



Saksprotokoll

Organ: Fylkestinget

Møtedato: 14.06.2016

Sak nr.: 15/8208-40

Internt l.nr. 20734/16

Sak: 22/16

Tittel: Nasjonal transportplan 2018-2029, fråsegn

Behandling:

Frå fylkesutvalet låg det føre slik tilråding til vedtak:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at nye investeringsprosjekt i for stor grad vert vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at klimaomstilling, samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare. Fylkestinget finn det naudsynt å peike på at vegbygging historisk sett har hatt samfunnsøkonomisk nytte. Vi finn difor at modellen som vert nytta no for rekning av samfunnsøkonomisk nytte ikkje er tilfredsstillande, då den i all hovudsak finn all infrastrukturbygging ulønsam.

Det må her vektleggast at fylket utan jernbane med funksjon innan gods og kollektiv, er i ei særstilling.

- 2 Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg likevel i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.
- 3 Fylkestinget konstaterer at store bindingar gjer at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Fylkestinget meiner at høg ramme må aukast og leggast til grunn for investeringar i planperioden. Viktige prosjekt for Sogn og Fjordane i gjeldande transportplan er ikkje med i framlegget frå transportetatane. Dette gjeld prosjekt som utbetring av delstrekningar på E39, rv. 13 tunnel gjennom Vikafjellet og rv. 15 Strynefjellet. Dette kan ikkje akseptrast og nemnde prosjekt må vidareførast i neste NTP. Det må leggast vekt på at vi har eit svært omfattande og eksportretta næringsliv, som er avhengig av god infrastruktur.
- 4 Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlags-dokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane gjennom auka satsing på kollektivtransport og tiltak for å få ned utslepp frå flytransport. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet, legge til rette for at overgang til el-mobilitet også skal kunne skje utafor dei største byane, og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klima - endringa med meir ekstreme nedbørsmengder.

Fylkestinget syner til ambisjonane for kutt i klimagassutslepp, og vil som kjøpar av kollektiv- og ferjetenester ta ei aktiv rolle slik at desse tenestene vert levert med låg- og nullutsleppsløysingar. Skal fylkeskommunen vere ein bidragsytar i dette arbeidet, må det opprettast ordningar som dekker fylkeskommunane sine meirkostnader ved å velje slike løysingar.

Fylkestinget har merka seg den tydelege klimaprofilen i NTP. For å lukkast med å nå nasjonale og internasjonale klimamål innan transportsektoren, vil det vere behov for felles metode-, verktøy-, måltall-, vekting-, og begrepsapparat for å kvantifisere og følge opp det vidare klimaarbeidet i planperioden. Fylkestinget ber om at dette blir utarbeidd og implementert i det vidare NTP-arbeidet.

- 5 Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt - og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.
- 6 Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentiv - ordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogntog i godstransporten.
- 7 Fylkestinget er nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks - og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.
- 8 Fylkestinget i Sogn og Fjordane er godt nøgd med at fagetatane har tatt omsyn til dei store utfordringane knytt til rassikring fylket har på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane har fleire viktige prosjekt inne i framlegget til NTP (E39 Våtedalen, E39 Skjærsura, Rv 5 Kjosnesfjorden og Rv 13 Vik – Vangsnes). Vi meiner at ut frå dokumentert skredfaktor må i tillegg Rv 15 over Strynefjellet og Rv5 Førde- Florø snarast sikrast med tunnelar. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Fylkestinget i Sogn og Fjordane avviser at skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering.
- 9 Stad skipstunnel ligg inne som nytt nasjonalt investeringsprosjekt i høg ramme. Prosjektet må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018. Fylkestinget meiner dette prosjektet må realiserast i perioden 2018-21.
- 10 Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018. I skipsleia sør for Bremanger er det under høg ramme lagt inn prosjekt for utdjuving av 13 grunner. Dette prosjektet er naturleg å ta i samband med Stadt skipstunnel og arbeidet med fiskerihamna i Kalvåg. Dette er svært viktig tiltak for skipstrafikken på kysten.
- 11 Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Stortinget slutta seg til denne ambisjonen i samband med handsaminga av NTP 2014-23, jf. Innst. 450 S (2012-2013). Ut frå målsetjinga om gul midtstripe frå sør til nord mellom fjordkryssingane i Sogn og Fjordane, må følgjande prosjekt prioriterast og finansierast inn i investeringsprogrammet:
- a. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
 - b. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
 - c. E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
 - d. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)
 - e. E39 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVU mellom Byrkjelo og Grodås)
- 12 Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv . 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste, raskaste og mest klima- og miljøvenlege løysinga for framtidig aust - vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli, med arm til Bergen, som eitt av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.
- 13 Planleggingstida på vegprosjekt må ned. Reduksjon og effektivisering av planleggingstida på vegprosjekt må bli ein viktig del av NTP.

