

Saksprotokoll 30.04.2020 - fylkesutvalet

Aleksander Ø. Heen (Sp) sette på vegner av A, MDG, SV, Sp, V og KrF fram slikt forslag:

“Alternativ:

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigast 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 rammes i Nasjonal Transportplan.
2. Fylkestinget meiner at liv og helse må prioriterast først og at transportnettet vårt må vere trygt, føreseieleg og 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.
3. Fylkestinget viser til skeivdeling av den totale ramma for NTP. Vestland har enorme behov knytt til å sikre liv og helse, likevel får landsdelen ein uforholdsmessig liten del av dei totale investeringsmidlane. Sentrale deler av landet får dekkja svært mykje av kollektivtransporten sin av staten, utan fylkeskommunale utgifter, fordi det vert føregår med tog. For Vestland fylke gjeld dette i svært liten grad, og då på strekninga Voss-Bergen. Det er derfor eit rimeleg og rettferdig krav at staten tar sterkare del i naudsynt kollektivsatsing i Vestland, og særleg i og rundt Bergen med finansiering av bybana. I inneverande NTP har jernbane om lag halvparten av dei statlege investeringsmidlane og denne satsinga føregår i hovudsak i det sentrale austlandsområde. Fylket vårt får heller ikkje del i prosjekta til "Nye vegar" og her berre eitt OPS-prodsekt i Vestland.
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, og støttar Nasjonal Rissikringsgruppe 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 mål som Staten har for sine vegar.
5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med 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 ei 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 personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både 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 flyerutene 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 flyeruter.
6. 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 prosent. 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.
 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. Etterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til om lag 12,0 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 minimum 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 viktigaste 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 særst 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.
 8. Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsle og prioritera følgjande investeringar i store prosjekt:
 - a. Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering for nye store prosjekt K5-alternativet for ny E16, og Vossebanen Arna-Stanghelle med samanhengande utbygging. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle- Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot fire timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er nøgde med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.
 - b. Fylkestinget viser til Stortinget si handsaming av gjeldande NTP, der fleire viktige prosjekt for Vestland er med, og som no ikkje er funne plass til innanfor dei krava transportetatane har fått i oppdrag å prioritere etter. Det gjeld mellom anna fleire tiltak på E39 og på E134. Den siste har ein merknad om at Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode som bompengelån. Prosjektet er planavklara. Alle disse prosjekta må kome inn i første del av NTP. Fylkestinget viser til at Stad Skipstunnel er prioritert av eit samla Storting i gjeldande NTP, og ventar 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.

- c. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland og må prioriterast som hovudferdselsåra 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 meiner at på sikt må ein mest mogleg ferjefri E39 vere ei målsetting. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda. Særleg er behova store på strekningane E39 Heiane-Ådland, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås, samt utbetring av punkt på strekninga Byrkjelo og Sandane. Desse strekningane manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjer flaskehalsar på vegnettet. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han 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. 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. Fylkestinget meiner vidare at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava må vurderast og fylkestinget meiner det er tilstrekkeleg med 80 km fartsgrense, og at kollektivtrafikken vert prioritert.
- d. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Kinsarvik-Byrkjeneset. 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 må løysast med ny tunell grunna tunelltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Vanskeleg vinterdrift og rasfare gjer at vegen er ofte stengd. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
- e. 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 stør fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv 5 Markegata i Florø.
- f. 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.
- g. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
- 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 for dette tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.
- i. Fylkestinget meiner 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 fv. 587 Arna- Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.

- j. 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 ei KVU på rv 5 Håbakken-Skei.
9. 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 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, 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.
 10. 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 ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at vi får bygt ut denne infrastrukturen i heile fylket innan 5 år.
 11. 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.
 12. 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.
 13. 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 byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.
 14. 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.
 15. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.
 16. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.»

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 at Vestlandet får uforholdsmessig liten del av dei samla investeringane på veg, sett i lys av at staten finansierer både investering og drift av jernbane på det sentrale austlandsområdet. Fylkestinget vil vidare peike på behovet for ei revidering av dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd, der liv og helse, samt framkome i større grad vert vektlagt. Dette vil bidra til ei meir balansert utvikling i heile Vestland.
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 omkøyringsvegar 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 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 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 byvekstvtalar 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 Kjosnesfjorden 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 i Florø.
 - 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 samanheng 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 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.
 - j. 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 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.
8. 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 køyretrøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggssfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det er nødvendig å legge til rette for ladeinfrastruktur i heile Vestland.
 9. Fylkestinget forventar at staten tek sin del av spleiselaget for å sikre 100 % utbygd høgfarbreiband i første del av planperioden.
 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. 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.

