



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

FYLKESORDFØRAREN

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
19/1492-	28.6.2019	118550/2019/	Janne Lønsethagen	30.09.2019

Høyring av rapport frå ekspertutval som har vurdert teknologi og framtidas transportinfrastruktur

Vi visar til brev frå 28.6.2019, med invitasjon om å gi høyringsuttale på denne rapporten, og sender med dette saksframlegg og protokoll frå Møre og Romsdal fylkeskommune si handsaming av saka.

Fylkesutvalet har i møte 23.9.19, sak U-91/19, gjort følgjande vedtak:

Samrøystes vedtak i Fylkesutvalet - 24.09.2019

- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at rapporten tar tak i mange interessante problemstillingar, og gir viktige innspel og moglegheiter som bør takast med i arbeidet med NTP 2022-2033.
- Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker samstundes å peike på at det er særskilt viktig at dei rette kriteria ligg til grunn for samfunnsøkonomisk nytteberekning av prosjekt, som til dømes nytte for godstransport, og at oppdatert talmateriale og føresetnader ligg til grunn for vurderingar.
- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at det er særskilt viktig å legge til rette for gods på sjø og bane for å sikre framkome for godstrafikken i framtida.
- Det regionale nivået må ha myndigheit til å ta val som gir best samfunnsøkonomisk nytte i sin region, uavhengig av om nyttegevinsten kan realiserast på kort eller lang sikt. Det fordrar at fylkeskommunane må ha eit heilskapleg ansvar for ulike transportformar og infrastruktur, for å sikre best mogleg mobilitet i fylket.
- Dei økonomiske rammene må tilpassast slik at det er mogleg for fylka å vere med i den teknologiske utviklinga. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnader på sikt, viser erfaring at overgangskostnaden er stor, og fylka treng bidrag i overgangsfasen.
- Fylkeskommunane må ha ein sentral rolle i ein nasjonal strategi for innovasjon i transportteknologi.
- Staten må ta eit større ansvar for å utvikle infrastruktur med felles lade- og fyllestasjonar for alle typar energibærarar og farty, uavhengig av eigarskap («Energi på rett sted til rett tid»).
- Rapporten underbygger hovudutfordringane som Møre og Romsdal har spilt inn til NTP 2022-2033 så langt, med at det er viktig at vi får moglegheit til å sjå heilskapleg på

transportsystemet, og at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveg må fjernast, så vi har eit effektivt transportsystem på veg, og at vi må omstille til eit lågutsleppssamfunn. Det er særst viktig at dette blir følgt opp.

Heile saksframlegget og saksprotokoll kan sjåast i vedlegget.

Med helsing

Jon Aasen
fylkesordførar

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
10.07.2019	79979/2019	Janne Lønsethagen

Saksnr	Utval	Møtedato
SA 50/19	Samferdselsutvalet	04.09.2019
27/19	Fylkesrådmannens tilråding	06.09.2019
U 91/19	Fylkesutvalet	23.09.2019

Høyring av rapport frå ekspertutval som har vurdert teknologi og framtidas transportinfrastruktur

Bakgrunn

I samband med arbeidet med ny Nasjonal transportplan har samferdselsdepartementet utnemnt eit ekspertutval for å vurdere teknologi og framtidas infrastruktur. Vi har motteke rapporten frå ekspertutvalet på høyring. Utdrag frå brevet frå samferdselsdepartementet:

«Samferdselsdepartementet oppnevnte 2. juli 2018 et ekspertutvalg for å vurdere implikasjonene av rask teknologisk endring for planlegging av fremtidens infrastrukturbygging. Rapporten inngår som en del av det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Utvalgets hovedoppgave var ifølge mandatet å fremme forslag om hvordan samfunnet skal håndtere planlegging av fremtidens infrastruktur gitt den raske teknologiske utviklingen i sektoren. Dette innebærer å vise hvordan regjeringen i neste Nasjonale transportplan kan legge til rette for at samfunnet identifiserer nye muligheter og håndterer usikkerhet om teknologisk utvikling og dermed gjennomfører investeringer som er mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomme. Utvalget leverte sin rapport 27. juni 2019.