- 14 Løyving til ny terminal- og driftsbygg på Florø Lufthamn ligg inne i framlegget frå fagetaten Avinor til NTP. Fylkestinget i Sogn og Fjordane forventar at dette vert følgt opp.
- Fylkestinget ber om planleggingsmidlar til forlenging av Førde Lufthamn og Florø Lufthamn til høvesvis 1199 m og 2000 m
- 15 Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast raskast råd. Verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for bruygging, føreseielege finansieringsmekanismer og utvida mulighet til bompengerperiode ut over 15-20 år på same måte som for ferjeavløysingsmidlar.
- Staten må også legge til rette for innovasjon for å bygge bruer raskare og rimelegare enn i dag, m a med flytebru-teknologi.
- 16 Fylkestinget ber om at Nasjonale turistvegar vert utvida til å omfatte attraktive fjordstrekningar, som Nærøyfjorden og Fjærlandsfjorden. Føremålet må vere å sikre stabile ruter med høg kvalitet, tilstrekkeleg kapasitet og gode miljøløysingar.
- 17 Breiband er påkravd infrastruktur for både privat næringsliv, enkeltmenneske og ikkje minst for effektive offentlege tenester. Det er eit svært viktig kommunikasjonsmiddel for å nå mål både om likeverdige teneste, busetting og næringsliv i heile landet og betre å kunne nå klimamål. Neste generasjon breiband er teknologinøytralt, og som hovudregel definert som minimum 100 mbps for både nedlasting og opplasting. Stortinget må finansiere utbygging i område der marknaden ikkje sjølv dekker utbygginga.

Endringsframlegg:

Senterpartiet, Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Sosialistisk Venstreparti sette fram slikt framlegg:

Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at nye investeringsprosjekt i for stor grad vert vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at klimaomstilling, samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare. Fylkestinget finn det naudsynt å peike på at vegbygging historisk sett har hatt samfunnsøkonomisk nytte. Vi finn difor at modellen som vert nytta no for rekning av samfunnsøkonomisk nytte ikkje er tilfredsstillande, då den i all hovudsak finn all infrastrukturbygging ulønsam. Det må her vektleggast at fylket utan jernbane med funksjon innan gods og kollektiv, er i ei særstilling. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg likevel i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.

Veg

a) Fylkestinget konstaterer at store bindingar gjer at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Fylkestinget meiner at høg ramme må aukast og leggst til grunn for investeringar i planperioden. Viktige prosjekt for Sogn og Fjordane i gjeldande transportplan er ikkje med i framlegget frå transportetatane. Dette gjeld prosjekt som utbetring av delstrekningar på E39, rv.13 tunnel gjennom Vikafjellet og rv.15 Strynefjellet. Dette kan ikkje akseptierast og nemnde prosjekt må vidareførast i neste NTP. Det må leggst vekt på at vi har eit svært omfattande og eksportretta næringsliv, som er avhengig av god infrastruktur.

b) Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Stortinget slutta seg til denne ambisjonen i samband med handsaminga av N TP 2014 - 23, jf. Innst. 450 S (2012 - 2013). Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer gul midtstripe frå sør til nord mellom fjordkryssingane i Sogn og Fjordane, og difor må følgjande prosjekt prioriterast og finansierast inn i investeringsprogrammet :

- i. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- ii. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- iii. E39 (Langeland) Storehaug – (Moskog) Vassenden (godkjent kommunedelplan)
- iv. E 39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågår)
- v. E39 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVU mellom Byrkjelo og Grodås)

c) Fylkestinget vil framheve Byrkjelo – Grodås som eit fjordkryssingsprosjekt som kortar inn reisetida på E39 med 63 min ved bruk av kjent bruteknologi.

d) Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv.52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste, raskaste og mest klima - og miljøvenlege løysinga for framtidig aust - vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli, med arm til Bergen, som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen. Desse to traseane vil vera den beste løysinga for heile næringslivet på Vestlandet.

e) Fylkestinget er nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks - og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkes tinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.

f) Planleggingstida på vegprosjekt må ned. Reduksjon og effektivisering av planleggingstida på vegprosjekt må bli ein viktig del av NTP.

g) Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast raskast råd. Verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging, føreseielege finansieringsmekanismar og utvida muligheit til bompengerperiode ut over 15 - 20 år på same måte som for ferjeavløysingsmidlar. Staten må også legge til rette for innovasjon for å bygge bruer raskare og rimelegare enn i dag, m a med flytebru - teknologi.

h) Fylkestinget ber om at Nasjonale turistvegar vert utvida til å omfatte attraktive fjordstrekningar, som Nærøyfjorden og Fjærlandsfjorden. Føremålet må vere å sikre stabile ruter med høg kvalitet, tilstrekkeleg kapasitet og gode miljøløysingar.

Rassikring

Fylkestinget i Sogn og Fjordane er godt nøgd med at fagetatane har tatt omsyn til dei store utfordringane knytt til rassikring fylket har på riksvegnettet i Sogn og Fjordane . Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane har fleire viktige prosjekt inne i framlegget til NTP (E39 Våtedalen, E39 Skjærsura, Rv 5 Kjørnesfjorden og Rv 13 Vik – Vangsnes). Vi meiner at ut frå dokumentert skredfaktor må i tillegg Rv 15 over Strynefjellet og Rv5 Førde - Florø snarast sikras t med tunne lar. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Fylkestinget i Sogn og Fjordane avviser at skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering.

Sjøtransport

a) Stad skipstunnel ligg inne som nytt nasjonalt investeringsprosjekt i høg ramme. Prosjektet må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. Fylkestinget meiner dette prosjektet må realiserast i perioden 2018 - 21.

b) Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. I skipsleia sør for Bremanger er det under høg ramme lagt inn prosjekt for utdjuving av 13 grunner. I tillegg er der behov for utsprenging i leia/innseglinga til Florø hamn (minimum 20 meter). Dette er svært viktige tiltak for skipstrafikken på kysten og tilkomsten til Flora hamn.

Klima

a) Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlags - dokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane gjennom auka satsing på kollektivtransport og tiltak for å få ned utslepp frå flytransport. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet, legge til rette for at overgang til el - mobilitet også skal kunne skje utafor dei største byane, og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klima - endringa med meir ekstreme nedbørsmengder.

Fylkestinget syner til ambisjonane for kutt i klimagassutslepp, og vil som kjøpar av kollektiv - og ferjetenester ta ei aktiv rolle slik at desse tenestene vert levert med låg - og nullutsleppsløysingar. Skal fylkeskommunen vere ein bidragsytar i dette arbeidet , må det opprettast ordningar som dekkjer fylkeskommunane sine meirkostnader ved å velje slike løysingar. Fylkestinget har merka seg den tydelege klimaprofilen i NTP. For å lukkast med å nå nasjonale og internasjonale klimamål innan transportsektoren, vil det vere behov for felles metode - , verktøy - ,

måltall - , vekting - , og begrepsapparat for å kvantifisere og følge opp det vidare klimaarbeidet i planperioden. Fylkestinget ber om at dette blir utarbeidd og implementert i det vidare N TP - arbeidet.

b) Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbodskontraktane i båt - og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.

c) Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentiv - ordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. I denne samanheng er det også viktig at Staten rustar opp stamnetthamnene. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog p å riksvegnettet for å redusere tal vogntog i godstransporten.

