønskeleg at Vestlandrådet kan delta på dei planlagde regionale kontaktgruppemøta med departementet og eventuelle høyringsmøte med transportkomiteen i forkant av Stortinget si handsaming for å fremje felles transportpolitiske prioriteringar for Vestlandet i NTP 2022 - 2033.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/91-49

21. november 2019

NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

Det er i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 lagt opp til at fylkeskommuner, de fire største byene og Sametinget inviteres til å gi innspill til prioriteringer med utgangspunkt i bl.a. de identifiserte utfordringene.

Hensikten med dette brevet er å invitere fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser til vårt brev av 11. januar i år til fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS. Brevet beskriver en ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Av brevet fremgår det at departementet vil invitere fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget til å komme med egne innspill i flere omganger.

Regjeringen har satset betydelig over hele landet på samferdselsområdet de senere årene. For å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og å øke næringslivets konkurransevne gjenstår det likevel utfordringer som må løses og behov som må dekkes. Regjeringen har en nullvisjon for drepte og hardt skadde, og transportsektoren skal bidra til oppfyllelse til Norges klima- og miljømål. Samtidig erfarer vi at store kostnadsøkninger i prosjektene som ligger i inneværende NTP gjør det krevende å få realisert alle planlagte tiltak. Parallelt med en krevende kostnadsutvikling vil det statsfinansielle handlingsrommet ventelig bli mindre i årene fremover. Dette gjør det nødvendig å tenke nytt om både hvordan vi prioriterer prosjekter som tas inn i Nasjonal transportplan, og hvordan vi prioriterer og optimaliserer

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for styring,
administrasjon og
samfunnssikkerhet

Saksbehandler
Jan Fredrik Lund

prosjekter som har blitt en del av planen. Denne omleggingen krever felles innsats fra mange aktører, og vilje til å prioritere slik at vi får mest mulig igjen for de midlene staten bruker på transport. Den raske teknologiske utviklingen vil få betydning for hvilke transportløsninger som bør velges og åpner for nye muligheter for en mer kostnadseffektiv transportpolitikk.

Samferdselsdepartementet vil utforme neste nasjonale transportplan slik at den møter utfordringene og omstillingene vi står overfor fremover. Et første trinn i arbeidet med den nye transportplanen har vært å få kartlagt utfordringene på transportområdet.

Vi innledet arbeidet ved å invitere fylkeskommunene, de fire byområdene og Sametinget til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Dette skjedde i første omgang i brev av 18. februar i år med frist 10. mai.

Samferdselsdepartementet mottok innspillene innen fristen i mai måned. I etterkant har departementet fulgt opp og invitert til regionale møter i den politiske kontaktgruppen som fikk presentere sine innspill i dialog med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet. Departementet verdsetter de innspillene som er sendt og mener de er nyttige i det videre arbeid med neste nasjonale transportplan.

Regjeringen er opptatt av å ha et best mulig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Alle innspill departementet har fått og får til arbeidet med nasjonal transportplan blir gjort tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonalt-transportplan/id2475111/>. Her ses også departementets oppsummering fra de regionvise møtene i politisk kontaktgruppe.

Samferdselsdepartementet har innledet dialog med næringslivet, arbeidstakerorganisasjoner og interesseorganisasjoner om ny nasjonal transportplan. Vi har også invitert disse aktørene til å gi innspill på utfordringene på transportområdet. Innspillene vil legges ut på vår nettside.

Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer

Samferdselsdepartementet går nå inn i en fase i arbeidet med ny Nasjonal transportplan der oppmerksomheten vil bli rettet mot løsningene som skal håndtere de sentrale utfordringene på transportområdet. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.

Samferdselsdepartementet vil i tråd med dette be om et plangrunnlag for siste del av planperioden uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode ber departementet om at virksomhetene fortsatt foreslår prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.

Departementet vil i løpet av kort tid be transportvirksomhetene om å fremme sine forslag til løsninger og prioriteringer av ressursbruken i perioden 2022-2033. Prioriteringene skal gjøres innenfor beregningstekniske økonomiske planrammer. Fristen for dette oppdraget er 13. mars 2020.

For Samferdselsdepartementet er det viktig å få fylkeskommunenes, de største bykommunene og Sametingets forslag til prioriterte løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste utfordringene. Innspillene vil bli gjort tilgjengelige på departementets hjemmeside.

Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.

Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunene og kommunene påvirker kostnadene til offentlige og private prosjekter. Fylkeskommunene og kommunene bes komme med forslag til hvordan de kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

Frist og videre arbeid

Vi inviterer til å sende skriftlige innspill med prioriterte tiltak innen 14. mai 2020.

Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre regionale møter i den politiske kontaktgruppen våren/tidlig høst 2020, der det blir gitt anledning til å presentere forslag og å drøfte disse med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
Prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Nye Veier AS
Sjøfartsdirektoratet
Vegdirektoratet

Adresseliste
Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Bergen kommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
KS
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune - Byrådet
Rogaland fylkeskommune
Sametinget
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Stavanger kommune
Telemark fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Østfold fylkeskommune

Saknr: 2020/36931-3
Saksbehandlar Ole Ingar Hæreid
Dato: 03.04.2020

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesrådmann Rune Haugsdal

Tilleggsnotat til sak om Nasjonal transportplan 2022-2033 - innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Transportetatane sine forslag til prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033

På oppdragsbrev nr.9 frå Samferdsledepartementet har transportetatane levert sine forslag til prioriteringar til neste nasjonal transportplan. Utdrag av transportetatane sine forslag som svar på oppdragsbrev nr. 9, er i dette notatet presentert på områder der fylkesrådmannen også har tilrådd til Vestlandsrådet om prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet.

Transportetatane sitt uttømmende svar på oppdragsbrev nr.9 frå Samferdsledepartementet, kan lastast ned frå <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/oppdrag-til-virksomhetene/id2643273/>

Statens vegvesen

I oppdragsbrevet for transportetatane sine prioriteringar har Samferdsledepartementet gitt to alternative økonomiske utgreiingsrammer:

- Ramme A: Vidareføring av løyvingsnivået frå 2020 budsjettet
- Ramme B: Høg ramme med ein årleg gjennomsnittleg auke på 20 %. Denne ramma er i samsvar med ambisjonane i gjeldande NTP 2018 - 2029.

Statens vegvesen har fått i oppdrag å vurdere nye store vegprosjekt dei første seks åra (2022-2027) berre etter samfunnsøkonomisk lønsemd, samt å fordele midlar mellom dei ulike vegkorridorane dei seks siste åra (2028-2033) ut i frå samfunnsøkonomi og kva vegkorridorar som har størst utfordringar.

Bindingar knytt til statlege løyvingar av investeringstiltak er på om lag 33 mrd. kr i første seksårsperiode. Prosjekt ut over dei bundne prosjekta i første seksårsperiode er rangert etter netto nytte pr budsjettkrone (NNK) der det er teke omsyn til bompengar. I siste seksårsperiode er det oppgitt ei fordeling av investeringsmidlane mellom korridorar, der korridorane med dei største trafikale utfordringane og med prosjekt som vil gje høg NNK er prioritert. I siste seksårsperiode er det ikkje oppgitt konkrete prosjekt.

