

Saksprotokoll

Organ: Hovudutval for samferdsle

Møtedato: 31.05.2016

Sak nr.: 15/8208-37

Internt l.nr.: 18628/16

Sak: 23/16

Tittel: Nasjonal transportplan 2018-2029, fråsegn

Behandling:

Frå fylkesrådmannen låg det føre slik tilråding til vedtak:

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til hovudmåla i transportetatane sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018 - 2029.
2. Nye investeringsprosjekt er likevel i for stor grad vurderte på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at samfunnstryggleik og samanhengande utbygging og standard må vektleggast sterkare.
3. Fylkestinget konstaterer at store bindingar medfører at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme og meiner at minst høg ramme må leggast til grunn for investeringar i planperioden.
4. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlagsdokumentet. Potensialet for reduksjon av klimagassutslepp er størst i og rundt dei største byane. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørsmengder.
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 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 å redusere tal vognog 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 konstaterer at Sogn og Fjordane kjem rimeleg godt ut når det gjeld skred-sikring av riksvegnettet, men vil likevel peike på behovet for sikring av rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde - Florø. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsettinga om full sikring av vegnettet mot skred innan 2030.
9. Stad skipstunnel og Kalvåg fiskerihamn ligg inne som nye investeringsprosjekt i høg ramme. Fylkestinget meiner desse prosjekta bør inn på alle rammennivå. Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.
10. 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. Ut frå dette må følgjande prosjekt inn i investeringsprogrammet:
 - a. E39 Kjøs bru – Grodås
 - b. E39 Myrmel – Lunde (godkjent reguleringsplan)
 - c. E39 Bogstunnelen – Gaular grense (godkjent kommunedelplan)
 - d. E39 Langeland – Moskog (godkjent kommunedelplan)
 - e. E39 Byrkjelo – Grodås (Planarbeid pågåar)
11. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste løysinga for framtidig aust-vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli som eit av to aust – vestsamband mellom Oslo og Bergen.

Endringsframlegg:

Arbeidarpartiet og Senterpartiet sette fram slikt framlegg:

1. Nye investeringsprosjekt er likevel i for stor grad vurderte på grunnlag av samfunns - økonomisk nytte. Fylkestinget er sterkt kritisk til dette og meiner at 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 er svak, då den i all hovudsak finn all infrastrukturutbygging ulønsam.
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 medfører gjer at det ikkje vil kome nye investeringar før i høg ramme. Fylkestinget og meiner at minst høg ramme må aukast og måleggast 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.
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. For Sogn og Fjordane vil dei viktigaste klimatiltaka vere å redusere forfallet på vegnettet og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klima - endringa med meir ekstreme nedbørmengder. 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 dekkar fylkeskommunane sine meirkostnadar ved å velje slike løysingar.
5. Prognosane i grunnlagsdokumentet viser ein kraftig folketalvekst 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.
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. Fylkes tinget 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 stor 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 – Vangsnæs), og kjem rimeleg godt ut når det gjeld skred - sikring av riksvegnettet. Vi meiner at i tillegg må rv. 15 over Strynefjellet og rv. 5 Førde – Florø sikrast med tunnelar. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsetjinga 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 investeringsprosjekt i høg ramme. Prosjektet må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018.. Fylkestinget meiner dette prosjekt 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 utdjuing 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 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 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVVU 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 eit 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.

Høgre sette fram slikt framlegg:

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

Fylkestinget ber om planleggingsmidlar til forlenging av Førde Lufthamn og Florø Lufthamn til høvesvis 1199 m og 2000 m

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

MDG sette fram slikt framlegg i punkt 1:

Nye investeringsprosjekt er i for stor grad 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.

MDG sette fram slikt framlegg i punkt 4:

Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg i hovudsak til klimastrategien i grunnlagsdokumentet. 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 utafør dei største byane og utvikle infrastrukturen slik at vi unngår store skadar som følgje av klimaendringa med meir ekstreme nedbørsmengder.

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.

Venstre sette fram slikt framlegg:

Tillegg til punkt 1:

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

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 finansieringsmekanismer og utvida mulighet til bompengeperiode 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.

Arbeidarpartiet sette fram slikt framlegg:

Ved førre NTP var det foreslått å gå i gang med ein KVU av Sognefjellstunnelane. Dette punktet bør vidareførast i kommande NTP.

Avrøysting:

Høgre sitt framlegg i punkt 1 fekk 4 røyster, Noralv Distad H, Bjørn Hollevik H, Gunnhild Berge Stang V og Stein Malkenes MDG og fall.

Høgre sitt framlegg i punkt 2 vart samrøystes vedteke.

Høgre sitt framlegg i punkt 3 vart samrøystes vedteke.

MDG sitt framlegg til punkt 1 vart samrøystes vedteke.

MDG sitt framlegg til tilleggspunkt 4 i framlegget frå Senterpartiet og Arbeidarpartiet vart samrøystes vedteke.

Venstre sitt framlegg til nytt tilleggspunkt 1 vart samrøystes vedteke.

Venstre sitt framlegg til nytt punkt 15 vart samrøystes vedteke.

Arbeidarpartiet og Senterpartiet sitt framlegg med dei vedtekne endringane som låg føre vart samrøystes vedtekne.

Framlegget frå Arbeidarpartiet fekk 3 røyster, Harald Bjarte Reite Ap, Helen Hjertaas Ap, og Stein Malkenes MDG og fall.

Arnstein Menes Sp, Sigurd Refsnes Sp, Gunn Sande Sp, Noralv Distad H, Bjørn Hollevik H og Gunnhild Berge Stang røysta mot.

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at nye investeringsprosjekt er 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 ulønnsam.

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 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.
- 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 utafør 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 klimaufordringar. 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.
- 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

Kjøsnesfjorden 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 Førde – Florø sikrast med tunnelar. Ramma til skredsikring må aukast i samsvar med Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav for å nå målsetjinga om at det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2030. Fylkeetinget i Sogn og Fjordane avviser at skredsikring skal løysast med hjelp av delfinansiering.

- 9 Stad skipstunnel ligg inne som nytt investeringsprosjekt i høg ramme. Prosjektet må flyttast heilt fram på prioriteringslista i låg ramme med byggestart i 2018. Fylkeetinget meiner dette prosjekt 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 utdjuing 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 Fylkeetinget 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 Kjøs bru – Grodås (Samordnast med KVU mellom Byrkjelo og Grodås)
- 12 Fylkeetinget 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.
- 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. Fylkeetinget i Sogn og Fjordane forventar at dette vert følgt opp.

Fylkeetinget 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 brubygging, 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 Fylkeetinget 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 Samrøystes