

Saksprotokoll 12.05.2020 - fylkestinget

Svein Halleraker (H) og **Tor André Ljosland (KrF)** stilte spørsmål om dei var inhabile. Halleraker og Ljosland gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var inhabile. Fylkestinget vedtok samrøystes at Svein Halleraker og Tor André Ljosland ikkje var inhabil.

Svein Halleraker og Tor André Ljosland tiltredde saksbehandlinga.

Aleksander Øren Heen (Sp) sette på vegner av Sp, Ap, Krf og V fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fråsegn frå Vestland fylkesting - Nasjonal transportplan 2022-2033

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:

- På grunn av klima- og miljøkrav, og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein særst vanskeleg økonomisk situasjon.
- Fylkeskommunane står ovanfor ein tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.
- 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.
- Fylkeskommunane 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.
- 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.
- 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 ulukkepunkta. 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 sær 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:

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.

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 ferdelsåra.

Fylkestinget opprettheld visjonen om ein ferjefri E39. Ein ferjefri E39 mellom Sunnhordland og Bergen gjev store samfunnsvinstar og auka verdiskaping i regionen og landsdelen. Kryssing av Langenuen må startast raskt. Vegane mellom fjordkryssingane må prioriterast med to felt og gul midtstripe heile vegen. Ein må og vurdere standardval på fjordkryssingane. Det må vere høgare frekvens på ferjesambanda inntil desse er avløyst.

Fleire strekningar manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjer 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 samband med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.

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 rv.13. 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 tunneltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.

Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. I første omgang må E134 Vågsliid-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.

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.

Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.

Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak 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.

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.

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 KVU 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 leggje 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 leggje til rette for at samfunnet kan ta dei rette klima-vala, slik at vi kan halde internasjonale forplikningar.

Nasjonal 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, endringer i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsfase 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 verktya 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% sykkedel 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 byvekstavtalene. 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.»

Knut Inge Andersen (FNB) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå mai 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 korona-pandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal transportplan.

2. Samfunnsøkonomisk effektivitet er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Fylkestinget legg i sine prioriteringar mest vekt på at transportnettet må vere trygt, føreseieleg og framkommeleg, og bidra til balansert utvikling i heile fylket.

3. Fylkestinget meiner det er særleg viktig at Nasjonal transportplan 2022-2033 legg opp til samanheng i oppgåveløysinga mellom forvaltningsnivåa, og at fylkeskommunane får rammevilkår som gjer at oppgåvene kan løysast på ein god måte.

4. 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 nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Det må i tillegg bli utarbeida eit nasjonalt program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane.

5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Fylkestinget vil peike på:

a. På grunn av klima- og miljøkrav og ei fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.

b. Fylkeskommunen står ovanfor ein tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna den planlagde fornyinga av hurtigbåtane.

c. Tunneltryggleiksforskrifta 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 stilte til rådvelde.

d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane, er langt lågare enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner., og det er heller ikkje overført personellressursar.

e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følge av ulukker, ras, flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i stand til å handtere dei store trafikkmengdene ved stenging. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.

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.

6. Det er knytt store kostnader og uvisse til gjennomføring av nullvekstmålet, og finansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystemet i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70 prosent av finansieringa for nye kollektivutbyggingsprosjekt. Bompengeforliket stiller krav om minst 20% kommunal/fylkeskommunal andel av finansieringa. Dei resterande inntil 10% vert føresett dekt av brukarfinansiering (= billettinntekter). Fylkeskommunane må også setjast i stand til å kunne finansiere auka i driftsutgifter til kollektivtrafikken.

7. 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. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået.

b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum, og 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 viktigaste flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt, og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.

