

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Melding om vedtak

Deres ref:

Vår ref
2019/21879-36

Saksbehandler
Joachim Weißer

Dato
22.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Det er i fylkestinget den 16.06.2020 fattet følgende vedtak (FT-sak 61/2020; sakspapirene ligger ved):

Rogaland fylkeskommune viser til vedtak gjort av fylkestinget 28.04.2020 i FT-sak 29/2020 om prioriteringer på transportområdet, sendt til Samferdselsdepartementet 04.05.2020. Vedtaket i FT-sak 29/2020 legges til grunn for høringsinnspill om transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utover punktene, nevnt i vedtaket i FT-sak 29/2020 består høringsinnspill om transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet av følgende punkter.

1. Rogaland fylkeskommune vurderer positivt at Samferdselsdepartementet har stort søkelys på kostnader og kostnadskontroll. Samtidig er en kritisk i forhold til at prioriteringene utelukkende rangeres basert på samfunnsøkonomiske analyser. I et rigid system med utelukkende søkelys på det økonomiske har ikke-prissatte konsekvenser en tendens til å bli undervurdert. Samfunnsøkonomiske analyser tar heller ingen eller bare lite hensyn til distriktspolitikk, tettstedsutvikling og regionale ringvirkninger av et prosjekt eller tiltak. Det er ikke nødvendigvis gitt at transportvirksomhetene hadde rangert prosjekt/tiltakene på samme måte dersom de skulle ha tatt hensyn til disse aspekter. Rogaland fylkeskommune ønsker at det åpnes opp for en rangering av prioriteringer som også ta hensyn til aspekter som ikke eller bare delvis dekkes av samfunnsøkonomiske analyser.

Postadresse
Postboks 130 sentrum, 4001
STAVANGER
E-post:
postmottak@xxx.kommune.no

Besøksadresse
Arkitekt Eckhoffs gate 1

www.xxx.kommune.no

Telefon
51 51 66 00

Telefaks
www.rogfk.no

Bank

Org.nr

2. Klima er en av våre aller største utfordringer i dag, og det krever klare prioriteringer og tiltak i NTP 2022-2033 for å nå de nødvendige klimamålene.
3. Det vises til satsingen på hurtigtog i Europa. Dersom det vil være aktuelt med slike satsinger i Norge vil en peke på strekningen Oslo-Bergen-Stavanger over Haukeli. Hurtigtog på denne strekning vil bidra til stor reduksjon i co2-utslipp.
4. For øvrig vises det til fylkesrådmannens vurdering og høringsinnspill i punkt 4 i saksutredningen.

Med hilsen
Joachim Weißer
rådgiver

Vedlegg:

- 1 2020-04-30 Saksprotokoll Fylkesting - NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet (FT-sak 29/2020)
- 2 2020-05-15 Saksframlegg - NTP - høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra SD
- 3 2020-06-16 Saksprotokoll Fylkesting - NTP - høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra SD

Saksframlegg

Arkivreferanse:2019/21879- 31
Saksbehandler: Joachim Weißer
Avdeling: TRANSPORT

NTP 2022-2033 – Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 2019-04-16 Saksframlegg - NTP-innspill om hovedutfordringer på transportområdet
- 2 2019-04-30 Saksprotokoll FU - NTP-innspill om hovedutfordringer på transportområdet
- 3 2020-03-14 Fagnotat - NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet
- 4 2020-03-18 Invitasjon høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartement
- 5 2020-03-20 Saksframlegg - NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet
- 6 2020-04-16 Notat - NTP 2022-2033 - Transportetatenes prioriteringer (deloppdrag 9)
- 7 2020-04-30 Saksprotokoll FT - NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet

Fylkesrådmannens innstilling

Rogaland fylkeskommune viser til vedtak gjort av fylkestinget 28.04.2020 i FT-sak 29/2020 om prioriteringer på transportområdet, sendt til Samferdselsdepartementet 04.05.2020. Vedtaket i FT-sak 29/2020 legges til grunn for høringsinnspill om transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utover punktene, nevnt i vedtaket i FT-sak 29/2020 består høringsinnspill om transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet av følgende punkter.

