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

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesrådmann Rune Haugsdal

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

Bakgrunn

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

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

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

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

Vedtak i fylkeskommunane

Rogaland fylkeskommune

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

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

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

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

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder

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

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

Vedlikehold av vegnett

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

Skredsikring og klimatilpasning

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

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

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

Teknologi og innovasjon

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

Godstransport

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

Vintersikker øst-vest-forbindelse

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

Finansiering

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

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

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

2.2 Konkrete prioriterte prosjekter og tiltak

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

- Smiene - Harestad
- Hove - Ålgård

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

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

Nye prioriterte prosjekter:

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

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

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

Kvitsøy trafikkentral opprettholdes, både med trafikkovervåkning og losformidling.

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

Vestland fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

Nasjonalt transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp og hindre tap av matjord og naturmangfald for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulerer til teknologisk utvikling, endringar i køyreteypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsgfase 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 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.»

Møre og Romsdal fylkeskommune

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

«Rammevilkår, forventningar og hovudprioriteringar:

Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn realistiske forventningar om ei fordeling av samla ressursbruk til fylket:

Eksport- og verdiskapingsfylket Møre og Romsdal er avhengig av god kommunikasjon for å fortsette sitt bidrag til verdiskapinga i Norge. I inneverande NTP-periode får jernbane nesten halvparten av satsinga. Nye Veier og OPS-prosjekt har også ei stor portefølje. Møre og Romsdal har ingen del i dette. I sentrale strøk dekkjer staten også mykje av kostnadene til kollektivtrafikken, fordi den går med jernbane. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd fangar ikkje godt nok opp omsyn til liv og helse, framkome og bu- og arbeidsmarknader i stor nok grad. Dagens modellar fangar ikkje opp fordelane med betre kollektivtilbod, gang- og sykkelveggar og betre flyt i trafikken i byområda, og nye modellar må utviklast eller andre kriterium leggjast til grunn for å vurdere samla berekraft i løysingane.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil at neste NTP skal fokusere sterkare på å tette gapet i standard mellom dei ulike forvaltningsnivåa på transportnettet i landet.

Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at Nasjonal transportplan må omhandle meir enn staten sitt ansvarsområde. Kommunesektoren er vegeigar for over 80 % av vegnettet. Dei nye regionane skal overta hamner, farleier og regionale flyruter. Det regionale og lokale transportsystemet er minst like avgjerande for næringsliv og verdiskaping, busetting og miljømål som det statlege transportnettet.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande hovudprioriteringar:

1. *Eit heilskapleg transportsystem der vedlikehald og fornying og drift av eksisterande infrastruktur må prioriterast først*
2. *Eksport- og verdiskapingsvegane*
3. *Gods frå veg til sjø og bane*
4. *Omstilling til lågutsleppsamfunnet*
5. *Ny teknologi - moglegheiter og utfordringar*

Innanfor desse hovudprioriteringane har Møre og Romsdal fylkeskommune følgjande prioriteringar i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022-2033:

1: Eit heilskapleg transportsystem- vedlikehald, fornying og drift:

- a. *Statleg program for å fjerne vedlikehaldsetterslepet (inkludert tunnelsikkerheitsforskrifta) på fylkesveg i løpet av NTP-perioden.*
- b. *Auka satsing på skredsikring og trafikktryggingstiltak. Etablere ein nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innanfor høg og middels risikofaktor. Finansiering og gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.*
- c. *Forsterka satsing på vedlikehaldsmidlar og fornying på riksveg*
- d. *Forsterka satsing på programområdemidlar for riksveg.*
Fylkeskommunane må delta i avgjersleprosessen for prioritering av programområdemidlane. Høgast prioritet har E39 Veibustkrysset, E 136 Måndalen bru og utbetringar av flaskehals Innfjorden og E 39 flyplasskrysset i Ørsta
- e. *Fleire statlege program for auka rammer til fylkeskommunane for*
- overgang til nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten (inkludert ferje og hurtigbåt)
- generelle auka løyvingar til ferjedrifta
- kollektivsatsing gjennom å kunne velje fleksible og miljøvenlege løysingar også i distrikta
- overgang til lågutsleppsløysingar i busdrift
Fylkeskommunane må delta i utforming og prioritering av program
- f. *Finansiering av investering på fylkesoverskridande fylkesveggar og fylkesveggar med funksjon om lag som riksveggar (gjeld FV 65, 64, 61, 60)*