8. For investeringar i store prosjekt meiner fylkestinget at det må leggast vekt på følgjande i prioritert rekkjefølgje:

a. Fylkestinget er positiv til at rv. 555 Sotrasambandet og E39 Myrmel-Lunde er sett om bundne prosjekt av Statens Vegvesen, og føresett at dei får oppstart i gjeldande periode i Nasjonal transportplan. Fylkestinget viser også til Stortinget sine merknader ved handsaming av gjeldande Nasjonal transportplan om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode. Prosjektet er planavklart.

b. Av omsyn til høg rasfare og mange ulukker meiner fylkestinget at E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle må prioriterast. Ved behov for reduksjon av kostnader må strekninga E16 Trengereid-Stanghelle prioriterast framfor E16 Arna-Trengereid. Samstundes må Vossebanen også byggjast ut saman med E16 på strekninga.

c. Fylkestinget meiner vidare om at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast høgast av prosjekta i Bergen. Dette prosjektet er avgjerande for å sikra naudsynt kollektiv og privat framkomst samt for å leggja til rette for næringslivets transportbehov. Standardkrava må vurderast innanfor det som er mogeleg for å oppnå den naudsynte framkomsten.

d. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Byrkjeneset. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura og E39 Votedalen må sikrast. Det er også eit stort behov for ny tunnel på rv. 15 Strynefjellet grunna tunneltryggleiksforskrifta, vanskeleg vinterdrift og rasfare.

e. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland, og må utviklast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg god standard for å binde landsdelen saman, og for å styrkje sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdselsåra. Særleg er behova store på strekningane E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde (NTP første periode) og E39 Byrkjelo-Grodås. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda.

f. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg. Dette arbeidet må sjåast i samanheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.

g. 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.

h. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast, og det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.

i. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.

j. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak 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 dette tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.

k. Det må startast vidare planlegging av E16 og Vossebana på strekninga Stanghelle-Voss. Bergensbanen må kome ned mot 4 timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er nøgd med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.

l. Fylkestinget meiner at 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-Nestun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.

m. Fylkestinget viser til Aust-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet («Hordalandsdiagonalen»), og ber om at dette arbeidet vert starta opp.

9. Det må vurderast tiltak for å redusera klimagassutslepp i distrikta som å leggje til rette for ladeinfrastruktur.

10. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

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

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

Jeanette Syversen (R) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Punkt 2

Ved prosjektering og val av vegtraséar skal det leggjast avgjerande vekt på å unngå tap av matjord og artsmangfald. Ingen nye samferdsleprosjekt som inneberer kapasitetsauke med 4-feltsmotorveg skal prioriterast i Vestland denne NTP perioden. I ei eventuell utredning av nye trasear knytt til E-39 skal artsmangfold, uberørt natur, matjord og distriktshensyn tilleggast stor tyngde i beregninga av samfunnsnytte.

Punkt 4, før siste setning:

Vestland fylke krev at alle punkt med høg og middels skredfaktor fullt ut blir sikra i NTP-perioden 2022-2033, og mesteparten i første del av perioden.

Punkt 8. c, etter 5. setning

Sidan ferjestrekninga er ein del av vegnettet, skal ferjene vere gratis.

Punkt 9, etter første avsnitt.

Hovudtiltaket må vere å auke kollektivtrafikk-tilbodet, slik at dette er eit fullverdig alternativ til bil i byane så vel som i distrikta. Det må og leggjast til rette for gratis servicebuss i tettbygde strøk.

Punkt 7b

Vestland fylkesting krev at alle punkt med høg og middels skredfaktor fullt ut blir sikra i NTP-perioden 2022-2033, og mesteparten av dette i første del av planperioden.

Punkt 8. c, etter 3. setning

I dette planarbeidet må alternativet ferjefri E39 indre trase Stord - Tysnes - Bjørnefjorden på nytt bli utgreidd for å sikre gode koblingar til store område elles i fylket.