1. Rogaland fylkeskommune vurderer positivt at Samferdselsdepartementet har stort søkelys på kostnader og kostnadskontroll. Samtidig er en kritisk i forhold til at prioriteringene utelukkende rangeres basert på samfunnsøkonomiske analyser. I et rigid system med utelukkende søkelys på det økonomiske har ikke-prissatte konsekvenser en tendens til å bli undervurdert. Samfunnsøkonomiske analyser tar heller ingen eller bare lite hensyn til distriktspolitikk, tettstedsutvikling og regionale ringvirkninger av et prosjekt eller tiltak. Det er ikke nødvendigvis gitt at transportvirksomhetene hadde rangert prosjekt/tiltakene på samme måte dersom de skulle ha tatt hensyn til disse aspekter. Rogaland fylkeskommune ønsker at det åpnes opp for en rangering av prioriteringer som også ta hensyn til aspekter som ikke eller bare delvis dekkes av samfunnsøkonomiske analyser.
2. Rogaland fylkeskommune er av den oppfatning at de samme premissene for rangering av prioriteringer må gjelde alle transportvirksomheter. Prosjekter til Nye Veier må derfor rangeres og prioriteres i kommende Nasjonal transportplan (NTP) og ikke av Nye Veier selv.
3. Transportvirksomhetene anbefaler i sitt svar til oppdrag 9 at staten innenfor en økonomisk ramme på 45,4 mrd. kr oppfyller sine forpliktelser i de signerte/fremforhandlede forslagene til byvekstavtaler. Samtidig nevnes det at det ikke er mulig å videreføre dagens tilskuddsnivå i kommende reforhandlinger om byvekstavtaler for perioden 2022-2033 innenfor en økonomisk ramme på 45,5 mrd. kr. Fylkesrådmannen forutsetter at tilskuddsnivået ikke reduseres og holdes på samme nivå som i signert byvekstavtale for Nord-Jæren.

Inge Smith Dokken
fylkesrådmann

Gottfried Heinzerling
samferdselssjef

1. Bakgrunn

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 har Samferdselsdepartementet i et brev, datert 18.03.2020 invitert Rogaland fylkeskommune m.fl. til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (brevet er lagt ved).

Tidligere i NTP-prosessen for kommende NTP har fylkesutvalget 30.04.2019 behandlet sak om hovedutfordringer på transportområdet (FU-sak 90/19). 28.04.2020 behandlet fylkestinget sak om innspill om prioriteringer på transportområdet (FT-sak 29/2020). Begge innspillene ble sendt til Samferdselsdepartementet (sakspapirene er lagt ved saken).

2. Problemstilling

Denne særskilte høringen gjelder noe enkelt sagt avviket mellom transportetatenes innspill til prioritering av prosjekt og hvordan fylkeskommunen vurderer disse i forhold til egne prioriteringsvedtak. Saken tar i stor grad utgangspunkt i ovenfor nevnte tidligere innspill til NTP-prosessen (FU-sak 90/19 og FT-sak 29/2020).

3. Saksopplysninger

3.1. NTP 2022-2033

Samferdselsdepartementet har tatt en ny og tydeligere rolle i arbeidet med NTP 2022-2033. Hensikten med dette er blant annet å identifisere utfordringer og prioritere løsninger som gir mest effektiv ressursbruk, og som svarer best mulig på utfordringene i et langsiktig perspektiv. Samferdselsdepartementet har involvert politisk nivå i fylkeskommunene, de største byene og Sametinget tidligere i prosessen.

NTP-prosessen for kommende NTP er utfyllende beskrevet i saksframlegg til FT-sak 29/2020.

3.2. Planprosess

I løpet av planprosessen for kommende NTP har Samferdselsdepartementet gitt oppdrag til transportvirksomhetene. Svarene på oppdragene vil samlet utgjøre transportvirksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP 2022-2033. Virksomhetene vil ikke som tidligere legge frem et felles grunnlagsdokument. Oppdragene som er gitt til transportvirksomhetene og virksomhetenes svar er offentlig tilgjengelig på regjeringens [hjemmeside](#).