Luffart

Løyving til ny terminal - og driftsbygg på Florø Lufthamn ligg inne i framlegget frå fagetaten Avinor til NTP. Fylkestinget i Sogn og Fjordane forventar at dette vert følgt opp. Fylkestinget ber om planleggingsmidlar til forlenging av Førde Lufthamn og Florø Lufthamn til høvesvis 1199 m og 2000 m

Breiband

Breiband er påkravd infrastruktur for både privat næringsliv, enkeltmenneske og ikkje minst for effektive offentlege tenester. Det er eit svært viktig kommunikasjonsmiddel for å nå mål både om likeverdige teneste, busetting og næringsliv i heile landet og betre å kunne nå klimamål. Neste generasjon breiband er teknologinøytralt, og som hovudregel definert som minimum 100 mbps for både nedlasting og opplasting. Stortinget må finansiere utbygging i område der marknaden ikkje sjølv dekker utbygginga.

Høgre og Venstre sette fram slikt framlegg til nytt punkt:

Fylkestinget ber om at Kystvegen og Tomasgard-Møre grense blir omklassifisert til riksvegstatus

Framstegspartiet sette fram slikt framlegg til vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at klimaomstilling, samfunnstryggleik, eksportverdi og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare i dei samfunnsøkonomiske nytteverdiene som vert lagt til grunn for prioriteringane i NTP. Fylkestinget finn det naudsynt a peike på at vegbygging historisk sett har hatt samfunnsøkonomisk nytte. Vi finn difor at modellen som vert nytta no for rekning av samfunnsøkonomisk nytte ikkje er tilfredsstillande, då den i all hovudsak finn all infrastrukturutbygging ulønsam.

Det må her vektleggast at fylket utan jernbane med funksjon innan gods og kollektiv, er i ei særstilling.

2. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg likevel i hovudsak til hovudmala i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.
3. Fylkestinget konstaterer at store bindingar gjer at det ikkje vil kome nye investeringar for ein legg til grunn høg ramme som grunnlag for finansiering i Nasjonal Transportplan. Fylkestinget meiner at ein må leggje til grunn ei betydeleg høgare ramme enn etatane si høg ramme som finansiering for kommande nasjonal transportplan.

4. Spesifikt vil Sogn og Fjordane Fylkeskommune peike på følgjande konkrete prosjekt, i prioritert rekkefølge som må realiserast i kommande investeringsprogram 2018-2022:
 1. Stad Skipstunnel – Eit nasjonalt farledprosjekt med store lokale, regionale og nasjonale ringverknader. Stad skipstunnel vil i tillegg til å sikre tryggleiken til dei sjøfarande, være eit prosjekt som gjer store effektar i form av meir effektiv transport, ny næringsverksemd, betre kommunikasjonar langs kysten og legge til rette for at meir gods kan transporterast til sjøs i staden for på veg. Uavhengig av kva finansieringsrammer som vert lagt til grunn, så må Stad Skipstunnel ligge inne i investeringsprogrammet.
 2. Kystvegen Ålesund-Bergen – Fylkestinget krev at kystvegen mellom Ålesund og Bergen vert omklassifiserast til riksveg og 45-minuttsregionen mellom Måløy og Florø må startast opp allereie i første del av planperioden. Vegen er heilt avgjerande for verdiskaping og næringsvekst i kystområda på Vestlandet. Kystvegen vil føre til realisering av enorme nasjonale verdiar blant anna innan fiskeri og akvakultur, samt innan olje- og gassnæringa. Vegen bind saman kystregionane i fleire større bu- og arbeidsregionar som sikrar vekst, verdiskaping og nasjonale næringsinteresser.
 3. Heilårsveg Vik-Voss - Vikafjellsvegen er eit av prosjekta på rv13 Fjordvegen, og er eit viktig prosjekt både for å sikre heilårsveg til Vik, men og for å sikre ei effektiv transportåre i indre delar av Vestlandet.
 4. Ferjefri E39 - Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. Stortinget slutta seg til denne ambisjonen i samband med handsaminga av NTP 2014-23, jf. Innst. 450 S(2012-2013). Ut frå dette målsetjinga om gul midtstripe frå sør til nord mellom fjordkryssingane i Sogn og Fjordane, må følgjande prosjekt følgast opp og finansierast inn i investeringsprogrammet:
 - a. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
 - b. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
 - c. E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
 - d. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)
 - e. E39 Kjos bru – Grodås (Samordnast med KVVU mellom Byrkjelo og Grodås)
 5. RV5 - opprusting av Lunde-Fjærlandstunnelen og Markegata må realiserast i planperioden.
 6. RV15 Strynefjellet - KVVUen over Strynefjellet må avklarast og vidare framdrift må prioriterast uavhengig av aust/vest samband mot Oslo og ferjefri E39, då desse ligg mykje lenger fram i tid.
5. Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast og nedprioriterast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt – og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.
6. Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. Fylkestinget meiner

det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for a redusere tal vogntog i godstransporten.