Bru over Langenuen, med sørleg kryssing, må byggjast i første del av planperioden for å styrke heile Sunnhordlandsregionen. Vestland fylkesting ber om ei nærare *utgreiing* av eit ferjefritt samband frå Kvinnherad over Huglo til Tysnes og Stord, *basert på H5 vegstandard*. Dette kan erstatta ferjer og snøggbåtar, med ny teknologi for flytebruer som kan føre til produksjon basert på industriell kapasitet og kompetanse i Sunnhordland.

Punkt 17.

Tilleggspunkt til innstillinga:

Vestland fylke vil be regjeringa og stortinget om å utgreie lyntogsatsing i Norge, både aust-vest og nord-sør. Dette vil kunne bli ein miljø- og klimarevolusjon innan samferdslesektoren, med overgang frå fly til bane og overgang frå privatbilisme og godstransport frå veg til bane. Vestland fylke vil spesielt framheve eit lyntogprosjekt aust-vest frå Stavanger og Bergen over Haukeli til Oslo-Vestfold-Grenland og Sørlandet som eit framtidretta samferdsleprosjekt som raskt bør bli utgreidd.

Endring:

Punkt 6, avsnitt 6

...mellom anna ved å bidra med 100% av finansieringa av denne, inkludert Bybana sitt byggetrinn 5 til Åsane

Punkt 8. i

Fylkestinget meiner det er viktig å utvikle eit velfungerande vegnett i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen prioritere å utbetre fv. 587 Arna-Nestun,

Framfor kapasitetsaukande 4-feltsveg, skal opprusting og trafikktrygging prioriterast i ringveg øst. Klauvaneset - Vågsbotn må ha prioritet før Vågsbotn-Arna. For å avlaste omkjøringsvegane mot Salhus og over Hordvik og Hylkje, må det leggjast tunnel frå Nordhordalandsbrua, til Åsane, med kollektivfelt.

Punkt 10

Stryke i første setning: og 5G

Punkt 5. e, siste setning

Fylkestinget ber om at det vert satt av tilstrekkeleg med midlar til å gjennomføre ein storsatsing på utbetring av omkjøringsvegar i heile fylket.

Punkt 7. a

Det må vere eit krav at fylkes, riks og europavegar i Vestland fylke har ein standard som tilsvarar minimum tofelts køyrebane med gul midtsripe.

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av H og FrP fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå mai 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 korona-pandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal transportplan.

2. Innbyggjarar og næringsliv i Vestland skaper store verdiar for Norge i form av eksportverdiar og skatteinntekter. Samstundes har Vestland store utfordringar med grunnleggjande infrastruktur for oppretthalda og styrkja verdiskapinga framover. Fylkestinget meiner difor at Vestlandet bør få ein større del av dei samla investeringane på veg. Vestland fylkeskommune viser til arbeidet som er igangsett om analyseverktøy og forutsetningar for samfunnsøkonomiske analyser. Vi ser fram til resultatet av dette arbeidet der og ikkje-prisette verknader blir identifiserte og synleggjort. Ikkje-prisette verknader kan til dømes vere omsynet til liv og helse, og miljø- og klimapåverknad.

3. Fylkesvegane er viktige næringsvegar, bind kommunar saman, byggjer større bu-, arbeids-, og serviceregionar, og fører trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge, framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Berre i Vestland fylke er vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet stipulert til om lag 12 mrd kr. Fylkestinget ber difor om ei eiga nasjonal satsing på fylkesvegnettet i NTP 2022-33, m.a. slik at ein kan ta att vedlikehaldsetterslepet i løpet av ein 10-årsperiode. Dette er i tråd med målsettinga staten har for reduksjon av vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet.

4. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Fylkestinget 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 ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.

c. Tunneltryggleiksforskrifta 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 stilte til rådvelde.

d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane, er langt lågare enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner, og det er heller ikkje overført personellressursar.

e. Fleire fylkesvegar er omkjøringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følgje av ulukker, ras og flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i stand til å handtere dei store trafikkmengdene ved stenging. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkjøringsvegar.