3.2.1. Hovedutfordringer på transportområdet

I et brev datert 18.02.2019 inviterte Samferdselsdepartementet fylkeskommunene, de største bykommuner og Sametinget til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Rogaland fylkeskommune sitt innspill ble vedtatt av fylkesutvalget den 29.04.2019 (FU-sak 90/19). Alle innspillene som kom inn er tilgjengelige på regjeringen sin [hjemmeside](#).

3.2.2. Prioriteringer på transportområdet

I et brev datert 21.11.2019 inviterte Samferdselsdepartementet invitert fylkeskommunene m.fl. om å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet. I utarbeidelse av innspill til Rogaland fylkeskommune ble både kommuner og interesseorganisasjoner involvert. Rogaland fylkeskommune sitt innspill ble vedtatt av fylkestinget den 28.04.2020 (FT-sak 29/2020). Frist for å komme med innspill var 14. mai 2020, og innspillene vil bli lagt ut på departementets nettsider.

3.2.3. Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Med brev fra 18.03.2020 inviterer Samferdselsdepartementet til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdragene.

Fylkesrådmannen har i forbindelse med utarbeidelsen av innspill om prioriteringer på transportområdet (FT-sak 29/2020) allerede gjennomgått alle svar på oppdragene som var tilgjengelig på det tidspunktet saksframlegget ble produsert. Det ble i den forbindelse lagt et fagnotat («NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet – fagnotat») som er lagt ved denne saken. I tillegg ble det i etterkant lagt et notat om oppdrag 9 (prioriteringer) som fylkesrådmannen anser som det sentrale oppdraget gitt av Samferdselsdepartementet («Notat – NTP 2022-2033 – Transportetatens prioriteringer (deloppdrag 9)»). Sist nevnte notatet ble lagt fram fylkestinget i forbindelse med behandling av FT-sak 29/2020 og er også lagt ved denne saken.

4. Fylkesrådmannens vurdering og høringsinnspill på svar av oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Selv om fylkesrådmannen allerede i FT-sak 29/2020 har tatt hensyn til alle svarene til oppdrag fra Samferdselsdepartementet har fylkesrådmannen likevel valgt å kommentere og liste opp svarene/innspillene fra transportvirksomhetene og sammenstille dem med fylkestingets vedtak i FT-sak 29/2020. Sammenstillingen tar i all hovedsak utgangspunkt i svarene gitt til oppdrag 9 (prioriteringer).

Ramme til kommende NTP

Samferdselsdepartementet skriver i sitt oppdragsbrev til transportvirksomhetene at prioriteringene skal gjøres med utgangspunkt i følgende rammenivå:

- Ramme A (lav) tilsvarende en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i 2020-budsjettet.
- Ramme B (høy) tilsvarende en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018-2029

I sitt vedtak 28.04.2020 (FT-sak 29/2020) forutsetter fylkestinget at det minimum legges til grunn en tilsvarende økonomisk ramme som lagt til grunn i stortingsmeldingen om NTP i 2017 ("Høy ramme (B)").

Rangering og prioritering basert på samfunnsøkonomiske analyser

I oppdrag 9 har Samferdselsdepartementet bedt transportvirksomhetene å foreslå prioriteringer av all ressursbruk i perioden 2022-2033. Som beskrevet i notatet til oppdrag 9, skulle transportvirksomhetene basere sine prioriteringer på samfunnsøkonomiske analyser. Fylkesrådmannen anser det i grunn som positivt at Samferdselsdepartementet har stort fokus på kostnader og kostnadskontroll. Fylkesrådmannen støtter også målet i kommende NTP om "mer for pengene" som omfatter både kostnadseffektivitet i det enkelte prosjekt og effektivitet i prioritering av prosjekter og ellers også all annen ressursbruk.

Samtidig ser fylkesrådmannen kritisk på det at prioriteringene utelukkende rangeres basert på samfunnsøkonomiske analyser. I et rigid system med utelukkende fokus på det økonomiske har ikke-prissatte konsekvenser en tendens til å bli neglisjert. Selv om Samferdselsdepartementet presiserer i oppdragsbrevet til transportvirksomhetene at ikke-prissatte konsekvenser er en del av den samfunnsøkonomiske analysen og at de skal tas hensyn til i rangeringen, er det en stor fare for at prissatte konsekvenser blir premissgivende.