Samferdselsdepartementet ønsker at berørte og interessenter vurderer helheten i utvalgets forslag før regjeringen tar stilling til forslagene. Samferdselsdepartementet sender derfor rapporten på høyring.

Høringsfrist er tirsdag 1. oktober 2019.

Etter høringsfristen vil rapporten og høringsinnspillene være ett av flere viktige grunnlag i prosessen med NTP 2022-2033. For nærmere omtale av denne prosessen viser vi til departementets nettsider: regjeringen.no/NTPIarbeid»

Hovudbodskapet i rapporten er at vi kan:

«• Få bedre mobilitet og samtidig bruke mindre penger i transportsektoren.

- Løse problemer med utslipp, kostnader, ulykker, trengsel og køer.
- Gi økt bevegelsesfrihet til alle, herunder de som har et dårlig transporttilbud i dag, ved bedre tilrettelagt, smart kollektivtrafikk, og på sikt også førerløse systemer.
- Bli et foregangsland i utviklingen av nye, bærekraftige mobilitetsløsninger.
- Legge bedre til rette for at næringslivet kan øke grønn norsk verdiskaping, gi økt konkurransekraft, skape nye, fremtidsrettede arbeidsplasser og gjøre Norge til et enda mer attraktivt land å bo i.»

For å oppnå dette, bør vi:

«• Tenke gjennom transportpolitikken og planene på nytt – en stresstest av Nasjonal transportplan (NTP) vil avdekke mange nye muligheter til å oppnå høyere nytte til lavere kostnad.

- Erkjenne at våre klimamål krever en gjennomgripende omstilling til utslippsfrie løsninger for alle transportformer.
- Påskynde overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter teknologi til mer effektivt å realisere nullvisjonen for trafiksikkerhet.
- Ta et oppgjør med forestillinger om at investeringer i en bestemt transportform alltid er rett løsning og derfor et mål i seg selv.
- Endre de målformuleringene som egentlig er et forhåndsvalg av virkemiddel, fordi disse kan bli teknologisk utdaterte. Teknologiutviklingen betyr blant annet at klimagassutslipp og trafiksikkerhet vil svekkes som argumenter for godsoverføring fra vei eller for nullvekst i personbiltrafikk i byene. Godsoverføringsmålet bør derfor avvikles, og nullvekstmålet bør revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål.
- Kun begrense trafikk på de stedene og tidene det faktisk er fullt på veien eller der trafikk kommer i konflikt med andre mål, eksempelvis behov for å bruke plassen til andre aktiviteter. Men det å benytte seg av nye teknologiske muligheter for kapasitetsprising som et trafikkregulerende virkemiddel vil bli nødvendig for å gi så god bevegelsesfrihet som mulig og få rett nivå på samfunnets ressursbruk til infrastruktur, uavhengig av hvordan man politisk velger å fordele finansiering av infrastrukturbygging mellom skatteseddel og brukerbetaling.
- Reelt vurdere alternative transportformer, konsepter og nye teknologier i konseptvalg for prosjekter. Dette krever at vi gjør bedre og bredere analyser med vekt på funksjonalitet.
- Synliggjøre hva som er sårbart for usikkerheten om teknologisk utvikling når vi gjør samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser av prosjekter – og øke robustheten gjennom i større grad å velge prosjekter som er lønnsomme på kort sikt.
- Se kritisk på de største prosjektpakkene omtalt i Nasjonal transportplan, der samfunnsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme prosjekter blandes sammen og der mål og virkemidler forveksles. Hvert enkelt delprosjekts bidrag til helheten må kunne forsvares for seg selv og vurderes opp mot teknologisk utvikling.
- Se på nytt på hvordan arbeidet med kunnskapsgrunnlag og utredninger for transportpolitikken er organisert, slik at teknologi og vurderinger på tvers av transportform ivaretas bedre.
- Satse mer på anvendelsesorientert forskning, utvikling og innovasjon innen transportområdet slik at innsatsen står i forhold til den raske teknologiske utviklingen, behovet for å redusere usikkerhet og transportsektorens store betydning for samfunnet.
- Bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer våre utfordringer og skaper næringsutvikling.
- Legge større vekt på transportsystemets vesentlige betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap - spesielt i transportplanleggingen. Omfattende digitalisering og endring i energibruk kan endre sårbarhets- og trusselbildet, samtidig som transportsektoren blir stadig mer kritisk for stats- og samfunnsikkerheten i krise og krig.»