2: Eksport- og verdiskapingsvegane:

Fylkestinget føreset at vegprosjekt som er inne i gjeldande NTP blir gjennomført etter planen og ikkje treng prioriterast på nytt (E 39 Krabbefelt Ørskogfjellet, E 39 Lønset-Hjelset, E 136 Breivika - Lerstad, E 136 Stuguflåten - Raudstøl og E 136 Flatmark-Marstein). Inkludert desse blir da våre prioriteringar:

- a. *E136 Eksportvegen Ålesund - Innlandet grense, i prioritert rekkefølge:*
 - *Breivika-Lerstad*
 - *Stuguflåten-Raudstøl- Innlandet grense*
 - *Veblungsnes, ny vegløysing*
 - *Flatmark- Marstein*
 - *Hjelviktunnelen*
- b. *E39 Årø - Hjelset. Lønset - Hjelset byggast snarast råd, Årø - Lønset planleggast og startast så snart som mogleg*
- c. *Bypakke Ålesund (inkludert E136 Breivika - Lerstad)*
Bypakke Kristiansund (Bypakke del 1, Rensvik-Atlanten)
Bypakke Molde (inkludert E 39 Bolsønes-Årø)
- d. *E 39 Volda-Furene*
- e. *E 39 Bjerkeset-Astad*
- f. *E 39 Breivika - Vegsund*
- g. *Korridor RV 15 Strynefjellet med tilknytning til Geiranger (prosjektering)*
- h. *RV 70 Bypakke Kristiansund del 2: Freifjordtunnelen-Rensvik (prosjektering)*
- i. *RV 70 Meisingset-Ålvundfossen og Sunndalsøra - Oppdal (prosjektering, inkludert rassikring av Gråura)*

Store prosjekt:

E 39 Molde - Ålesund

Prioriteringar i andre periode:

- a. *Knyte bu- og arbeidsmarknader saman gjennom ferdigstilling av korridorar for E39, E 136, RV 70 og RV 15. I dette inngår Hafast og Halsafjordsambandet.*
- b. *Støttetiltak til elektrifisering av FOT-ruter*

3: Gods frå veg til bane og sjø

- a. **Stad skipstunnel:** Dette er det einaste store investeringsprosjektet innanfor sjøtransport og er fullfinansiert i gjeldande NTP, og Stortinget har vedteke byggestart i inneverande stortingsperiode (2017-2021). Fylkestinget føreset at dette vert gjennomført.
- b. Støtte- og incentivordningar for gods frå veg til sjø og bane.
- c. Rammevilkåra for hamneselskapa må sikrast slik at dei kan spele ei nødvendig rolle i overgangen til det grøne skiftet.
- d.

4: Omstilling til lågutsleppssamfunn:

- a. Byvekstavtale/forenkla belønningsordning for mellomstore byregionar og mindre byar
- b. Raumabanen som forsøksstrekning for elektrifisering, eventuelt del-elektrifisering eller hydrogendrift
- c. Støtteordning til nettutbygging for elektronisk kommunikasjon samt straum til transportknutepunkt. Høgfartsbreiband og 5G mobilnett er viktige miljøtiltak og avgjerande for å sikre busetting og beredskap i heile landet
- d. Kritisk vurdering av løysingar og arealbehov ved utbygging for å unngå nedbygging av dyrkajord og naturmangfald
- e. Aktiv oppfølging av høgfartsbane Oslo - Trondheim/Møre og Romsdal for å bidra til å nå NTP 2022 - 2033 sine mål om gode arbeids- og marknadsregionar, nullvisjon for drepne og hardt skadde i trafikken og oppfyljing klima- og miljømåla.
- f. Alle større samferdselsprosjekt skal innehalde eit miljø- og klimabudsjett og vektast mot nasjonale klimamål.