Samfunnsøkonomiske analyser tar heller ingen eller bare lite hensyn til distriktspolitikk, tettstedsutvikling og regionale ringvirkninger (wider impacts) av et prosjekt/tiltak. Det er ikke nødvendigvis gitt at transportvirksomhetene hadde rangert prosjekt/tiltakene på samme måte dersom de skulle ha tatt hensyn til disse aspekter.

Rogaland fylkeskommune ønsker at det åpnes opp for en rangering av prioriteringer som også ta hensyn til aspekter som ikke eller bare delvis dekkes av samfunnsøkonomiske analyser.

Det må i tillegg nevnes at Nye Veier ikke har prioritert eller rangert prosjekt/tiltak. De skriver i sitt svar til Samferdselsdepartementet at porteføljestyrimodellen er slik at selskapet selv prioriterer utbyggingsrekkefølge med utgangspunkt i samfunnsøkonomiske analyser. Med dette som utgangspunkt skiller svaret fra Nye Veier seg ut i forhold til svarene gitt av de andre transportvirksomhetene, der Nye Veier selv prioriterer prosjekt innenfor egen portefølje.

Fylkesrådmannen er av den oppfatning at de samme premissene for rangering av prioriteringer må gjelde alle transportvirksomheter og at prosjekter til Nye Veier rangeres og prioriteres i NTP og ikke av Nye Veier selv.

Korridor E39

I tillegg til Rogfast som fylkestinget i FT-sak 29/2020 forutsetter snarest realisert, er det følgende prosjekt langs E39 som har stor betydning for Rogaland.

Statens vegvesen skriver i sitt svar til oppdrag 9 at E39 Hove-Ålgård kan bygges ut i første periode med høy ramme. E39 Smiene-Harestad er ikke prioritert. Fylkesrådmannen forutsetter at begge prosjektene som er vedtatt i bymiljøpakken følges opp i første seksårsperiode i tråd med statens forpliktelser i byvekstavtalen. Staten må dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.

Nye veier nevner i sitt svar til oppdrag 9 E39 Akسدal-Våg (start) som et av prosjektene som kan gjennomføres ved utvidet innen 2033.

E39 Lyngdal-Ålgård ligger i dagens portefølje til Nye Veier men er ikke nevnt i Nye Veier sitt svar på oppdrag 9. Rogaland Fylkeskommune legger til grunn at prosjekt E39 Lyngdal-Ålgård som ligger i porteføljen til Nye Veier AS bygges ut forløpende. Dersom mulig burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbanen gjennom Drangsdalen.

Korridor E134 (øst-vest forbindelse)

Nye Veier foreslår i sitt svar til oppdrag 9 (bl.a.) E134 som aktuelle for utvidet portefølje fram mot 2041 og har samtidig identifisert to aktuelle framtidige hovedtraséer til E134.

Fylkesrådmannen er av den oppfatning at E134 som del av korridor 5 må beholde dagens hovedtrasée med start-/endepunkt på Karmøy ved lufthavnen.

Nye Veier foreslår følgende prosjekt gjennomføres ved utvidet ramme innen 2033:

- E134 Røldal-Seljestad
- E134 Saggrenda-Elgsjø (start)
- E134 Strømsåstunnelen, nytt løp (start)
- E134 Vågsli-Røldal (start)

Fylkesrådmannen forutsetter at E134 bygges ut i tråd med Statens vegvesens øst-vest-utredning i løpet av planperioden. Prosjektene Seljestad-Liamyrane og Røldal-Vågsli forutsettes prioritert i første del av planperioden. Prosjektene Bakka-Solheim og Solheim-Husøy forutsettes prioritert i andre del av planperioden.

Korridor rv.13

Statens vegvesen nevner i sitt svar til oppdrag 9 følgende prosjekt:

- Første periode, begge rammer: skredsikringstiltak på strekningene rv 13 Byrkjeneset og rv 13 Vinje-Myrkdalstunnelen
- Andre periode lav ramme: Sikring av skredpunkter langs rv 13 (skredpunkter ikke spesifisert)
- Andre periode høy ramme: Betydelige utbedringer på rv 13 (skredpunkter ikke spesifisert)

Fylkesrådmannen forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet-Rødsliane tas inn i første del av planperioden og at prosjektet Melkeråna-Årdal blir tatt inn i andre del av planperioden.