Med vidareføring av dagens løyvingsnivå (ramme A) føreslår SVV ei ramme på 154 mrd. kr til investeringar på riksvegnettet. Av dette vil 44 mrd. kr gå til nye store vegprosjekt. I ramme B føreslår SVV 242 mrd. kr i investeringar, der 104 mrd. kr vil gå til nye store prosjekt. Det er bindingar på til saman 33,13 mrd. kr i første seksårsperiode. To prosjekt som er nødvendige for å innfri tunnelsikkerheitsforskrifta er også medrekna som bindingar.

Statens vegvesen vil prioritere å ta vare på og utvikle eksisterande vegnett der det er mogleg. Dei siste åra er vedlikehaldsetterslepet samla sett redusert som ei følge av stor satsing på

tunneloppgradering, men etterslepet har auke på andre delar av vegnettet. Gjennom porteføljeplanlegging vil SVV arbeide for redusere etterslepet. I prioriteringane for neste NTP vert det lagt opp til ei opprusting av vegfundament, bruer, kaier, grøfter og røyr, slik at etterslepet vert teke att i perioden.

Tabellen under syner Statens vegvesen sin hovedprioriteringar for Nasjonal transportplan 2022-2033:

Post	Ramme A Årleg snitt 2022-2027	Ramme A Årleg snitt 2028-2033	Ramme A sum 2022-2033	Ramme B Årleg snitt 2022-2027	Ramme B Årleg snitt 2028-2033	Ramme B sum 2022-2033
01 Driftsutgifter	4 183	4 034	49 302	4 183	4 034	49 302
<i>Teknologisatsing</i>	<i>638</i>	<i>655</i>	<i>7 759</i>	<i>638</i>	<i>655</i>	<i>7 759</i>
22 Drift og vedlikehald	8 195	7 701	95 379	8 195	7 701	95 379
28 Trafikant og køyretøy	1 910	1 879	22 729	1 910	1 879	95 379
29 OPS-prosjekt	1 544	466	12 062	1 544	466	12 062
30 Riksveg-investeringar	12 090	13 576	153 998	16 190	24 217	242 442
<i>Bindingar</i>	<i>3 616</i>	<i>614</i>	<i>25 376</i>	<i>3 616</i>	<i>614</i>	<i>25 376</i>
<i>Store prosjekt</i>	<i>1 485</i>	<i>5 899</i>	<i>44 300</i>	<i>3 868</i>	<i>13 422</i>	<i>103 740</i>
<i>Bymiljø og byvekst-avtalar</i>	<i>1 944</i>	<i>1944</i>	<i>23 328</i>	<i>1 944</i>	<i>1 944</i>	<i>23 328</i>
<i>Utbetringsstrekningar</i>	<i>1 000</i>	<i>1 000</i>	<i>12 000</i>	<i>2 000</i>	<i>3 000</i>	<i>30 000</i>
<i>Programområdetiltak</i>	<i>1 510</i>	<i>1 642</i>	<i>18 912</i>	<i>1 726</i>	<i>2 260</i>	<i>23 916</i>
<i>Fornyng</i>	<i>1 583</i>	<i>1 583</i>	<i>19 000</i>	<i>2 083</i>	<i>2 083</i>	<i>25 000</i>
<i>Planlegging, grunnerverv og førebuande arbeid</i>	<i>828</i>	<i>828</i>	<i>9 930</i>	<i>828</i>	<i>828</i>	<i>9 930</i>
<i>Nasjonal turistveg</i>	<i>125</i>	<i>67</i>	<i>1 152</i>	<i>125</i>	<i>67</i>	<i>1 152</i>
31 Skredsikring	935	1 020	12 822	936	1 701	15 818
<i>Bindingar</i>	<i>361</i>	<i>0</i>	<i>2 168</i>	<i>361</i>	<i>0</i>	<i>2 168</i>
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka	253	253	3 033	253	253	3 033
64 Utbetring på fylkesveggar for tømmertransport	19	19	225	19	19	225
65 Tilskot til fylkesveg	100	100	1 200	100	100	1 200
72 Riksvegferjetenester	1 346	1 346	16 146	1 346	1 346	16 146
73 Tilskot til reduserte bompenger og utanom byområda	536	536	6 426	536	6 426	16 146
Sum kap. 1320	31 110	31 110	373 320	35 210	42 250	464 760
Sum kap. 1330			45 400			45 400

Mill. 2020 kr.

Bundne prosjekt

Samferdsledepartementet har definert bindingar som prosjekt der regjeringa har fremma forslag om kostnadsramme for Stortinget eller som er omfatta føreslegne fullmakter for 2020 for mindre prosjekt utan eigne kostnadsrammer. I tillegg omfattar bindingane forpliktingar/minimumskrav som må oppfyllest, t.d. internasjonale reglar, EØS-regelverk og nasjonalt lov og forskriftsverk. Statens vegvesen har bindingar i form av store prosjekt på i alt 33,1 mrd. kr i første seksårsperiode. Desse vil bli realiserte i tillegg til nye store prosjekt som Statens vegvesen føreslår prioritert i NTP 2022 - 2033.

Følgjande store prosjekt er definerte som bundne prosjekt på E39 Stavanger-Trondheim:

- E39 Rogfast
- E39 Svegtjørn - Rådal
- E39 Myrmel - Lunde
- E39 Ørskogfjellet
- E39 Betna - Vinjæra - Stormyra

Nye store prosjekt E39 Stavanger - Trondheim

Innanfor ramme A (løyvingsnivå i statsbudsjettet 2020) prioriterer Statens vegvesen E39 Ådland - Sveгатjørn som det einaste nye store prosjektet på Vestlandet den første seksårsperioden. (36,7 mrd. kr.)

Innanfor ramme B (nivå i samsvar med ambisjonsnivået i gjeldande NTP) prioriterer ikkje Statens vegvesen andre nye prosjekt ut over E39 Ådland - Sveгатjørn.

Skredsikring

I første seksårsperiode legg Statens vegvesen opp til ein mindre auke på rassikring både i ramme A og B i høve dagens nivå. Dette omfattar både gjennomføring av bundne prosjekt og oppstart av nye prosjekt.

Fylkeskommunane og Nasjonal rassikringsgruppe har i sine tidlegare innspel til Nasjonal transportplan bedt om at det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.

Med dei rammene som er lagt til grunn for skredsikring i Statens vegvesen sin rapport, er det ikkje lagt opp til ein nasjonal plan og finansiering for å skredsikre alle prosjekt i kategori middels og høg i løpet av ein 12-årsperiode.

Byvekstavtale

Det er ni byområde som er aktuelle for byvekstavtalar. Transportverksemdene har fått i oppdrag å kome med forslag til tilskot til dei største byområda innafør byvekstavtalane og beløningsordninga i Nasjonal transportplan 2022 - 2033.

