

## Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Natalia Golis (MDG) oppmoda om at gruppeleiarane for MDG og Raudt vert invitert til saka om NTP i fylkesutvalet. Utval for miljø og samferdsel støtta dette, og vart samde om å rette slik oppmoding til fylkesordføraren.

**Roald Kvamme (A)** sette på vegner av A, SV, KrF og Sp fram slikt fellesforslag:

«Alternativ:

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

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

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

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

Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan.

Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

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

c) Klima og miljø

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

låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. «Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skuleveggar

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

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

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

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

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

**Renate Møgster Klepsvik (FrP)** sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Hordaland fylkeskommune prioriterer følgjande område i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033:

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning. Dette er til hinder for verdiskaping og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Sentrale utfordringar er såleis:

1) Rasfare på høgt og middels nivå. På alle vegkategoriar er det i Vestland sær mange vegar med stor og middels rasfare. Vestland fylke stiller seg derfor fullt bak innstillinga til Nasjonal rassikringsgruppe om kravet for ein 12-årig samla rassikringsplan for riks- og fylkesvegar, denne må verta lagt til inn i NTP 2022-2033. Fylkeskommunen reknar med at denne planen gir om lag halvparten av midlane til Vestland fylke.

2) Midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert tunnellar og bruer. Mykje av vegnettet i Vestland fylke er forelda, forfalle og har stort etterslep på vedlikhald, dekkelegging, rekkverk, g/s-veg mm. Næringslivet peikar på at den store andelen sær dårlig vegnett i Vestland er til stort hinder for verdiskapinga i fylket. Fylkeskommunen må gjennom NTP 2022-2033 verta sett i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ein god måte, og få handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

3) Transportkorridoren nord –sør Kristiansand-Trondheim (ferjefri E39) og trygge aust-vest-samband over Langfjella(E134 og E16) må gjennomført snarast råd.

4) Nullvekstmålet i Bergensområdet krev store investeringar i miljøvenlege transportformar. Nasjonal transportplan må difor avklare ei meir berekraftig finansieringsordning der staten tek eit større ansvar for utvikling av nadusynt transportinfrastruktur i storbyane. Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endra transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Finansieringa av drift av kollektivtrafikk, saman med tiltak for mjuke trafikantar for å nå nullvekstmålet, må

5) Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselsektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, og må nå arbeide for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar.. Ein må ha statleg finansiering dersom fylkeskommunen skal kunne bidra til å nå dei nasjonale måla om klimagassreduksjon.

6) Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.

7) Stengde riksvegar og dårlege omkøyingsvegar på fylkesvegnettet er til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyingsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Fylkeskommunane må settast i økonomisk stand til å gjennomføre naudsynte utbetringar dersom desse framleis skal vere omkøyingsveg for riksvegnettet.

8) Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører. Den må utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikeholdsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.»

## Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk 1 røyst (V) og fall.

Kvamme sitt forslag fekk 9 røyster (A, SV, Sp, KrF, MDG) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Møgster Klepsvik sitt forslag fekk 4 røyster (FrP og H) og fall.

## Innstilling til fylkesutvalet

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

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

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

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

Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan.

Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

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

oppgradering av fylkesvegnettet. Tunnelsikkerhetsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

#### c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. «Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

#### d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

#### e) Trygge skuleveggar

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

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

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

3. Stengde riksveggar og dårlege omkøyringsveggar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesveggar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.
4. Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.

5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

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