Jernbane

Jernbaneverket og Bane Nor nevner i sitt svar til oppdrag 9 videre utredninger og planlegging av løsninger som kan være aktuelle for oppstart i andre periode. Dobbeltspor Sandnes-Nærbø er blant de prosjektene nevnt som aktuelt å vurdere. Under mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperioden skriver Jernbaneverket og Bane Nor at det på lengre sikt vil være behov for å styrke persontrafikkmarkedene langs ytre del av Jærbanen mot Nærbø og Egersund.

Fylkesrådmannen legger til grunn at dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres og at KVVU for strekningen Nærbø-Egersund gjennomføres i første del av planperioden.

Drangsdalen er ikke prioritert av Jernbanedirektoratet og Bane Nor. Togstrekningen gjennom Drangsdalen er i dag en flaskehals og fylkesrådmannen mener at det er viktig å få utbedret denne strekningen.

Under ny rutemodell på Jærbanen nevner Jernbaneverket og Bane Nor en økning i antall avganger per time fra to til fire avganger mellom Stavanger og Ganddal. Dette inkluderer nytt vendeanlegg på Ganddal. Prosjektet er nevnt under bundne prosjekter som ligger i begge rammer. Under nye effektpakker (begge rammer) skriver Jernbaneverket og Bane Nor om en økning i antall avganger fra kvarter til timinuttersintervall mellom Stavanger og Skeiane. Dette forutsetter økt kapasitet på Stavanger stasjon. Fylkesrådmannen legger til grunn at planlegging av Stavanger stasjon startes i første del av planperioden.

Oppgradering av Egersund stasjon, Ålgårdbanen og etablering av innfartsparkering er ikke prioritert av Jernbaneverket og Bane Nor. Fylkesrådmannen legger til grunn at Ålgårdbanen ikke tas ut av det nasjonale banenettet og KVVU for banen gjennomføres i første del av planperioden. Likevel må realisering av dobbeltsporet Sandnes-Egersund har prioritet før gjenåpning av Ålgårdbanen. Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres. Videre etableres det innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant. Bane Nor må bidra til at arealer blir frigjort til dette formålet og at stasjonsområdene utvikles på en god måte.

Sjøtransport

Statens vegvesen prioriterer i sitt svar til oppdrag 9 tilknytting til Egersund havn. Med lav ramme prioriterer Statens vegvesen en utbedring av rv 42 Gamle Eigerøyveien-Hovlandsveien i første periode. Med høy ramme prioriterer Statens vegvesen i tillegg ytterligere utbedring av rv 426 mellom E39 og Egersund i andre periode. Tilknyttinger til Risavika havn, Karmsund havn (Husøy) er ikke prioritert.

Fylkesrådmannen er av den oppfatning at havneterminaler må ha gode tilknyttinger til det overordnede vegnett. I tillegg til Egersund havn trenger også Risavika havn og Karmsund havn gode tilknyttinger.

Trafikksentral på Kvitsøy er ikke prioritert i transportvirksomhetenes svar til oppdrag 9. Fylkesrådmannen mener at trafikksentral på Kvitsøy må opprettholdes, både med trafikkovervåkning og losformidling.

Luffart

Avinor prioriterer i sitt svar til oppdrag 9 ingen konkrete prosjekt eller tiltak som ligger i Rogaland.

I fylkestingsvedtaket i FT-sak 29/2020 ble det presisert at både Stavanger lufthavn og Haugesund lufthavn har stor betydning for attraktiviteten til regionen. Fylkesrådmannen er enig i den vurdering og mener derfor at det er viktig at både lokale, regionale og nasjonale myndigheter samarbeider med lufthavnene om et godt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud som er i tråd med næringslivets og reiselivets sine behov.

Lufthavnene er i tillegg omfattende logistikkområder med mye infrastruktur. Disse områdene kan derfor brukes som laboratorium for elektrifisering og styring av elkraft, slik Elnett21 framstår. Det er viktig at offentlige tilskuddsordninger legger til rette for prosjekter som kan bidra til mer klimavennlig transport, herunder elektrifisering av kommersiell luffart.