I byområda med byvekstavtale er det opna for at statlege programområdemidlar også kan nyttast til kommunale og fylkeskommunale gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Førsetnaden er at bruken blir avgrensa til investeringar, og at ei slik prioritering vert vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam, eller at det aukar måloppnåinga i avtalen samanlikna med riksvegtiltak.

På Vestlandet er det byområda Stavanger og Bergen som har inngått byvekstavtale med Samferdselsdepartementet.

Det er ikkje lagt opp til å utvide satsinga på bymiljøavtalar/ bypakker til også å omfatte andre byområde/ tettstader ut over dei 9 største byområda.

Kystverket

Sjøtransport er den dominerande transportforma for gods målt i samla godstransportarbeid. Om lag 75 prosent av samla godsarbeid på norsk område og 90 prosent av all eksport/import skjer på sjø. Kystverket si utfordring blir å sikre framkomst og tryggleik til sjøs i ein periode som vil vere prega av endringar, usikkerheit og behov for omstilling, både teknologisk, miljømessig og ressursmessig.

Kystverket har hatt positive erfaringar med tilskot til investeringar i effektive og miljøvenlege hamner for overføring av gods frå veg til sjø. Kystverket meiner at desse ordningane må vidareførast og at det er nødvendig med nye intensiv for næringa i framtida. Det er særleg viktig å støtte næringa med kunnskap og verkemiddel for omstilling til det grønne skiftet. Kystverket ønskjer å vidareføre tilskotsordningar til godsoverføring og effektive og miljøvenlege hamner:

- Hamnesamarbeid med mål om godsoverføring gjennom reduserte kostnader for brukarane eller betre tenester i hamnene.
- Godsoverføring frå veg til sjø
- Effektive og miljøvenlege hamner

Kystverket sin gjennomgang av transportkorridorane viser at Vestlandet er største region for sjøtransport målt i tonnmengde (transportkorridor 4 Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim).

På same møte som Statens vegvesen har Kystverket fått to økonomiske rammer for planlegging av ressursbruken for perioden 2022 - 2033: ramme A (låg ramme) og ramme B (høg ramme).

	Gjennomsnitt 2022-2027	Gjennomsnitt 2028-2033	Gjennomsnitt 2022-2033
Ramme A	1 460	1 460	1 460
Ramme B	2 075	3 125	2 600

Ramme A er gitt med utgangspunkt i Kystverket si rammeløyving i statsbudsjettet 2020. Ramme B er ei vidareføring av gjennomsnittleg årleg ramme i Nasjonal transportplan 2018-2029. For Kystverket er løyvingane i 2020 vesentleg lågare enn rammene i gjeldande transportplan. Dette skuldast at større investeringsprosjekt ikkje har blitt starta opp. Investeringsnivået er derfor svært lågt.

For å sikre planlegging av dei riktige og viktigaste prosjekta, og ikkje berre ei vidareføring av påbegynte planar, starta Kystverket arbeidet mot NTP 2022-2033 med blanke ark. Eksisterande planlagde prosjekt vart lagt til side. Kystverket ville sjå større geografiske område i samanheng, få ei betre portefølje-tilnærming og ha større fokus på alternative løysingar og effektar av tiltak frå start. Kystverket har gjennomført ein systematisk utgreiings- og analyseprosess med utgangspunkt i 12 utvalde strekningar langs kysten. Prioriteringane er gjort med utgangspunkt i vurdering avulukkesrisiko, navigasjons- og trafikkmessige forhold. Gjennomgangen av farleiene viste at det framleis er behov for nokre av tiltaka i tidlegare planlagde prosjekt. Desse er tekne inn som nye tiltak i dei nye strekningsvise utgreiingane.

I første seksårsperiode er prioriteringane basert på samfunnsøkonomiske analysar. Prioriteringa av tiltak både i ramme A og B er basert på ei samla vurdering av:

- Netto nytte per budsjettkrone (NNK)
- Modenheit (mogleg gjennomføringstidspunkt)
- Geografiske samanhengar (optimal gjennomføringsstrategi/fleksibilitet)

Dei økonomiske føresetnadane som ligg til grunn for både ramme A og B gjer at større investeringsprosjekt ikkje kan planleggast gjennomført innanfor desse rammene. Med større investeringsprosjekt i denne samanheng har Kystverket brukt same avgrensing som terskelverdien for ekstern kvalitetssikring (> 1 mrd. kr). Gjennomføring av enkeltprosjekt med kostnad over 1 mrd. kr innanfor dei økonomiske rammene vil medføre at store delar av anna aktivitet i Kystverket må stoppe opp eller avviklast for å frigjere midlar til gjennomføring av enkeltprosjekt.

For planperioden er følgjande prosjekt avhengig av eigne løyvingar utanom Kystverket sine tildelte økonomiske rammer dersom dei skal gjennomførast:

- Gjennomsegling Stad skipstunnel
- Borg I og Borg II
- Andre tiltak enn tildekking i tilknytning til ubåtvraket U-864

Saknr: 2020/36931-4
Saksbehandlar Thorbjørn Aarethun
Dato: 11.05.2020

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesrådmann Rune Haugsdal

Tilleggsnotat 2 til sak om Nasjonal transportplan 2022-2033 - innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet

Bakgrunn

Fylkeskommunane er bedt av Samferdselsdepartementet om å gje uttale til prioriteringar i samband med Nasjonal transportplan 2022-2033, innan fristen 14.mai. Det er fylkeskommunane som er formelle uttalepartar til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Vestlandsrådet har i hovedsak ei samordningsrolle i forkant av fylkeskommunane si handsaming av NTP, samt i påverknadsarbeid med grunnlag i fylkeskommunale NTP-vedtak inn mot sentrale styresmakter si endelege handsaming av NTP.

På møte i Vestlandsrådet, 15.april, vart det lagt fram sak om samordna transportpolitiske prioriteringar på Vestlandet, som Vestlandsrådet kunne tilrå overfor fylkeskommunane i handsaminga av uttale om prioriteringar i NTP 2022-2033. Vestlandsrådet vedtok å utsette saka i påvente av dei fylkeskommunale vedtaka om prioriteringar i NTP 2022-2033.

Fylkesrådmannen viser i dette notatet til vedtak i dei tre fylkeskommunane på Vestlandet om prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033. Med grunnlag i desse vedtaka vil fylkesrådmannen vurdere endringar i si innstillinga i den utsette saka i Vestlandsrådet om felles transportpolitisk satsing og prioritering for landsdelen.

Vedtak i fylkeskommunane

Rogaland fylkeskommune

På fylkestinget i Rogaland, 28.april 2020, vart det handsama sak om innspel til prioriteringar på transportområdet i NTP 2022-2033. Det vart gjort følgjande vedtak:

1. «Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidspan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.

Rogaland fylkeskommune forutsetter at det minimum legges til grunn en tilsvarende økonomisk ramme som lagt til grunn i stortingsmeldingen om NTP i 2017 ("Høy ramme (B)").