7. Fylkestinget er nøgd med satsinga på a fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks – og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for a få bort forfallet på fylkesvegnettet.
8. Fylkestinget i Sogn og Fjordane er godt nøgd med at fagetatane har tatt omsyn til dei store utfordringane knytt til rassikring fylket har på riksvegnettet i Sogn og Fjordane Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane har fleire viktige prosjekt inne i framlegget til NTP (E39 Våtedalen, E39 Skjærsura, Rv 5 Kjøsnestfjorden og Rv 13 Vik – Vangsnes), og kjem rimeleg godt ut når det gjeld skredsikring av riksvegnettet. Vi meiner at i tillegg må rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Forde – Florø sikrast med tunnelar. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Fylkestinget i Sogn og Fjordane avviser at skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering.
9. Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. I skipsleia sør for Bremanger er det under høg ramme lagt inn prosjekt for utdjuving av 13 grunner. Dette prosjektet er naturleg å ta i samband med Stadt skipstunnel og arbeidet med fiskerihamna i Kalvåg. Dette er svært viktig tiltak for skipstrafikken på kysten.
10. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv . 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste, raskaste og mest klima og miljøvenlege løysinga for framtidig aust - vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli, med arm til Bergen, som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.
11. Planleggingstida på vegprosjekt må ned. Reduksjon og effektivisering av planleggingstida på vegprosjekt må bli ein viktig del av NTP.
12. Løyving til ny terminal- og driftsbygg på Florø Lufthamn ligg inne i framlegget frå fagetaten Avinor til NTP. Fylkestinget i Sogn og Fjordane forventar at dette vert følgt opp.
13. Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast raskast råd. Verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsmekanismer. Staten må og legge til rette for innovasjon for a bygge bruer raskare og rimelegare enn i dag, mellom anna med flytebru-teknologi.

Miljøpartiet Dei Grøne sette fram slikt framlegg til endring:

Veg:

a) Fylkestinget konstaterer at store bindingar gjer at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Fylkestinget meiner at høg ramme må aukast og leggast til grunn for investeringar i planperioden. Viktige prosjekt for Sogn og Fjordane i gjeldande transportplan er ikkje med i framlegget frå transportetatane. Sogn og Fjordane fylkesting ønsker derfor å prioritere følgjande vegprosjekt:

1. Rv.13 tunnel gjennom Vikafjellet
2. Rv.15 Strynefjellet
3. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
4. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
5. E39 (Langeland) Storehaug – (Moskog) Vassenden (godkjent kommunedelplan)
6. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)
7. E39 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVVU mellom Byrkjelo og Grodås)

Desse prosjekta må realiserast i NTP 2018-2029. Det må leggast vekt på at vi har eit svært omfattande og eksportretta næringsliv, som er avhengig av god infrastruktur.

Klima:

c) Sogn og Fjordane fylkeskommune vil arbeide for å overføre godstransport frå veg til sjø. Dersom vi skal få dette til, må staten inn med incentivordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. I denne samanheng er det også viktig at Staten rustar opp stamnetthamnene. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogntog i godstransporten.

Venstre sette fram slikt framlegg:

Ny 2. setning i punkt b) Veg i fellesframlegget frå ap, sp, osv:

«E39 er det høgast prioriterte vegprosjektet frå Sogn og Fjordane si side.»

Avrøysting:

Framlegget frå Høgre og Venstre fekk 8 røyster og fall.

Framlegget frå Miljøpartiet Dei Grøne fekk 1 røyst og fall.

Framlegget frå Venstre fekk 28 røyster og vart vedteke.

Framlegget frå Fylkesutvalet fekk ingen røyster og fall.

Framlegget frå Framstegspartiet fekk 2 røyster og fall.

Framlegget frå Senterpartiet, Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Sosialistisk Venstreparti fekk 29 røyster og vart vedteken med den endringa som er vist ovanfor.

