

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A, Sp og KrF fram slikt forslag:

«Endring punkt 1, endring er sett strek under:

...transportsektoren, og at Staten må fullfinansiera evt meirkostnader ved dette for fylkeskommunane.»

Endring punkt 3, endring er sett strek under:

Fylkeskommunane har på oppdrag frå Stortinget om å oppfylle Parisavtalen, teke eit stor ansvar i det grønne skiftet for overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette har ført til eller vil medføre store ekstrautgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert med statlege midlar. Fylkeskommunen har bede Regjeringa om kompensasjon for meirkostnadene, utan å verte imøtekomen. Innføring av ny teknologi vil vere kostnadskrevjande i ein overgangsfase. Fylkeskommunane må setjast i økonomisk stand til å ta på seg nye utviklingsoppgåver innan innføring av ny teknologi på transportområdet.»

Renate Møgster Klepsvik (Frp) sette på vegner av Frp fram slik protokollmerknad:

«Når det gjeld overgang til el-ferjer, må dette skje utan at det går ut over tal avganger på dei einskilde sambanda og gje moglegheit for utviding av opningstidene i framtida.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2, 4, 5 og 6 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Hammer sitt forslag punkt 1 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 9 røyster mot 5 røyster (H og Frp) for fylkesrådmannen sitt forslag.

Hammer sitt forslag punkt 3 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 9 røyster mot 5 røyster (H og Frp) for fylkesrådmannen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet slutter seg til rapporten sine konklusjonar om at ny Nasjonal transportplan 2022-2033 må ta inn over seg den teknologiske utviklinga og leggje til rette for digitalisering og elektrifisering av transportsektoren, og at Staten må fullfinansiera evt meirkostnader ved dette for fylkeskommunane.
2. Det er mange utfordringar som må løysast før digitalisering kan få dei konsekvensane ein ønskjer. Det gjeld t.d. utvikling av digital infrastruktur, informasjonstryggleik, samfunnstryggleik, personvern, utbetring av eksisterande transportinfrastruktur m.m.. NTP 2022-2033 må drøfte korleis vidare digitalisering skal skje saman med oppgradering av eksisterande infrastruktur, og leggje til rette for at vi får ei ønska utvikling i tråd med nasjonale mål.
3. Fylkeskommunane har på oppdrag frå Stortinget om å oppfylle Parisavtalen, teke eit stor ansvar i det grønne skiftet for overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette har ført til eller vil medføre store ekstrautgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert med statlege midlar. Fylkeskommunen har bede Regjeringa om kompensasjon for meirkostnadene, utan å verte imøtekomen. Innføring av ny teknologi vil vere kostnadskrevjande i ein overgangsfase. Fylkeskommunane må setjast i økonomisk stand til å ta på seg nye utviklingsoppgåver innan innføring av ny teknologi på transportområdet.
4. Fylkesutvalet viser til at ny teknologi ikkje fjernar behovet for drift, vedlikehald og oppgradering av transportnettet. Ny NTP 2022-33 må bidra til å setje fylkeskommunane i stand til å løyse

utfordringane knytt til vedlikehaldsetterslep og skredsikring på fylkesvegnettet.

5. Fylkesutvalet saknar fokus på dei korte reisene og mjuke trafikantane i rapporten. Vi bur stadig tettare, og dei mjuke trafikantane vil dominere transportbildet særleg i byane også i framtida. Vi ser teknologiutvikling som betrar tilgjenge og auka rekkevidde for langt fleire mjuke trafikantar. Ekspertutvalet har i liten grad vurdert korleis dette påverkar det framtidige transportbehovet og korleis ein kan legge til rette for fysisk aktivitet som sikrar ei god folkehelse.
6. Fylkesutvalet er i hovudsak samd med den «stresstesten» ekspertutvalet føreslår for å vurdere om satsingane toler teknologisk utvikling. Fylkesutvalet vil likevel peike på følgjande forhold:
 - a) Ut i frå behovet for ein god arealpolitikk og eit levande bymiljø, samt for å unngå lokal forureining, vil det framleis vere behov for eit resultatmål knytt til nullvekst i personbilar i større byar. Det må unngåast at automatiserte køyretøy fører til ein sterk auke i bilparken, med påfølgjande auke i trafikkutfordringane. For å unngå trengsel og stor trafikkauke, er det behov for kapasitetssterke kollektivaksar.
 - b) Det er framleis behov for eit resultatmål knytt til overføring av gods frå veg til bane i NTP 2022-33, då det er stor usikkerheit knytt til framtidig utvikling av framdriftsteknologi og autonome godskøyretøy. Store køyretøy tek stor plass, gir lokale utslepp og medfører store utfordringar for avvikling av anna trafikk. Vi må sikre at vi har ein infrastruktur som sikrar god nok kapasitet og sikkerheit.
 - c) Utbygging av både veg og bane mellom Arna og Voss, samt mellom Oslo og Hønefoss må prioriterast sjølv om det kan gje overkapasitet på kort sikt. Kostnadane vert mindre ved samstundes utbygging og prosjekta gir stor innsparing i reisetid. Skredfaren mellom Arna og Voss tilseier også at dette prosjektet må prioriterast i NTP 2022-33.

Protokollmerknad frå Frp

Når det gjeld overgang til el-ferjer, må dette skje utan at det går ut over tal avganger på dei einskilde sambanda og gje moglegheit for utviding av opningstidene i framtida.