2. *Rogaland fylkeskommunes innspill om prioriteringer er todelt. Første del omtaler satsingsområdene (pkt. 2.1), som ikke er rangert i prioritert rekkefølge. Andre del omtaler prosjekt/tiltak (2.2) i prioritert rekkefølge.*

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder

- *Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.*

- *Byvekstavtaleregimet er komplekst. Det regionale samordningsansvaret for fylkeskommunen bør styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.*
- *Dersom det etableres byvekstavtaleordninger, eller tilsvarende, for mellomstore byregioner eller mindre byer, bør byregionen Haugesund omfattes av denne ordningen.*

Vedlikehold av vegnett

- *Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold, spesielt for fylkeskommuner som har forsøkt å redusere vedlikeholdsetterslepet over tid.*

Skredsikring og klimatilpasning

- *Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Rogaland fylkeskommune mener det er et behov for en dobling av statlige midler til skredsikring.*
- *Rogaland fylkeskommune krever at det i førstkommende rullering av Nasjonal Transportplan (NTP) blir laget en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor. Planen må sikres prosjektfinansiering slik at den blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt gjennom 12 årsperioden.*

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- *Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.*
- *Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.*
- *Rogaland fylkeskommune forutsetter at universell utforming blir lagt til grunn i all planlegging, innkjøp av transportmateriell og utforming av holdeplasser.*
- *Rogaland fylkeskommune forutsetter at TT-ordningen blir ivaretatt, selv med nye krav til drosjenæringen fra 1.juli 2020.*

Teknologi og innovasjon

- *Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.*
- *Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.*

Godstransport

- *Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.*
- *Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.*

Vintersikker øst-vest-forbindelse

- *Rogaland fylkeskommune legger til grunn at en helhetlig utbygging av E134 med arm til Bergen er det mest samfunnsøkonomiske alternativet for en øst-vest-forbindelse. Rogaland fylkeskommune ber om at Statens vegvesens øst-vest-utredning legges til grunn for en vintersikker øst-vest-forbindelse.*

Finansiering

- *Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselansvaret som vegeier og for kollektivtransport.*
- *Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.*
- *Miljøtiltak som etablering og installering av kostnadskrevende infrastruktur som ladestasjoner for ferjer, elektriske busser og skip prioriteres.*
- *Bompengetakstene i Ryfast må holdes innenfor samme prisnivå (2020-prisnivå).*

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokus på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

2.2 Konkrete prioriterte prosjekter og tiltak

Rogaland fylkeskommune forutsetter at Rogfast, som er vedtatt av Stortinget, blir realisert snarest. I tillegg forutsettes det at følgende prosjekt som er vedtatt i bymiljøpakken for Nord-Jæren, følges opp i første seksårsperiode i tråd med statens forpliktelser i byvekstavtalen:

- Smiene - Harestad
- Hove - Ålgård

Ved sistnevnte prosjekter må staten dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.

Rogaland Fylkeskommune legger videre til grunn at prosjektet E39 Lyngdal - Ålgård som ligger i porteføljen til Nye Veier AS bygges ut forløpende. Dersom mulig burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbanen gjennom Drangsdalen.

Nye prioriterte prosjekter:

1. Korridor E134 Øst - vest bygges ut i tråd med Statens vegvesens øst-vest-utredning i løpet av planperioden.
 - Prosjektene Seljestad - Liamyrane og Røldal - Vågsli prioriteres i første del av planperioden.
 - Prosjektene Bakka - Solheim og Solheim - Husøy prioriteres i andre del av planperioden.
2. Korridor rv. 13
 - Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet - Rødsliane tas inn i førstedel av planperioden.
 - Melkeråna - Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune blir tatt inn i andre del av planperioden
3. Jernbane
 - Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVVU for strekningen Nærbø - Egersund gjennomføres i første del av planperioden.
 - Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenetnet og KVVU for banen gjennomføres i første del av planperioden. Realisering av dobbeltsporet Sandnes - Egersund har prioritet før gjenåpning av Ålgårdbanen.
 - Drangsdalen er flaskehalsen på Sørlandsbanen. Togstrekket gjennom Drangsdalen er utrygt, og toget må derfor kjøre med en fart på mellom 20 og 40 kilometer i timen. Det er den laveste farten på en hovedstrekning i Norge. Det er derfor viktig at vi får utbedret denne strekningen.
 - Planlegging av Stavanger stasjon startes.
 - Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
 - Det etableres innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant. Bane Nor må bidra til at arealer blir frigjort til dette formålet og til en god utvikling i stasjonsområdene.
4. Sjøtransport

Havneterminaler må ha gode tilknytninger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:

 - Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
 - Risavika havn: Transportkorridor Vest.
 - Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.

Kvitsøy trafikkentral opprettholdes, både med trafikkovervåkning og losformidling.

5. *Luftfart*
 - *Stavanger lufthavn og Haugesund lufthavn har stor betydning for attraktiviteten til regionen. Det er derfor viktig at både lokale, regionale og nasjonale myndigheter samarbeider med lufthavnene om et godt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud som er i tråd med næringslivet og reiselivet i Rogaland sine behov.*
 - *Lufthavnene er omfattende logistikkområder med mye infrastruktur. Disse områdene kan derfor brukes som laboratorium for elektrisifisering og styring av elkraft, slik Elnett21 framstår. Det er derfor viktig at offentlige tilskuddsordninger legger til rette for prosjekter som kan bidra til mer klimavennlig transport, herunder elektrifisering av kommersiell luftfart.*
 - *Rogaland fylkeskommune forutsetter at assistanseordningen for passasjerer med funksjonsnedsettelse blir godt ivaretatt på alle flyplasser.*
6. *Nasjonale turistveger*
 - *Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rogaland har to nasjonale turistveier: Jæren og Ryfylke.*
 - *Rogaland fylkeskommune ønsker at turistveg Jæren blir utvidet sørover til Flekkefjord, gjennom Eigersund og Sokndal.»*

Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommune handsama NTP-saka i eit ekstraordinært fylkesting 12. mai 2020. Det vart gjort følgjande vedtak:

1. *«Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigaste utfordringane til Nasjonal Transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkestinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter koronapandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal Transportplan. Fylkestinget merkar seg at sentrale representantar frå regjeringspartia i mai 2020 gjev oss støtte i betydninga av å både få rassikre E16 og å få bygd ferjefri E39. Me føreset at løyvingane til desse vert prioritert i første del av planperioden. Fylkestinget er oppteken av at det i Vestland fylke vert gjeve midlar både til å starta store prosjekt og mindre prosjekt, slik at det balanserer utviklinga i fylket.*
2. *Fylkestinget meiner at liv og helse må prioriterast først, og at transportnettet vårt må vere trygt, framkomeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast og er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Innbyggjarar og næringsliv i Vestland skapar store verdiar for Noreg i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Samstundes har Vestland store utfordringar i høve grunnleggjande infrastruktur, og fylkestinget ber om at landsdelen vert prioritert i NTP 2022-2033. Samferdsleutbyggingar må framover ta større omsyn til jordvern, natur og miljø.*
3. *Fylkesvegane er viktige bindeledd lokalt og er sentrale i å mate trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge og framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Fylkestinget viser til, og støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt, krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. For Vestland fylke er desse utbetringane rekna til 40 milliardar for riks- og fylkesvegnettet. Vestland fylke ber om store løyvingar til fylkesvegnettet slik at vi kan ta att etterslepet på fylkesvegane i løpet av ein tiårsperiode - tilsvarande målet som Staten har for sine vegar.*
4. *Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg ressursar har følgd med. Vestland fylkesting vil peike på:*
 - a. *På grunn av klima- og miljøkrav, og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.*
 - b. *Fylkeskommunane står ovanfor ein tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.*

- c. Tunneltryggleiksføreskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilt til rådvelde.
 - d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane er langt lægre enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner. Det er heller ikkje overført personalressursar.
 - e. Fleire fylkesveggar er omkøyringsveggar for riksveggar med hyppige stengingar som følgje av ulukker, ras, flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i god nok stand til å handtere dei store trafikkmengdene som kan kome av stengingar. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsveggar.
 - f. Fylkestinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomisk lønsamt med kommersielle flyruter.
5. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet og finansieringa av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Vestland fylkeskommune har store økonomiske utfordringar knytt til lån som måtte til for å bygge første trinn av bybana i Bergen, der staten sitt bidrag var 8%. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystem i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70% av finansieringa, eller auke ramma kraftig til Bybana sitt byggetrinn 5 til Åsane. Fylkeskommunen må også settast i stand til å kunne finansiere auka driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.
6. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:
- a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Etterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til om lag 12 milliardar i Vestland. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane tilseier at biltrafikken må reduserast, særleg i og rundt dei store byane. Det må vera eit krav at alle europavegar har ein standard som tilsvarar tofelts køyrebane med gul midtstripe.
 - b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum. Fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.
 - c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei største flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.
 - d. Ein god og berekraftig infrastruktur i dei folkerike områda i og rundt Bergen er særskild viktig for å redusera klimagassutslepp. Bergensregionen har spesielle utfordringar når det gjeld knappheit på areal, framkomst, støy- og luftforureining og behov for å redusera personbiltrafikken for å nå nullutsleppsmålet. Staten må difor i langt større grad bidra i finansieringa av store prosjekt som til dømes bybane til Åsane og sikre Byvekstavtalen i Bergensområdet.
7. Fylkestinget viser til Stortinget si handsaming av gjeldande NTP, der fleire viktige prosjekt for Vestland er med, og som det no ikkje er funne plass til innanfor dei rammene transportetatane har fått i oppdrag å prioritere etter. Prosjekta som ligg inne med oppstart i første periode, og som no ikkje er prioritert i framlegget må kome inn i første del av NTP. Det gjeld mellom anna fleire tiltak på E39 og E134. Seljestad-Røldal har ein fleirtalsmerknad frå Stortinget i gjeldande NTP, og bør kunne starte i inneverande periode. Fylkestinget føreset snarleg oppstart. Fylkestinget viser til at Stad skipstunnel er prioritert av eit samla Storting i gjeldande NTP, og forventar difor at Stad skipstunnel får oppstartløyving i 2021 og vert fullfinansiert påfølgjande år. Fylkestinget føreset vidare at

alle prosjekt som er bundne med oppstartløyving er å sjå på som igangsette. Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsel og prioriterer følgjande investeringar i store prosjekt:

- a. Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering rassikring av E16 og Vossebana mellom Bergen og Voss, og Vestland fylkesting held fast på tidlegare vedtak om utbygging etter K5-alternativet for ny E16 og Vossebana. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle-Voss for å legge til rette for samanhengande utbygging på strekninga Bergen-Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot 4 timar mellom Bergen og Oslo.
- b. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for heile Vestlandet og må prioriterast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg standard for å binde landsdelen saman, og for å styrke sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdselsåra.
Fylkestinget opprettheld visjonen om ein ferjefri E39. Ein ferjefri E39 mellom Sunnhordland og Bergen gjev store samfunnsvinstar og auka verdiskaping i regionen og landsdelen.
Fleire strekningar manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjør flaskehalsar på vegnettet. Særleg er behova store på strekningane E39 Heiane-Ådland, E39 Klauvaneset-Vågsbotn, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaug-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås, samt utbetring av punkt på strekninga Byrkjelo-Sandane. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Prosjektet vil også gje stor innsparing i reisetid, vere eit viktig trafikktryggleikstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i NTP. E39 Klauvaneset-Vågsbotn er også ulukkesutsett og har for låg standard i forhold til trafikkmengda, vi forventar oppstart av denne strekninga i første periode.
Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for Bybana sitt byggjetrinn 5 til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.
- c. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen, rv. 13 Kinsarvik-Kyrkjenes, rv. 13 Byrkjenes og rv13. Oddadalen. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på rv. 13 Vikafjellet som er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør Noreg, både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Rv 15 Strynefjellet er ofte stengd grunna rasfare, vanskeleg vinterdrift og må løysast med ny tunell grunna tunelltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
- d. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. I første omgang må E134 Vågslid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022-2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. Vidare viser fylkestinget til Regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten. Fylkestinget støt fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv. 5 Markegata i Florø, rv. 5 Fjærlandstunnelen-Lundebotn og rv. 5 Sogndalsdalen.
- e. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast. Det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
- f. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
- g. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleisiltak på Vestlandet. Heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er eit viktig prosjekt for kystsamfunnet og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til for dette tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.
- h. Fylkestinget meiner det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegssystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna- Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna- Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.

i. Fylkestinget viser til aust-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet og ber om at dette arbeidet vert starta opp. Vidare ber Fylkestinget om at det vert starta opp ein KVVU på rv 5 Håbakken-Skei.

8. FN sine bærekraftsmål, og særleg mål 9, peikar på det viktige i å ha god og solid infrastruktur for at samfunnet skal fungere. Infrastrukturen vi bygger må legge til rette for den elektrifiseringa vi ser vil kome; både av fly, båtar og bilar. Siste tida med krisehandtering har også synt kor viktig det er å kunne ha digital infrastruktur for å kunne drifte eit samfunn. NTP må legge til rette for at samfunnet kan ta dei rette klima-vala, slik at vi kan halde internasjonale forpliktingar.

Nasjonalt transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp og hindre tap av matjord og naturmangfald for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulerer til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggssfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det må gjennomførast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta, som for eksempel å leggje til rette for ladeinfrastruktur.

9. Høgfartsbreiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Noreg er full og sikker tilgang til dette for alle ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune forventar at Staten sikrar midlar som gjer at vi får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan 5 år.

10. Fylkestinget syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien, og Vestland fylke vil gjerne ha rolla som pilotfylke for elektrifisering av luftfarten. Vi ber om midlar til å etablere nullutsleppsteknologi innan luftfart og at Avinor prioriterer elektrifisering av utvalde innanlandsruter til og frå Flesland, slik at Vestland kan utvikle leiande kompetanse for elektrifisering av luftfarten.