Vurdering

Fylkesrådmannen meiner rapporten viser mange interessante moglegheiter ny teknologi gir oss for utnytting av ressursar, samstundes som innbyggjarane får tilgang til god mobilitet. Fylkesrådmannen ønsker også å ta med seg anbefalingane frå rapporten vidare i eige arbeid innanfor samferdselssektoren.

Fylkesrådmannen er stort sett einig i hovudfunna i rapporten, men vil samstundes påpeike nokre punkter nedanfor:

Kapittel 3 Dei teknologiske rammene for framtidens transportsektor:

Fylkeskommunane har ei viktig rolle i transportsystemet, med ansvar for kollektiv, fylkesveggar, ferjetilbod osv. Det er viktig at vi får føresetnader og ramme til å sjå heilskapleg på transportsystemet. Det gjeld både ansvarsområde og løyvingar.

Når det gjeld bruk av andre virkemidlar enn dei tradisjonelle for å løyse problem knytt til trafikk i byområdar, kan bypakke Ålesund, samt dei to andre planlagde bypakkene i Møre og Romsdal, vere pilotar for å bruke andre verkemidlar gjennom til dømes samverkande ITS, for å oppnå måla i bypakken.

Nye forretningsmodellar innafor person- og godstransport har også fleire fordelar og ulempar. Til dømes vil trafikken kunne auke fordi transport/ mobilitet blir rimeligare, veldig tilgjengeleg for alle, og meir effektivt. Samstundes kan det truleg settast av mindre areal til parkering i pressa områder.

Kapittel 4.2 Samfunnsøkonomisk analyse i transportsektoren:

Rapporten understrekar at dei samfunnsøkonomiske analysane som ligg til grunn for prioritering av prosjekt bygger på ein rekke skjønsmessig vurderte føresetnader og parameterverdiar. Dei er ulikt implementert hos dei ulike transportetatane, og verktøyet er betre egna til å prioritere mellom to alternativar innanfor same transportform. Staten må sørge for at oppdaterte verdiar ligg til grunn, og at det finst verdiar som er nøytrale mellom transportformar.

Føresetnadene som ligg til grunn blir også særskild viktig når det gjeld stresstest av framtidige prosjekter i gjeldande NTP innanfor forskjellige transportformar.

Godsstraumar blir ikkje tatt omsyn til i stor nok grad i dagens løysing.

For Møre og Romsdal som eit stort eksportfylke er det særskild viktig at vurderingane og parametrane tar omsyn til transportnytte for godstransport i større grad enn i dagens metodikk. Verdien på godset som fraktast må også bli tatt omsyn til i analysane, som verknad for vare-/eksportverdien for «gods i transport».

Det er tilrådd at det skal målast i kor stor grad prosjekta er sårbar for ny teknologi. For å måle dette på same måte, uavhengig av utførande konsulent og transportform/transportmiddel, så må det utviklast ein metode for korleis denne andelen skal fastsettast. I ei slik fastsetting må det vere same krav som til samfunnsøkonomiske analyser generelt, om at analysane skal vere transparente og at føresetnadane skal kome tydeleg fram.

Rapporten viser også til at prosjekt som oppnår samfunnsøkonomisk nytte i ein tidleg fase vil ha mindre risiko for å vere feile investeringar som følgje av framtidig teknologiutvikling. Før ein praksis der prioritering av slike prosjekt blir innført, så må det vurderast om dette vil favorisere prosjekt i befolkningstunge område. Arbeidet med å utvikle metodar for verdsetting av meirnytte må halde fram, slik at også dette blir ein del av dei samla vurderingane.

Ei av tilrådingane er også at pris må brukast som eit middel for å endre trafikkmønsteret, og vi forstår det slik at dette både gjeld biltrafikk og kollektivtrafikk. Analyser viser at tilbod har meir å sei for etterspørsel enn pris innan kollektivtrafikken. Forsking på det reelle overføringspotensialet (både mellom transportmiddel og mellom tider på døgnet) samanlikna med nyskapt trafikk ved bruk av prismetanismen må vere ein del av det vidare arbeidet med dette temaet.