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 økonomiske lønsamt med kommersielle flyruter

5. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet, og finansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystemet i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70 prosent av finansieringa til store kollektivnettverk i Bergensområdet. Fylkeskommunane må også setjast i stand til å kunne finansiere auka i 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. 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 klima- og miljøutfordringane.
- b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum, og 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 viktigaste flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt, og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.

7. For investeringar i store prosjekt meiner fylkestinget at det må leggjast vekt på følgjande:

a. Fylkestinget er positiv til at Rv555 Sotrasambandet, E39 Myrmel-Lunde, E16 Hylland-Slæen og Rv5 Kjøsneshjorden er sett som bundne prosjekt av Statens Vegvesen, og føresett at dei får oppstart i første periode i Nasjonal transportplan. Fylkestinget viser også til Stortinget sine merknader ved handsaming av gjeldande Nasjonal transportplan om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode ved bompengelån. Prosjektet er planavklart. Stad skipstunell er prioritert prosjekt og må ha snarleg oppstart. Fylkestinget støt fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv 5 Markegata, RV 5 Fjærlandstunnelsen-Lundebotn og Rv5 Sogndalsdalen.

b. Fylkestinget meiner at E39 Ådland-Svegatjørn, som et prosjekt med særleg høg samfunnsnytte, må realiserast. Prosjektet vil bidra til tryggleik, næringsutvikling og utvikling av ein felles bu- og arbeidsmarknad, med meir enn halvering av reisetida mellom to av Norges største byar, Bergen og Stavanger. Prosjektet bidreg og til ein markant reduksjon av klimagassutslepp, og fører til betre rammevilkår for utvikling og omstilling, særleg i olje- og gassnæringa. Særleg er dette viktig for Bergensregionen der nærings- og samfunnsutviklinga dei siste åra har vist ein markant stagnasjon samanlikna med andre byregionar i Norge. Fylkestinget er nøgd med kostnadsreduksjonen ein har gjennomført knytt til Hordfast og meiner dette arbeidet må halde fram.

c. Fylkestinget meiner E16 og Vossebanen må realiserast. Strekninga er særleg ras- og ulykkesutsett. Prosjektet har høg nytte knytt til næringsutvikling og tryggleik. Fylkestinget er positiv til kostnadsreduksjonar om det bidreg til raskare oppstart. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast, og det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.

d. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland, og må utviklast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg god standard for å binde landsdelen saman, og for å styrkje sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdelsåra. Fylkestinget meiner den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava kan vurderast. Behova er og stor på delstrekninga E39 Heiane- Ådland.

Nord for Bergen, er behova særleg store på strekningane E39 Storehaugen-Førde, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense og E39 Byrkjelo-Grodås. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han vil og gje stor innsparing i reisetid og vere eit viktig trafikktryggingstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i NTP. Fylkestinget meiner at på sikt må ferjefri E39 vere ei målsetting,

også i denne delen av fylket. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane, prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda.

e. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av Rv5 Erdal Naustdal, Rv13 Vinje-Myrkdalen og Rv13 Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på Rv13 Vikafjellet, da dette er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør-Noreg både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura og E39 Våtedalen må sikrast. Det er også eit stort behov for ny tunnel på Rv15 Strynefjellet grunna tunneltryggleiksforskrifta, vanskeleg vinterdrift og rasfare.

f. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til Rv13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.

g. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for utvikling av et godt kollektivnettverk til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.

h. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak 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 tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.

i. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom austlandet og vestlandet. I første omgang må E134 Vågsli-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.

j. Fylkestinget meiner at det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegsystem 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 Fv587 Arna Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg øst på lenger sikt.

k. Fylkestinget viser til Øst-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.

9. Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulering til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det er nødvendig å legge til rette for ladeinfrastruktur i heile Vestland.

10. Fylkestinget forventar at staten tek sin del av spleiselaget for å sikre 100 % utbygd høgfarbretband i første del av planperioden.

11. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge

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

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

14. 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. Me 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.

15. Sykkel 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 miljø. Målsettinga om 8% sykkelandel nasjonalt og 20% i dei største byane må

opprethaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel i nye vegprosjekt både på riks- og fylkesveg og i byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.

16. Fleire fylkesvegar har stor verdi for næringslivet, nasjonal verdiskaping i form av eksportverdiar, og går gjennom regionar med stort vekstpotensiale. Staten må i mykje større grad bidra over statsbudsjettet til at desse vegane vert realisert. Fylkestinget vil konkret peike på Kystvegen Bergen - Ålesund. Tilsvarande er det naturleg at sentrale samband mellom regionsentra og storbyane får riksvegstatus, t.d. Askøy-Bergen.

17. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Terje Søviknes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg

Punkt 7b, 2 avsnitt:

Vestland fylkesting viser til vedteken trase E39 Ådland-Svegatjørn.»

Terje Søviknes (Frp) sette på vegner av Frp og H fram slik protokollmerknad:

«Desse partia visar til vårt eige felles primærforslag, og vil berre røyste subsidiært på deler av punkt. 7b frå AP/SP/KrF/V. På øvrige punkt i AP/SP/KrF/V sitt primærforslag visar FrP/H til sitt eige primærforslag.»

Avrøysting

Det var 64 representantar til stades.

Andersen sitt forslag fekk 6 røyster (FNB) og fall.

Bjørkly sitt forslag fekk 17 røyster (Frp, H) og fall.

Heen sitt forslag fekk 30 røyster (A, Sp, KrF, V, Pp) og fall.

Syversen sitt forslag fekk 2 røyster (R) og fall.

Innstillinga fekk 11 røyster (MDG, SV, R) og fall.

Heen sitt forslag punkt 1 (første avsnitt) fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 1 (andre avsnitt) fekk 35 røyster (A, Sp, Frp, KrF, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 2 og 3 fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 4 fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 5 fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 6 fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 (2 første avsnitt) fekk 39 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 a) fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 b) (første avsnitt) fekk 60 røyster (A, Sp, FNB, Frp, 10H MDG, SV, KrF, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 b) (andre avsnitt, første setning) fekk 47 røyster (A, Sp, Frp, H, KrF, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 b) (andre avsnitt, utan første setning) fekk 30 røyster (A, Sp, KrF, V, Pp) og fall.

Heen sitt forslag punkt 7 b) (tredje avsnitt) fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 b) (tredje avsnitt) fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Søviknes sitt forslag fekk 18 røyster (H, Frp, Pp) og fall.

Heen sitt forslag punkt 7 c) fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 d) fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 e), f) og g) fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 h) fekk 45 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 7 i) fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 8 fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 9 fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Heen sitt forslag punkt 10 fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.
Heen sitt forslag punkt 11-12 fekk 41 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.
Heen sitt forslag punkt 13-15 fekk 47 røyster (A, Sp, FNB, MDG, SV, KrF, R, V, Pp) og vart vedteke.

Vedtak

Fråsegn frå Vestland fylkesting - Nasjonal transportplan 2022-2033

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 ramar 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 framkomelege 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 sarskleg 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 fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar 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 omkøyringsvegar.
 - 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:
- 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.
 - 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.
 - 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.
 - 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:

- 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.
- 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 ferdelsåra.

Fylkestinget opprettheld visjonen om ein ferjefri E39.

Fleire strekningar manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjer 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 samanheng 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 farleilstiltak 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 KVU 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.

Nasjonal 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 anleggsfase 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 byvekstavgangane. 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 Hjertesone 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.

Protokollmerknad frå Frp og H

Desse partia visar til vårt eige felles primærforslag, og vil berre røyste subsidiært på deler av punkt. 7b frå AP/SP/KrF/V. På øvrige punkt i AP/SP/KrF/V sitt primærforslag visar FrP/H til sitt eige primærforslag.