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at nye investeringsprosjekt i for stor grad vert vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at klimaomstilling, samfunnsstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare. Fylkestinget finn det naudsynt å peike på at vegbygging historisk sett har hatt samfunnsøkonomisk nytte. Vi finn difor at modellen som vert nytta no for rekning av samfunnsøkonomisk nytte ikkje er tilfredsstillande, då den i all hovudsak finn all infrastrukturbygging ulønsam. Det må her vektleggast at fylket utan jernbane med funksjon innan gods og kollektiv, er i ei særstilling. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg likevel i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.

Veg

a) Fylkestinget konstaterer at store bindingar gjer at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Fylkestinget meiner at høg ramme må aukast og leggast til grunn for investeringar i planperioden. Viktige prosjekt for Sogn og Fjordane i gjeldande transportplan er ikkje med i framlegget frå transportetatane. Dette gjeld prosjekt som utbetring av delstrekningar på E39, rv.13 tunnel gjennom Vikafjellet og rv.15 Strynefjellet. Dette kan ikkje akseptast og nemnde prosjekt må vidareførast i neste NTP. Det må leggast vekt på at vi har eit svært omfattande og eksportretta næringsliv, som er avhengig av god infrastruktur.

b) Fylkestinget viser til at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har som mål å få utbetra E39 til fullgod standard frå Kristiansand til Trondheim. E39 er det høgast prioriterte vegprosjektet frå Sogn og Fjordane si side. Stortinget slutta seg til denne ambisjonen i samband med handsaminga av NTP

2014 - 23, jf. Innst. 450 S (2012 - 2013). Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer gul midtstripe frå sør til nord mellom fjordkryssingane i Sogn og Fjordane, og difor må følgjande prosjekt prioriterast og finansierast inn i investeringsprogrammet :

- i. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
- ii. E39 Bogstunnele – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
- iii. E39 (Langeland) Storehaug – (Moskog) Vassenden (godkjent kommunedelplan)
- iv. E 39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågår)
- v. E39 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVV mellom Byrkjelo og Grodås)

c) Fylkestinget vil framheve Byrkjelo – Grodås som eit fjordkryssingsprosjekt som kortar inn reisetida på E39 med 63 min ved bruk av kjent bruteknologi.

d) Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv.52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste, raskaste og mest klima - og miljøvenlege løysinga for framtidig aust - vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli, med arm til Bergen, som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen. Desse to traseane vil vera den beste løysinga for heile næringslivet på Vestlandet.

e) Fylkestinget er nøgd med satsinga på å fjerne forfallet på riksvegnettet. Det er eit stort forfall på fylkesvegnettet som også må fjernast. Vedlikehald av infrastrukturen både på riks - og fylkesvegnettet er viktig for trafikktryggleik, framkome og for å møte framtidige klimautfordringar. Fylkestinget viser til at nytt inntektssystem for fylkeskommunane reduserer fylkeskommunen sine overføringar frå staten fram t.o.m. 2019, noko som vil medføre redusert satsing m.a. på drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ikkje samsvar mellom rammeoverføringane frå staten og ambisjonane i grunnlagsdokumentet. Fylkestinget sluttar seg til KS og transportetatane sitt forslag om eit program for å få bort forfallet på fylkesvegnettet.

f) Planleggingstida på vegprosjekt må ned. Reduksjon og effektivisering av planleggingstida på vegprosjekt må bli ein viktig del av NTP.

g) Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast raskast råd. Verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging, føreseielege finansieringsmekanismar og utvida muligheit til bompengerperiode ut over 15 - 20 år på same måte som for ferjeavløysingsmidlar. Staten må også legge til rette for innovasjon for å bygge bruer raskare og rimelegare enn i dag, m a med flytebru - teknologi.

h) Fylkestinget ber om at Nasjonale turistvegar vert utvida til å omfatte attraktive fjordstrekningar, som Nærøyfjorden og Fjærlandsfjorden. Føremålet må vere å sikre stabile ruter med høg kvalitet, tilstrekkeleg kapasitet og gode miljøløysingar.