11. Ferjeavløysing må bli eit eige strategisk satsingsområde i NTP. Fylkestinget meiner verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsformer som tar omsyn til heile kapitalkostnaden.

12. Sykkelen er et transportmiddel som er tilgjengeleg for dei aller fleste og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for betre folkehelse og betre miljø. Mål om 8% sykkelandel nasjonalt og 20% sykkel i dei største byane må oppretthaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel ved nye vegprosjekt på både riksveg, fylkesveg og i byvekstavgiftene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.

13. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge. Fylkestinget vil peika på tiltak som til dømes betre og heilskapleg infrastruktur for skulebarn som går eller sykklar og trygg av-/påstiging for skulebuss/båt. Det er behov for auka bruk av Hjartesone ved planlegging av nye skular og styrkt satsing på trafikktryggleik i helsestasjonar, barnehagar og skular.

14. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.

15. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.»

Møre og Romsdal fylkeskommune

I Møre og Romsdal er det lagt opp til sak om prioriteringar i NTP 2022-2033 i fylkesutvalet 14. mai og fylkestinget 15. juni. Fylkesrådmannen legg i dette tilleggsnotatet til grunn innstillinga frå fylkesutvalet, 14.mai 2020 i sak om NTP 2022-2033. Prioriteringar i Møre og Romsdal:

«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 bussdrift
Fylkeskommunane må delta i utforming og prioritering av program
- f. *Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesveggar og fylkesveggar 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 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:

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 dette inngår Hafast og Halsafjordsambandet.*
- 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 grøne skiftet.
- d.

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 fjordkryssings-prosjekt (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
- Porteføljestyring 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.»

Fylkesrådmannen sine vurderingar

På møte i Vestlandsrådet vart det lagt fram sak om Nasjonal transportplan 2022-2033 - Innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet. Vestlandsrådet vedtok å utsetje saka til fylkeskommunane hadde handsama sine prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkesrådmannen vil forsøke å samanstille NTP-vedtaka i fylkeskommunane som grunnlag for ei felles transportpolitisk satsing for Vestlandet i det vidare arbeidet i Vestlandsrådet.

Opprinneleg innstilling

I saka til Vestlandsrådet, 15.april, om Nasjonal transportplan 2022-2033, innspel til prioriteringar for ei felles transportpolitisk satsing for Vestlandet, hadde fylkesrådmannen sett fram følgjande innstilling:

1. *«Vestlandsrådet ser det som viktig at fylkeskommunane i størst mogleg grad samlar seg om ei felles transportpolitisk prioritering og satsing på Vestlandet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033.*
2. *Vestlandsrådet ber fylkeskommunane vurdere følgjande felles transportpolitiske prioriteringar i uprioritert rekkefølge i det vidare arbeidet med innspel til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.*
 - a. *For å utvikle dei store vekstområda langs kysten på Vestlandet må E39 mellom Stavanger-Trondheim planleggast og utbyggast med ei langsiktig målsetting om ferjefri standard. På kortare sikt må det prioriterast opprustingsprosjekt og rassikringstiltak på land mellom ferjestrekningane.*
 - b. *Stad skipstunnel ligge inne i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018 - 2029. og må prioriterast i første del av NTP 2022 - 2033.*
 - c. *Det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.*
 - d. *Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Det må opprettast eit eige gjennomføringsprogram for å finansiere lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på riks- og fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan 2022-2033.*
 - e. *Vestlandet er ein stor eksportregion for utførsel av varer til Europa og andre internasjonale marknader. Det må innførast endringar i sjøtransporten sine avgifter for å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø.*
 - f. *Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggåtdrifta har betydelege meirkostnader i høve til konvensjonell teknologi. For å sikre rask innføring av miljøvenleg ferje - og snøggåtdrift må staten ta eit større ansvar for utviklings- og investeringskostnader, og innføre ei målretta finansieringsordning for å dekke auka driftskostnader med låg- og nullutsleppsteknologi.*
 - g. *Satsinga på bymiljøavtalar/bypakkar må utvidast til også å omfatte andre byområde/tettstader ut over dei 9 største byområda. Det vert tilrådd eigen budsjettpost til bypakkar for andre, mindre byområde.»*

Samanstilling av NTP-vedtaka i dei tre fylkeskommunane på Vestlandet

E39 er prioritert som det viktigaste vegsambandet nord-sør på Vestlandet

Fylkesrådmannen ser at prosjekt for realisering av ferjefri E39 er gjennomgåande omtalt og prioritert i alle fylka. Rogaland har understreka sin forventning om realisering av E39 Rogfast som bunde prosjekt, medan Vestland fylkeskommunen går inn for ei ferjefri løysing mellom Sunnhordland og Bergen. I Møre og Romsdal er E39 Møreaksen over Sulafjorden mellom Ålesund og Molde, prioritert etter fleire andre prosjekt i første 6-års periode. Hafast over Sulafjorden og kryssing av Halsafjorden er prioritert i andre periode.

Samla sett har likevel fylkeskommunane prioritert ferjefrie løysingar (Rogfast, Møreaksen, Hafast og Halsafjorden) og andre fleire utbetringstiltak på E39, som understrekar satsinga på E39 som det viktigaste gjennomgåande vegsambandet nord-sør på Vestlandet.

Stad skipstunnel

Dette prosjektet er kun prioritert av fylkeskommunane Vestland og Møre og Romsdal, og det vil ikkje vere grunnlag for å trekke dette prosjektet fram som ei felles transportpolitisk satsing på Vestlandet i regi av Vestlandsrådet.

Skredsikring

Fylkeskommunane har ei lik tilnærming og satsing på skredsikring, gjennom å kreve 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.

Vedlikehaldsetterslep

Alle fylkeskommunane peiker på vedlikehaldsetterslepet og behovet for auka finansielle rammer for auka satsing på opprusting og vedlikehald av fylkesvegnettet.

Godstransport på sjø

Det er kun fylkeskommunane Rogaland og Møre og Romsdal som har vedteke omtale av behovet for satsing på overføring av gods frå veg til sjø. Bli dermed ikkje grunnlag for Vestlandsrådet å peike på ein samla sjøtransportstrategi for Vestlandet.

Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta

Alle fylka har merksemd på behovet for styrka økonomiske rammer og ordningar for omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi innanfor transportområdet. Vedtaket i Rogaland omtaler dette i forhold til kollektivtransporten generelt, medan dei to andre fylka har ein meir spesifikk omtale retta mot ferje- og snøggbåtdrifta.

Bymiljøavtalar i mindre byområder

Vedtaket i Møre og Romsdal legg opp til bypakker i både Ålseund, Kristiansund og Molde. I Rogaland vert det lagt til grunn at Haugesund bør omfattast av ordninga med bymiljøavtalar dersom denne vert utvida til mindre byområder. Vestland fylkeskommune har ikkje gjort vedtak om behovet for utviding av dagens ordning med bymiljøavtalar til å gjelde mindre byområder. Samla sett blir det dermed ikkje grunnlag for Vestlandsrådet å arbeide vidare med spørsmålet om utviding av ordninga med bymiljøavtalar som ein del av ein felles transportstrategi for Vestlandet.