Kapittel 4.4.3. Illustrasjon av stresstest med eksemplar:

Når det gjeld nullvekstmålet, vil fylkesrådmannen påpeike at biltrafikk også har andre negative konsekvensar i byområde, som til dømes arealbruk, støy og barriereverknad.

Når det gjeld Møreaksen vil Møre og Romsdal Fylkeskommune understreke at kostnaden ved prosjektet er redusert frå anslaget i NTP 2018-2029, frå 37 mrd. 2018-kroner, tilsvarande 39,5 mrd. 2019 kroner, til 23,1 mrd. 2019-kroner. Det gir eit anna resultat enn det som er skissert i denne rapporten.

Kapittel 4.4.3.4 Overføringsmål for gods:

Når det gjeld overføring av gods frå veg til sjø, seier rapporten at på grunn av moglegheiter til å redusere ulykker og utslepp knytt til vegtransport, så fell mykje av argumentet for godsoverføring bort. Den seier også at det ikkje er kapasitetsutfordringar knytt til godstransport på veg, då transporten er fordelt utover døgnet, og nyttar ein liten del av vegkapasiteten i dag. Det blir også vist til at viss ein overfører alt gods frå bane til veg i dag, vil effekten bli liten.

Fylkesrådmannen meiner at ein også må ta omsyn til vekst i framtidige godsmengder når ein skal vurdere mål om godsoverføring. I godsanalysane som blei utført i samband med NTP 2018-2029, blei det estimert ei auke i godsmengdene fram mot 2040.

I teknologirapporten er det berre tatt omsyn til innanlands godstransport i millionar tonnkilometer. For vegtransport utgjer dette 20.100 millionar tonnkilometer i 2017, og for bane 2.000 millionar tonnkilometer.

I delrapport 3 av godsanalysen frå førre NTP-rullering, vart det berekna ei framskrive auke i tonnkilometer på veg med 80 prosent i 2040. Estimert vekst for sjø og bane er 25 prosent og 40 prosent.

Viss vi ser på vekst i tal på tonn gods som skal fraktast, er auka godsmengder framskrive frå 277 millionar tonn gods i 2012 på veg i 2012, til 595 millionar tonn gods på veg i 2040.¹ Det gir ei auke på 115 prosent, med 318 millionar tonn i auke på gods på veg.

Vi ønsker å fortsatt legge til rette for vekst i norsk eksport. For Møre og Romsdal som Norges tredje største eksportfylke, er det særskilt viktig at vi har nok kapasitet til auka godsmengder framover. Eit døme på eit område som kan bidra til auka godsmengder er marin verdiskaping, der det er gjort analyser som viser at vi kan femdoble norsk verdiskaping på området.² Det er også ei utviklinga mot sentrale lagre og mindre og hyppigare varetransportar, samt lågare kostnader for langtransport, noko som også bygger oppunder auka vegtransport.³

Fylkesrådmannen meiner derfor at det må leggast til rette for at gods kan flyte effektivt også på sjø og bane, samt eventuelle andre nye transportformar.

Kapittel 4.5.3:

Utvalet skriv at planlegging for utbygging av kraftnettet må skje i takt med elektrifisering i transportsektoren. Det bør også utarbeidast analyser som viser i kva grad Norge vil vere sjølvforsynte med fornybar energi i framtida, og kva utfordringar vi har på sjø og land.

Kapittel 4.5.4 Mulige nye infrastrukturbehov knytt til elektronisk kommunikasjon:

Utvalet anbefalar at innretninga på NTP endrast, og at meir ressursar må gå til digital infrastruktur og ressursar. Dette er i tråd med vedtak i sak U-52/19, Innspel om hovudutfordringar til Nasjonal transportplan 2022-2033. Utbygging av digital infrastruktur i heile landet kan redusere behovet for fysisk transport, og bør prioriterast i NTP.

Kapittel 5.1 En betre NTP-prosess:

Rapporten tilrår at ein visjon om «bærekraftig bevegelsesfrihet» blir innarbeidd. Ordet bærekraftig blir brukt i ulike samanhengar og med ulike meiningar. Dersom ein slik visjon skal innarbeidast, må bærekraftig i denne samanhengen tydeleg definerast.