Rassikring

Fylkestinget i Sogn og Fjordane er godt nøgd med at fagetatane har tatt omsyn til dei store utfordringane knytt til rassikring fylket har på riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Fylkestinget konstaterer at Sogn og Fjordane har fleire viktige prosjekt inne i framlegget til NTP (E39 Våtedalen, E39 Skjærsura, Rv 5 Kjøsnesfjorden og Rv 13 Vik – Vangnes). Vi meiner at ut frå dokumentert skredfaktor må i tillegg Rv 15 over Strynefjellet og Rv5 Førde - Florø snarast sikras t med tunne lar. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Fylkestinget i Sogn og Fjordane avviser at skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering.

Sjøtransport

a) Stad skipstunnel ligg inne som nytt nasjonalt investeringsprosjekt i høg ramme. Prosjektet må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. Fylkestinget meiner dette prosjekt et må realiserast i perioden 2018 - 21.

b) Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. I skipsleia sør for Bremanger er det under høg ramme lagt inn prosjekt for utdjupeing av 13 grunner. I tillegg er der behov for utsprenging i leia/innseglinga til Florø hamn (minimum 20 meter). Dette er svært viktige tiltak for skipstrafikken på kysten og tilkomsten til Flora hamn.

Klima

a) Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlags - dokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane gjennom auka satsing på kollektivtransport og tiltak for å få ned utslepp frå flytransport. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet, legge til rette for at overgang til el - mobilitet også skal kunne skje utafor dei største byane, og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klima - endringa med meir ekstreme nedbørsmengder.

Fylkestinget syner til ambisjonane for kutt i klimagassutslepp, og vil som kjøpar av kollektiv - og ferjetenester ta ei aktiv rolle slik at desse tenestene vert levert med låg - og nullutsleppsløysingar. Skal fylkeskommunen vere ein bidragsytar i dette arbeidet , må det opprettast ordningar som dekkjer fylkeskommunane sine meirkostnadar ved å velje slike løysingar. Fylkestinget har merka seg den tydelege klimaprofilen i NTP. For å lukkast med å nå nasjonale og internasjonale klimamål innan transportsektoren, vil det vere behov for felles metode - , verktøy - , måltall - , vekting - , og begrepsapparat for å kvantifisere og følge opp det vidare klimaarbeidet i planperioden. Fylkestinget ber om at dette blir utarbeidd og implementert i det vidare NTP - arbeidet.

b) Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalsvekst fram mot 2050 og at mestparten av denne veksten vil kome i og rundt dei større byane. Fylkestinget sluttar seg til dei mål og strategiar som er lagt til grunn for å møte denne veksten, men meiner samstundes at distrikta sine utfordringar ikkje må gløymast. Det er behov for auka rammetilskot for drift av kollektivtransporten i distrikta både ut frå nullvekstmålet og behovet for eit fleksibelt og brukartilpassa kollektivtransporttilbod, samt underfinansiering av anbudskontraktane i båt - og ferjetrafikken. Det er difor heilt nødvendig at staten bidreg vesentleg meir til drift av kollektivtrafikken også i distrikta.

c) Dersom vi skal få til overføring av gods frå veg til sjø, må staten inn med incentiv - ordningar for å få gjennomført slik omlegging av transporten. I denne samanheng er det også viktig at Staten rustar opp stamnetthamnene. Fylkestinget meiner det er viktig at det vert lagt til rette for modulvogntog på riksvegnettet for å redusere tal vogntog i godstransporten.

Luffart

Løyving til ny terminal - og driftsbygg på Florø Lufthamn ligg inne i framlegget frå fagetaten Avinor til NTP. Fylkestinget i Sogn og Fjordane forventar at dette vert følgt opp. Fylkestinget ber om planleggingsmidlar til forlenging av Førde Lufthamn og Florø Lufthamn til høvesvis 1199 m og 2000 m

Breiband

Breiband er påkravd infrastruktur for både privat næringsliv, enkeltmenneske og ikkje minst for effektive offentlege tenester. Det er eit svært viktig kommunikasjonsmiddel for å nå mål både om likeverdige teneste, busetting og næringsliv i heile landet og betre å kunne nå klimamål. Neste generasjon breiband er teknologinøytralt, og som hovudregel definert som minimum 100 mbps for både nedlasting og opplasting. Stortinget må finansiere utbygging i område der marknaden ikkje sjølv dekkjer utbygginga.