Elektrifisering av luftfart

Alle tre fylke har spelt inn elektrifisering av luftfart. Møre og Romsdal har vedteke prioritering av støttetiltak til elektrifisering av FOT-ruter. Rogaland peikar på offentlege tilskotsordningar for prosjekt som kan bidra til meir klimavenleg transport, herunder elektrifisering av kommersiell luftfart. Fylkestinget i Vestland syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten og understrekar at kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien. Når alle tre fylkeskommunar peiker på elektrifisering av luftfarten i sine vedtak, og at dette i tillegg er ei utvikling som særleg er aktuell for luftfarten på kortbanenettet i landsdelen, så meiner fylkesrådmannen at Vestlandsrådet også bør vurdere dette som eit område i det vidare felles transportpolitiske arbeidet på Vestlandet.

Samfunnsøkonomisk lønsemd

Alle tre fylke har spelt inn at modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd for prioritering av prosjekt ikkje godt nok fangar opp alle aspekt og premissar for prioritering mellom ulike investeringsprosjekt.

Fylkesrådmannen legg til grunn at dette ikkje er ei særskilt problemstilling for Vestlandet som Vestlandsrådet må ha merksemd på.

Teknologiutvikling og næringsliv

Fylkeskommunane Rogaland og Møre og Romsdal har på generelt grunnlag peikt på behovet for å gje næringsaktørar støtteordningar og rammevilkår for teknologiutvikling innan transportområdet. Vestland fylkeskommune har ikkje tilsvarende omtale av teknologiutvikling og næringsliv.

Samla sett blir det dermed ikkje grunnlag for Vestlandsrådet å arbeide vidare med spørsmålet om rammevilkår og støtteordningar til næringslivet for teknologiutvikling særleg på transportområdet.

Utbygging av høgfarts breiband og mobilnett

Vestland fylkesting har understreka behovet for høgfartsbreiband til alle og full dekning av 5G mobilnett innan 5 år, som avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. Møre og Romsdal peikt på behovet for støtteordning til nettutbygging for elektronisk kommunikasjon, der høgfartsbreiband og 5G mobilnett vil vere viktige miljøtiltak og avgjerande for å sikre busetting og beredskap.

Rogaland fylkesting har ikkje omtalt behovet for breiband og mobilnett i sin NTP-uttale. Blir dermed ikkje grunnlag for Vestlandsrådet å inkludere dette temaet som ein del av eit felles transportpolitisk arbeid på Vestlandet.

Barnas transportplan

Både fylkeskommunane Møre og Romsdal og Vestland har omtalt intensjonane i Barnas transportplan og behovet for midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

I tillegg til at fylkestinget i Rogaland ikkje har omtalt Barnas transportplan, legg fylkesrådmannen til grunn at dette ikkje er ei særskilt problemstilling for Vestlandet som Vestlandsrådet må ha merksemd på.

Ferjeavløysing

Både Møre og Romsdal og Vestland peiker på behovet for å vidareutvikle verkemiddel og verktøy for realisering av ferjeavløysingsprosjekt.

Rogaland fylkesting har ikkje tilsvarande omtale av ferjeavløysingsordninga i sin NTP-uttale, slik at det dermed ikkje blir grunnlag for Vestlandsrådet å inkludere dette temaet som ein del av eit felles transportpolitisk arbeid på Vestlandet.

Unngå tap av dyrka jord og naturmangfald

Møre og Romsdal og Vestland har vedteke omtale av behovet for kritisk vurdering av løysingar og arealbehov for samferdselsutbyggingar, for i større grad ta omsyn til jordvern, natur og miljø.

I tillegg til at fylkestinget i Rogaland har vedteke NTP-uttale som ikkje omtaler dette spørsmålet, meiner fylkesrådmannen at dette ikkje er ei særskilt problemstilling for Vestlandet som Vestlandsrådet må ha merksemd på.

Fylkesrådmannen sitt forslag til revidert innstilling

Med grunnlag i vedtaka i dei tre fylkeskommunane om prioriteringar i NTP 2022-2033, vil fylkesrådmannen føreslå følgjande ny innstilling i den utsette NTP-saka i Vestlandsrådet:

1. *«Vestlandsrådet vil arbeide for å sikre realisering av følgjande felles transportstrategi for Vestlandet på følgjande områder;*
 - a. *For å utvikle dei store vekstområda langs kysten på Vestlandet må E39 mellom Stavanger-Trondheim planleggast og utbyggast både med ferjefrie løysingar, samt opprustingsprosjekt og rassikringstiltak på land mellom ferjestrekningane. Som den viktigaste vegstrekninga for å binde landsdelen saman må det sikrast økonomiske rammer og midlar for å planlegge og realisere fylkeskommunane sine prioriterte tiltak på denne vegstrekninga.*
 - b. *Det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år. Prosjekt i kategori høg og middels må fullfinansierast i ny NTP-periode.*
 - c. *Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Fylkeskommunane må sikrast finansiering og ordningar for å kunne gjennomføre lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på fylkesvegnettet.*
 - d. *Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta har betydelege meirkostnader i høve til konvensjonell teknologi. For å sikre rask innføring av miljøvenleg ferje- og snøggbåtdrift må staten ta eit større finansieringsansvar for fylkeskommunane sine utviklings- og investeringskostnader*
 - e. *Vestlandsrådet syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten og understrekar at kortbanenettet på Vestlandet er godt eigna til å prøve ut denne teknologien.*

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet	4/20	20.05.2020

Revidert nasjonalbudsjett 2020 - uttale om tiltak for framtidig næringsutvikling og sysselsetting på Vestlandet

Forslag til vedtak

Vestlandsrådet vedtek uttale inn mot revidert nasjonalbudsjett 2020, slik det framgår av saksframlegget.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I sak om koronapandemien og tiltak for næringslivet på Vestlandet, vart det gjort følgjande vedtak i Vestlandsrådet, 15.april 2020;

1. *«For å sikre deling av kunnskap og erfaringar ber Vestlandsrådet om at fylkesrådmannen på neste møte presenterer oppdatert status på korleis dei tre fylkeskommunane innrettar sitt virkemiddelapparat inn mot næringslivet sine utfordringar i samband med koronapandemien.*
2. *Inn mot regjeringa og Stortinget sitt arbeid med revidert nasjonalbudsjett 2020 får arbeidsutvalet fullmakt til å utarbeide og vedta ein uttale om aktuelle investeringstiltak som raskt kan stimulere til auka aktivitet og etterspurnad i den eksportretta delen av næringslivet på Vestlandet.*
3. *Vestlandsrådet legg til grunn at ein slik uttale også må leggest fram for tilslutnad blant partane i arbeidslivet på Vestlandet.*
4. *I tillegg og så langt det er mogeleg bør arbeidsutvalet til Vestlandsrådet i samarbeid med partane i arbeidslivet, også aktivt be om møter og samtalar med sentrale aktørar i regjeringsskissene og på Stortinget for å få på plass investeringstiltak i revidert nasjonalbudsjett 2020 som kan bidra til auka aktivitet for dei eksportretta verksemdene på Vestlandet.*
5. *Vestlandsrådet meiner det i tillegg til punkta 1. til 4., må utarbeidast ein felles strategi med målretta tiltak for å stimulere og styrke det eksportretta næringslivet på Vestlandet på mellomlang og litt lengre sikt.*
6. *Vestlandsrådet ber Regjering/Stortinget om ein eigen tiltakspakke for fylkesvegane i tråd med tiltakspakken for riksvegane.»*

