

## Saksprotokoll

---

**Organ:** Fylkesutvalet

**Møtedato:** 02.10.2019

---

**Sak nr.:** 19/5273-4

**Internt l.nr.:** 59799/19

**Sak:** 83/19

**Tittel:** **NTP 2022-2033, teknologi og framtidens transportinfrastruktur, fråsegn**

**Behandling:**

**Frå hovudutval for samferdsle låg det føre slik tilråding til vedtak:**

- 1 Fylkeskommunen sluttar seg til ekspertutvalet 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. I den samanheng ber fylkeskommunen om at det vert utarbeid eit energibudsjett for det vidare arbeidet med NTP
- 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, samfunns-tryggleik, personvern, utbetring av eksisterande transportinfrastruktur m.m. NTP 2022-33 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 teke eit stor ansvar i det grønne skiftet med overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette har fører til store ekstrautgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert. 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 etterslep og skredsikring på fylkesvegnettet.
- 5 Fylkesutvalet saknar fokus på dei korte reisene og mjuke trafikantane. Vi bur stadig tettare, og dei mjuke trafikantane vil dominere transportbiletet framover, særleg i byane. 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.
- 6 Fylkesutvalet er i hovudsak samd med den «stresstesten» ekspertutvalet føreslår for å vurdere om satsingane toler teknologisk utvikling. Vi vil likevel peike på følgjande:
  - 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 og sjø 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.
- d. Stad skipstunnel må realiserast for å auka tryggleiken og stimulera godstransporten langs kysten

### **Endringsframlegg:**

**Arbeidarpartiet** sette fram slikt framlegg som tillegg i punkt 2:

Nullutsleppsløysingar fordrar ei framtidig infrastrukturbygging både når det gjeld distribusjon av elektrisitet og forsyningsløysingar innanfor ulik teknologi (t.d. Hydrogen). Dette må vere eit nasjonalt ansvar både når det gjeld utbygging og dekking/fordeling av kostnader.

**Arbeidarpartiet** sette fram slikt framlegg til nytt punkt 7:

Ei stor utfordring for framkomst og sikker vegtransport for mange norske vegar er at dei er rasutsette. Klimaendringar forventast å gje meir flaum og skred i framtida. I den seinare tid har det blitt utvikla ny teknologi og nye metodar for å varsle og utløyse kontrollerte skred i skredutsatte område på ein trygg og kontrollert måte. Teknologiu utvikling som inneber andre løysingar enn skredoverbygging og tunnellar kan fleire stader vere alternative skredsikringstiltak. Ein vil derfor understreke viktigeita av auka satsing på utvikling og testing av ny teknologi som alternative tiltak/supplement til tradisjonelle skredsikringstiltak. Ei auka satsing på alternativ skredvarsling og overvåking vil sikre langt fleire raspunkt. Det er viktig å få på plass ei god finansieringsordning for drift av anlegg med skredvarsling, overvåking og skredkontroll.

**Senterpartiet** sette fram slikt framlegg til nytt punkt 8:

Breibandsutbygging må inn som eit tema i NTP med investeringsrammer i planperioden.

### **Avrøysting:**

Punkta 1, 3, 4, 5 og 6 i hovudutvalet for samferdsle si tilråding vart samrøystes vedteke.

Arbeidarpartiet sitt framlegg om tillegg i punkt 2 vart samrøystes vedteke.

Punkt 2 i hovudutvalet for samferdsle si tilråding, med vedteke tillegg, vart deretter samrøystes vedteke.

Arbeiderpartiet sitt framlegg om nytt punkt 7 vart samrøystes vedteke.

Senterpartiet sitt framlegg om nytt punkt 8 vart samrøystes vedteke.

### **Dette gir følgjande endeleg vedtak:**

- 1 Fylkeskommunen sluttar seg til ekspertutvalet 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. I den samanheng ber fylkeskommunen om at det vert utarbeidd eit energibudsjett for det vidare arbeidet med NTP.
- 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, samfunns-tryggleik, personvern, utbetring av eksisterande transportinfrastruktur m.m. NTP 2022-33 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. Nullutsleppsløysingar fordrar ei framtidig infrastrukturbygging både når det gjeld distribusjon av elektrisitet og forsyningsløysingar innanfor ulik teknologi (t.d. hydrogen). Dette må vere eit nasjonalt ansvar både når det gjeld utbygging og dekking/fordeling av kostnader.

- 3 Fylkeskommunane har teke eit stort ansvar i det grønne skiftet med overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette fører til store ekstraavgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert. 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 etterslep og skredsikring på fylkesvegnettet.
- 5 Fylkesutvalet saknar fokus på dei korte reisene og mjuke trafikantane. Vi bur stadig tettare, og dei mjuke trafikantane vil dominere transportbiletet framover, særleg i byane. 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.
- 6 Fylkesutvalet er i hovudsak samd med den «stresstesten» ekspertutvalet føreslår for å vurdere om satsingane toler teknologisk utvikling. Vi vil likevel peike på følgjande:
  - 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 og sjø 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.
  - d. Stad skipstunnel må realiserast for å auke tryggleiken og stimulera godstransporten langs kysten
- 7 Ei stor utfordring for framkomst og sikker vegtransport for mange norske vegar er at dei er rasutsette. Klimaendringar forventast å gje meir flaum og skred i framtida. I den seinare tid har det blitt utvikla ny teknologi og nye metodar for å varsle og utløse kontrollerte skred i skredutsette område på ein trygg og kontrollert måte. Teknologiutvikling som inneber andre løysingar enn skredoverbygging og tunnellar kan fleire stader vere alternative skredsikringstiltak. Ein vil derfor understreke viktigheita av auka satsing på utvikling og testing av ny teknologi som alternative tiltak/supplement til tradisjonelle skredsikringstiltak. Ei auka satsing på alternativ skredvarsling og overvåking vil sikre langt fleire raspunkt. Det er viktig å få på plass ei god finansieringsordning for drift av anlegg med skredvarsling, overvåking og skredkontroll.
- 8 Breibandsutbygging må inn som eit tema i NTP med investeringsrammer i planperioden.