Som siste punkt under luffart forutsetter fylkestinget i sitt vedtak (FT-sak 29/2020) at assistanseordningen for passasjerer med funksjonsnedsettelse blir godt ivaretatt på alle flyplasser.

Byområder

Statens vegvesen anbefaler i sitt svar til oppdrag 9 at staten innenfor en økonomisk ramme på 45,4 mrd. kr oppfyller sine forpliktelser i de signerte/fremforhandlede forslagene til byvekstavtaler. Samtidig nevnes det at det ikke er mulig å videreføre dagens tilskuddsnivå i kommende reforhandlinger om byvekstavtaler for perioden 2022-2033 innenfor en økonomisk ramme på 45,5 mrd. kr. Transportvirksomhetene anbefaler likevel at det settes av belønningsmidler til alle byområder i 2030-2033, men på et lavere nivå enn signerte/fremforhandlede avtaler for perioden 2019-2029.

Dette betyr at Nord-Jæren allerede fra 2022 må påregne redusert tilskuddsnivå. Fylkesrådmannen forutsetter at tilskuddsnivået ikke reduseres og holdes på samme nivå som i signert byvekstavtale for Nord-Jæren.

I de øvrige fem byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler anbefaler transportvirksomhetene å forlenge belønningsmidlene på dagens nivå fram til 2029. Dette gjelder Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Haugesundsregionen er ikke nevnt. Dette betyr at det ikke vil være noe form for realisme i å kunne forvente en byvekstavtale eller lignende for Haugesundsregionen.

Fylkesrådmannen er av den oppfatning at også Haugesundsregionen burde omfattes av en eventuell byvekstavtaleordning, eller tilsvarende, for mellomstore byregioner eller mindre byer.

Nasjonale turistveger

Statens vegvesen skriver i sitt svar til oppdrag 9 at fornyelser og vedlikehold av de statlige installasjonene finansieres over post 30. Drift og vedlikehold ellers dekkes av veieier.

Som presisert i FT-vedtak 29/2020 er det for Rogaland viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rogaland har to nasjonale

turistveier: Jæren og Ryfylke. I tillegg ønsker fylkestinget i sitt vedtak at turistveg Jæren blir utvidet sørover til Flekkefjord, gjennom Eigersund og Sokndal.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.



Fylkestingets behandling av sak 61/2020 i møte den 16.06.2020:

Behandling

Frode Myrhol, FNB fremmet følgende alternative forslag:

1. Rogaland fylkeskommune ønsker at departementet skal ta større styring i veiprosjekter etter modell fra svenske Trafikverket. Det vil sikre at de mest samfunnsøkonomiske prosjektene blir prioritert, og at planer ikke stopper opp pga lokale politiske prioriteringer, hvor en ofte mister et helhetlig perspektiv i planleggingen.
2. Rogaland fylkeskommune forutsetter at midlene som tilføres NTP 2022-2033 er store nok til at prosjektene kan gjennomføres uten bompengefinansiering.

Kjartan Alexander Lunde, V fremmet følgende tilleggsforslag:

- 1) Rogaland fylkeskommune ber om at bane til Ullandhaug i Stavanger, Forus og Stavanger lufthavn realiseres. Forstudie av bane er med i første del av NTP 2018-2029. Stavanger kommune lager nå en kommunedelplan for bane som kan binde sammen universitetsområdet og det nye sykehuset på Ullandhaug med resten av regionen. Arbeidet må nå intensiveres slik at en baneløsning kan komme på plass til det nye sykehuset er ferdig.
- 2) Rogaland fylkeskommune ber om at Hove-Ålgård og Smiene-Harestad overføres til Nye Veier AS sin prosjektportefølje. I prosjektet Smiene-Harestad må staten dekke de økte kostnadene som kommer av økte statlige krav til vegstandard og kulvert. Det er veldig viktig med lang kulvert for å motvirke tap av landbruksjord og friområde.
- 3) Rogaland fylkeskommune ber om at gjenåpning av Ålgårdbanen blir vurdert grundigere.