Fylkesrådmannen viser til pkt. 2 i vedtaket og legg fram eit forslag til uttale frå Vestlandsrådet inn mot Stortinget si handsaming av revidert nasjonalbudsjett 2020. Saka vert det lagt fram for Vestlandsrådet i samråd med leiaren i rådet.

Kunnskap om strategiar og tiltak

Vestlandet er kjent for eit varier og innovativt næringsliv som rettar seg mot internasjonale marknader. Det er avgjerande at næringslivet no klarar å halde på den menneskelege drivkrafta og kompetansen, og omsetje denne i ny næring langs heile vestlandskysten. Verdiskapinga og sysselsetjinga må styrkast i bransjane som har eit berekraftig potensiale for framtida.

Som det går fram av forslaget til uttale under, er det framleis ikkje mogeleg å sjå den fulle breidda og omfanget av negative konsekvensar for næringslivet på Vestlandet etter koronapandemien.

Fylkesrådmannen finn det derfor vanskeleg å liste opp moglege utviklingstiltak så lenge vi ikkje ser tydeleg kven som blir mest råka og korleis i ulike deler av næringslivet. Det er likevel mykje som tyder på at vi no har mindre tid på å gjennomføre «den store omstillinga» enn det som var aktuelt berre for nokre veker sidan.

Difor har vi ein situasjon der det hastar med tiltak, men der vi ikkje er trygge på kva tiltak som verkar for å stimulere til nyskaping og berekraftig vekst i næringslivet på Vestlandet. Fylkesrådmannen gjer difor framlegg om at Vestlandsrådet får i oppdrag av Stortinget å nedsette eit ekspertutval for å legge fram forslag til strategiar og tiltak for utsette deler av næringslivet på Vestlandet, for aktuelle departement i løpet av hausten 2020. Med dette kan regjeringa legge fram ein tiltakspakke for å vidareføre verdiskapinga i det nasjonalt viktige eksportretta næringslivet på Vestlandet.

Forslag til uttale til Stortinget og regjeringa:

«Det er no vi skal skape framtidens arbeidsplassar på Vestlandet!

Vestlandet er den viktigaste eksportregionen i landet, med om lag 39% av den samla eksportretta verdiskapinga, utanom olje og gass. Med olje- og gassindustrien i tillegg er Vestlandet derfor landets skattkammer, der verdiskapinga i næringslivet er av særleg betydning for landets nasjonale økonomi. Nasjonale styresmakter har derfor eit særleg ansvar for å bidra til ei positiv næringsutvikling og sysselsetting i denne delen av landet.

Kombinasjonen av koronapandemi og fallande oljepris, medfører svært store utfordringar for næringslivet på Vestlandet. Koronapandemien har ført til eit historisk lågt forbruk av fossil brensel, og med den lågaste oljeprisen på minst 18 år, gir dette eit særleg mørkt framtidsperspektiv for næringsliv som er direkte og indirekte påverka innanfor olje- og gassektoren.

Også anna eksportnæring opplever store utfordringar. Vestlandet har til dømes ein svært stor del utanlandske reisande som i alle fall på kort sikt er fråverande. Dei langsiktige verknadene vil for mange verksemdar vere alvorlege.

Høge oljeprisar over tid har kamuffert at Norge er det OECD-landet som har tapt dei største eksportandelane dei siste 20 åra. Olje og gass står i dag for rundt halvparten av norsk eksport. Med sannsynlegvis framleis låg oljepris vil produksjonen på norsk sokkel falle markant frå 2025 og utover. Norsk fastlandseksport må doblast fram mot 2040 for å kompensere for fallet i framtidige oljeinntekter. Skal vestlandsk næringsliv bli meir robust og klar for ei klimavenleg og berekraftig framtid, må innsatsen rettast mot næringar som har størst potensial for låge klimautslepp, god lønsemd og internasjonal vekst. Fem næringar som utmerker seg med stort potensial for grøn eksportretta vekst og høve til god lønsemd er fornybar energi, sjømat, maritime næringar, prosessindustri og reiseliv.

Det er umogleg for ein liten nasjon som Norge, og ein region som Vestland, å påverke prisnivået og etterspørselen på ei internasjonal vare som olje eller gass. Det same vil gjelde dei fleste varer og tenester for eksport.

Vestlandsrådet merkar seg fleire tiltak i revidert nasjonalbudsjett som kan ha positiv effekt på situasjonen i eksportbedriftene på kort sikt. Vestlandsrådet er samstundes oppteken av å komme over i ein fase der vidare næringsutvikling får tilstrekkeleg merksemd. Fylkeskommunane har samla fått 500 mill.kr i revidert nasjonalbudsjett, også dette for å bøte på kortsiktige utfordringar. Desse løyvingane vil ikkje gjere fylka i stand til å drive utviklingsarbeid for å løyse kritiske utfordringar for framtidig verdiskaping på Vestlandet.

Vestlandsrådet vil sette av ressursar til eit ekspertutval for å greie ut mål, strategiar og tiltak for å skape ny vekst på Vestlandet. Gjennom eit slikt utval vil Vestlandsrådet mobilisere bransjar, organisasjonar, etatar, kommunar osv, for å avklare retning og tiltak i det vidare omstillingsarbeidet for deler av næringslivet på Vestlandet.

Siktemålet er å legge fram forslag til slike strategiar og tiltak for omstilling i løpet av våren 2021.

Vestlandsrådet ventar statleg medverknad i prosessen og i gjennomføring av tiltak.

Denne prosessen vil vere eit grunnlag for at regjeringa og Stortinget etter kvart kan innføre nye målretta tiltakspakkar for å vidareføre verdiskapinga i det nasjonalt viktige eksportretta næringslivet på Vestlandet. Vestlandsrådet varslar med dette om behov for nasjonal støtte til å utvikle tiltak og virkemiddel som raskt kan stimulere aktiviteten i eksportbedriftene med tanke på nye marknader og nye produkt. Innsatsen må rettast mot marknader og produkt som har stort potensial, der produkta kan framstillast og distribuerast på ein berekraftig måte.

«Dette er ei omstilling utan sidestykke i norsk næringsliv, og som vil krevje ytterlegare nasjonal og regional innsats i tida framover.»