13. 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.
14. 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% sykkeldel nasjonalt og 20% i dei største byane må oppretthaldast. 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.
15. Fleire fylkesvegar har stor verdi for næringslivet, og går gjennom regionar med stort vekstpotensiale. Desse vegane bør få status som riksveg. 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.
16. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal Transportplan 2022-2033.»

Avrøysting

Bjørkly sitt forslag fekk 5 røyster (H, Frp) og fall.

Innstillinga fekk 2 røyster (FNB) og fall.

Heen sitt forslag fekk 10 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, V) og vart vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigast 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. Fylkestinget meiner at liv og helse må prioriterast først og at transportnettet vårt må vere trygt, føreseieleg og framkomeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast og er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioritering.
3. Fylkestinget viser til skeivdeling av den totale ramma for NTP. Vestland har enorme behov knytt til å sikre liv og helse, likevel får landsdelen ein uforholdsmessig liten del av dei totale investeringsmidlane. Sentrale deler av landet får dekka svært mykje av kollektivtransporten sin av staten, utan fylkeskommunale utgifter, fordi det vert føregår med tog. For Vestland fylke gjeld dette i svært liten grad, og då på strekninga Voss-Bergen. Det er derfor eit rimeleg og rettferdig krav at staten tar sterkare del i naudsynt kollektivsatsing i Vestland, og særleg i og rundt Bergen med finansiering av bybana. I inneverande NTP har jernbane om lag halvparten av dei statlege investeringsmidlane og denne satsinga føregår i hovudsak i det sentrale austlandsområde. Fylket vårt får heller ikkje del i prosjekta til "Nye vegar" og her berre eitt OPS-prodsekt i Vestland.
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, 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 mål som Staten har for sine vegar.

5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med 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 ei 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 personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både 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.
6. 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 prosent. 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.
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. Etterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til om lag 12,0 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 minimum tofelts køyrebane med gul midstrie.
 - 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 viktigaste 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 sær sars 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.

8. Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsle og prioritera følgjande investeringar i store prosjekt:
- a. Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering for nye store prosjekt K5-alternativet for ny E16, og Vossebanen Arna-Stanghelle med samanhengande utbygging. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle-Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot fire timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er nøgde med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.
 - b. Fylkestinget viser til Stortinget si handsaming av gjeldande NTP, der fleire viktige prosjekt for Vestland er med, og som no ikkje er funne plass til innanfor dei krava transportetatane har fått i oppdrag å prioritere etter. Det gjeld mellom anna fleire tiltak på E39 og på E134. Den siste har ein merknad om at Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode som bompengelån. Prosjektet er planavklara. Alle disse prosjekta må kome inn i første del av NTP. Fylkestinget viser til at Stad Skipstunnel er prioritert av eit samla Storting i gjeldande NTP, og ventar 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.
 - c. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland 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 meiner at på sikt må ein mest mogleg ferjefri E39 vere ei målsetting. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda. Særleg er behova store på strekningane E39 Heiane-Ådland, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås, samt utbetring av punkt på strekninga Byrkjelo og Sandane. Desse strekningane manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjør flaskehalsar på vegnettet. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han 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. 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. Fylkestinget meiner vidare at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava må vurderast og fylkestinget meiner det er tilstrekkeleg med 80 km fartsgrense, og at kollektivtrafikken vert prioritert.
 - d. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Kinsarvik-Byrkjeneset. 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 må løysast med ny tunell grunna tunelltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Vanskeleg vinterdrift og rasfare gjer at vegen er ofte stengd. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
 - e. 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.
 - f. 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.
 - g. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.

- 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 for dette tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.
 - i. 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.
 - j. 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 ei KVU på rv 5 Håbakken-Skei.
9. 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 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, 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.
 10. 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 ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at vi får bygt ut denne infrastrukturen i heile fylket innan 5 år.
 11. 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.
 12. 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.
 13. 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 byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.
 14. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skulevegar 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.
 15. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.
 16. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.»