Kapittel 6 kompetanse, kunnskap, FoU og næringsutvikling:

1

https://www.vegvesen.no/attachment/2671653/binary/1323993?fast_title=NTP+Godsanalyse+Delrapport+3.pdf, s. 23-24

² «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050» utført av Det Kongelige Norske Videnskabers Selskap (DKNVS) og Norges Tekniske Vitenskapsakademi (NTVA)

³ Godstransport i Møre og Romsdal, Asplan Viak og Norce 2018, s. 11.

Fylkeskommunane må ha ein sentral rolle i ein nasjonal strategi for innovasjon i transportteknologi, som ansvarlege for kollektivtransport og regionale transportsystem. Det er i rapporten lagt stor vekt på anvendt forskning. Dette støttar vi, men vi meiner at det også er viktig at Norge har ein posisjon internasjonalt innan grunnforskning, også innan transport.

Rapporten underbygger hovudutfordringane som Møre og Romsdal har spilt inn til NTP 2022-2033 så langt, med at det er viktig at vi får moglegheit til å sjå heilskapleg på transportsystemet, og at vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg må fjernast, så vi har eit effektivt transportsystem på veg, og at vi må omstille til eit lågutsleppssamfunn.

Vi har også spilt inn at det blir viktig at vi har muligheit til å gå frå pilotar til utrulling av ny teknologi, og at det må større midlar til utbygging av digital infrastruktur.

Anbefalingane som rapporten gir for å utnytte ny teknologi for å få betre mobilitet, redusere utslepp og ulukker, køar og kostnader er i hovudsak svært gode. Det er særleg viktig at fylkeskommunane blir ein del av dette arbeidet, og får større midlar tilgjengeleg, for å ha ressursar til å utnytte den nye teknologien, til dømes til å drive fram nettutbygging, FoU-verksemd, og sette inn meir fleksibel og smart kollektivtransport.

Forslag til vedtak:

- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at rapporten tar tak i mange interessante problemstillingar, og gir viktige innspel og moglegheiter som bør takast med i arbeidet med NTP 2022-2033.
- Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker samstundes å peike på at det er særleg viktig at dei rette kriteria ligg til grunn for samfunnsøkonomisk nytteberekning av prosjekt, som til dømes nytte for godstransport, og at oppdatert talmateriale og føresetnader ligg til grunn for vurderingar.
- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at det fortsatt er viktig å legge til rette for gods på sjø og bane for å sikre framkome for godstrafikken i framtida.
- Det regionale nivået må ha myndigheit til å ta val som gir best samfunnsøkonomisk nytte i sin region, uavhengig av om nyttegevinsten kan realiserast på kort eller lang sikt. Det fordrar at fylkeskommunane må ha eit heilskapleg ansvar for ulike transportformar og infrastruktur, for å sikre best mogleg mobilitet i fylket.
- Dei økonomiske rammene må tilpassast slik at det er mogleg for fylka å vere med i den teknologiske utviklinga. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnader på sikt, viser erfaring at overgangskostnaden er stor, og fylka treng bidrag i overgangsfasen.
- Fylkeskommunane må ha ein sentral rolle i ein nasjonal strategi for innovasjon i transportteknologi.

Behandling i Samferdselsutvalet - 04.09.2019

Kristin Sørheim (SP) fremma følgjande forslag:

«Nytt punkt:

Staten må ta eit større ansvar for å utvikle infrastruktur med felles lade- og fyllestasjonar for alle typar energibærarar og farty, uavhengig av eigarskap («Energi på rett sted til rett tid».)»

Iver Nordseth (V) fremme følgjande forslag:

«Nytt siste punkt:

Rapporten underbygger hovudutfordringane som Møre og Romsdal har spilt inn til NTP 2022-2033 så langt, med at det er viktig at vi får moglegheit til å sjå heilskapleg på

transportsystemet, og at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveg må fjernast, så vi har eit effektivt transportsystem på veg, og at vi må omstille til eit lågutsleppssamfunn. Det er særst viktig at dette blir følgt opp.

Votering:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen blei samrøystes vedteke.

Forslaget frå Kristin Sørheim (SP) blei samrøystes vedteke.