Alexander Rügert-Raustein, MDG fremmet følgende tilleggsforslag:

1. Rogaland fylkeskommune mener at rangering og prioritering av samferdselsprosjekt må ta utgangspunkt i et nullvekstmål for all trafikk i Norge. Den totale mengden kjørte kilometer skal ikke øke ytterlig av hensyn til klima og miljø, jordvern og artsmangfold samt folkehelse og trafikksikkerhet.
2. Rogaland fylkeskommune er av den oppfatning at de samme premissene for rangering av prioriteringer må gjelde alle transportvirksomheter. Prosjekter til Nye Veier må derfor rangeres og prioriteres i kommende Nasjonal transportplan (NTP) og ikke av Nye Veier selv.
3. Rogaland fylkeskommune ber om at gjenåpning av Ålgårdbanen blir vurdert grundigere.

Svein Erik Indbjo, FrP fremmet følgende tilleggsforslag:

Rogaland Fylkeskommune ber om at Hove-Ålgård og Smiene_Harestad overføres til Nye Veier AS

Votering:

Myrhols forslag punkt 1 fikk 9 stemmer (FrP, FNB) og falt.

Myrhols forslag punkt 2 fikk 12 stemmer (FrP, FNB, SV, Rødt) og falt.

Innstillingens punkt 1 ble vedtatt mot 9 stemmer (FrP, FNB).

Innstillingens punkt 2 ble vedtatt mot 9 stemmer (FrP, FNB).

Innstillingens punkt 3 ble vedtatt mot 6 stemmer (FrP).

Innstillingens punkt 4 ble vedtatt mot 9 stemmer (FrP, FNB).

Indbjos forslag fikk 9 stemmer (FrP, FNB) og falt.

Lundes forslag punkt 1 fikk 10 stemmer (V, SV, Rødt, FNB, MDG) og falt.

Lundes forslag punkt 2 fikk 4 stemmer (V, FNB) og falt.

Lundes forslag punkt 3 fikk 10 stemmer (V, SV, Rødt, FNB, MDG) og falt.

Rügert-Rauteins forslag punkt 1 fikk 5 stemmer (MDG, SV) og falt.

Rügert-Rauteins forslag punkt 2 fikk 17 stemmer (AP, MDG, SV, Rødt) og falt.

Rügert-Rauteins forslag punkt 3 fikk 10 stemmer (MDG, V, SV, Rødt, FNB) og falt.

Vedtak

Rogaland fylkeskommune viser til vedtak gjort av fylkestinget 28.04.2020 i FT-sak 29/2020 om prioriteringer på transportområdet, sendt til Samferdselsdepartementet 04.05.2020. Vedtaket i FT-sak 29/2020 legges til grunn for høringsinnspill om transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utover punktene, nevnt i vedtaket i FT-sak 29/2020 består høringsinnspill om transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet av følgende punkter.

1. Rogaland fylkeskommune vurderer positivt at Samferdselsdepartementet har stort søkelys på kostnader og kostnadskontroll. Samtidig er en kritisk i forhold til at prioriteringene utelukkende rangeres basert på samfunnsøkonomiske analyser. I et rigid system med utelukkende søkelys på det økonomiske har ikke-prissatte konsekvenser en tendens til å bli undervurdert. Samfunnsøkonomiske analyser tar heller ingen eller bare lite hensyn til distriktspolitikk, tettstedsutvikling og regionale ringvirkninger av et prosjekt eller tiltak. Det er ikke nødvendigvis gitt at transportvirksomhetene hadde rangert prosjekt/tiltakene på samme måte dersom de skulle ha tatt hensyn til disse aspekter. Rogaland fylkeskommune ønsker at det åpnes opp for en rangering av prioriteringer som også ta hensyn til aspekter som ikke eller bare delvis dekkes av samfunnsøkonomiske analyser.
2. Klima er en av våre aller største utfordringer i dag, og det krever klare prioriteringer og tiltak i NTP 2022-2033 for å nå de nødvendige klimamålene.
3. Det vises til satsingen på hurtigtog i Europa. Dersom det vil være aktuelt med slike satsinger i Norge vil en peke på strekningen Oslo-Bergen-Stavanger over Haukeli. Hurtigtog på denne strekning vil bidra til stor reduksjon i co2-utslipp.
4. For øvrig vises det til fylkesrådmannens vurdering og høringsinnspill i punkt 4 i saksutredningen.