5: Ny teknologi - utfordringar og moglegheiter

- a. Teknologi og innovasjon i transportsektoren må få ein større plass i NTP. Vi foreslår finansiering av ein Smart Lab i Møre og Romsdal ved NTNU Ålesund, som kan ha ein nasjonal funksjon. Laben skal bidra til innovasjon og teknologiutvikling i transportsektoren, mellom anna med utnytting av store datamengder og ny teknologi saman med kompetanse frå lokalt næringsliv, innanfor m.a. elektrifisering og autonomi i sjøtransporten.
- b. Vegprising må utgreiast som alternativ til dagens bompengefinansiering og ferjebillettering. Målet må vere enkle og like teknologiske løysingar for riksvegar og fylkesvegar og ei finansiering som gjev like konkurransevilkår i heile landet.
- c. Satsingar som «Smartere transport i Norge» og innovasjonsprosjektet «Nye bruløysingar» med støtte frå Innovasjon Norge er døme på prosjekt som fremmar nye løysingar. Fleire prosjekt av denne typen for å utforske og implementere ny teknologi er viktig.
- d. Halsafjordsambandet er aktuelt som pilot for større fjordkryssings-prosjekt (jfr.noverande NTP).

Andre tiltak:

- Barnas transportplan bør fremme god folkehelse blant barn og unge, gjennom tiltak knytt til trafikktrygging og utbygging av gang- og sykkelvegar både i by og distrikt.
- Planmidlar. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at det blir sett av tilstrekkelege ressursar til planlegging av alle prosjekta slik at framdrifta blir oppretthalden.
- Planar for og finansiering av samfunnssikkerheit og beredskap må bli prioritert, då transportsystemet er utsett for konsekvensar av eit våtare og villare klima, og digitalisering av transport kan gje auke i sårbarheit.
- I all planlegging må det sikrast universell utforming og takast særskilt omsyn til mjuke trafikantar i alle aldersgrupper, også eldre. Nasjonal strategi for auka satsing på gang- og sykkelvegar bør reviderast.

Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår følgjande tiltak for kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid:

- Samordna planprosessar for areal, klima og transport, særleg rundt byområda
- Fortsette arbeidet med fornying og målstyring av NTP-prosessen
- Porteføljestyling av tiltaksområde, der fylkeskommunane deltek i prioriteringa
- Utfordre leverandørar gjennom innovative offentlege anskaffingar og tidleg involvering
- Vidareutvikle verkemiddel for ferjeavløysing

Planhorisonten på NTP må sjåast i lys av Koronapandemien, og det må vurderast tidlegare rullering dersom langtidsverknadene tilseier dette.»

Fylkesrådmannen sine vurderingar

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

Opprinneleg innstilling

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

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

Samanstilling av NTP-vedtaka i dei tre fylkeskommunane på Vestlandet

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

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

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

Stad skipstunnel

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

Skredsikring

Fylkeskommunane har ei lik tilnærming og satsing på skredsikring, gjennom å kreve ein nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innanfor høg og middels risikofaktor. Finansiering og gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år.

Vedlikehaldsetterslep

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

Godstransport på sjø

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

Omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi i ferje- og snøggbåtdrifta

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

Bymiljøavtalar i mindre byområder

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

Elektrifisering av luftfart

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

Samfunnsøkonomisk lønsemd

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

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

Teknologiutvikling og næringsliv

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

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

Utbygging av høgfarts breiband og mobilnett

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

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

Barnas transportplan

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

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

Ferjeavløysing

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

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

Unngå tap av dyrka jord og naturmangfald

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

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

Fylkesrådmannen sitt forslag til revidert innstilling

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

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