Forslaget frå Iver Nordseth (V) blei samrøystes vedteke.

Samrøystes tilråding frå Samferdselsutvalet - 04.09.2019

- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at rapporten tar tak i mange interessante problemstillingar, og gir viktige innspel og moglegheiter som bør takast med i arbeidet med NTP 2022-2033.
- Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker samstundes å peike på at det er særst viktig at dei rette kriteria ligg til grunn for samfunnsøkonomisk nytteberekning av prosjekt, som til dømes nytte for godstransport, og at oppdatert talmateriale og føresetnader ligg til grunn for vurderingar.
- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at det fortsatt er viktig å legge til rette for gods på sjø og bane for å sikre framkome for godstrafikken i framtida.
- Det regionale nivået må ha myndigheit til å ta val som gir best samfunnsøkonomisk nytte i sin region, uavhengig av om nyttegevinsten kan realiserast på kort eller lang sikt. Det fordrar at fylkeskommunane må ha eit heilskapleg ansvar for ulike transportformar og infrastruktur, for å sikre best mogleg mobilitet i fylket.
- Dei økonomiske rammene må tilpassast slik at det er mogleg for fylka å vere med i den teknologiske utviklinga. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnader på sikt, viser erfaring at overgangskostnaden er stor, og fylka treng bidrag i overgangsfasen.
- Fylkeskommunane må ha ein sentral rolle i ein nasjonal strategi for innovasjon i transportteknologi.
- Staten må ta eit større ansvar for å utvikle infrastruktur med felles lade- og fyllestasjonar for alle typar energibærarar og farty, uavhengig av eigarskap («Energi på rett sted til rett tid»).
- Rapporten underbygger hovudutfordringane som Møre og Romsdal har spilt inn til NTP 2022-2033 så langt, med at det er viktig at vi får moglegheit til å sjå heilskapleg på transportsystemet, og at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveg må fjernast, så vi har eit effektivt transportsystem på veg, og at vi må omstille til eit lågutsleppssamfunn. Det er særst viktig at dette blir følgt opp.

Fylkesrådmannen har ikkje andre merknader og legg fram saka med slikt forslag til vedtak:

- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at rapporten tar tak i mange interessante problemstillingar, og gir viktige innspel og moglegheiter som bør takast med i arbeidet med NTP 2022-2033.
- Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker samstundes å peike på at det er særskild viktig at dei rette kriteria ligg til grunn for samfunnsøkonomisk nytteberekning av prosjekt, som til dømes nytte for godstransport, og at oppdatert talmateriale og føresetnader ligg til grunn for vurderingar.
- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at det fortsatt er viktig å legge til rette for gods på sjø og bane for å sikre framkome for godstrafikken i framtida.
- Det regionale nivået må ha myndigheit til å ta val som gir best samfunnsøkonomisk nytte i sin region, uavhengig av om nyttegevinsten kan realiserast på kort eller lang sikt. Det fordrar at fylkeskommunane må ha eit heilskapleg ansvar for ulike transportformar og infrastruktur, for å sikre best mogleg mobilitet i fylket.
- Dei økonomiske rammene må tilpassast slik at det er mogleg for fylka å vere med i den teknologiske utviklinga. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnader på sikt, viser erfaring at overgangskostnaden er stor, og fylka treng bidrag i overgangsfasen.
- Fylkeskommunane må ha ein sentral rolle i ein nasjonal strategi for innovasjon i transportteknologi.
- Staten må ta eit større ansvar for å utvikle infrastruktur med felles lade- og fyllestasjonar for alle typar energibærarar og farty, uavhengig av eigarskap («Energi på rett sted til rett tid»).
- Rapporten underbygger hovudutfordringane som Møre og Romsdal har spilt inn til NTP 2022-2033 så langt, med at det er viktig at vi får moglegheit til å sjå heilskapleg på transportsystemet, og at vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg må fjernast, så vi har eit effektivt transportsystem på veg, og at vi må omstille til eit lågutsleppssamfunn. Det er særskild viktig at dette blir følgt opp.

Behandling i Fylkesutvalet - 24.09.2019

Gunn Berit Gjerde (V) fremma følgjande forslag til pkt. 3:

«.....meiner det er særskild viktig...

Votering:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen med tillegg fremma av Gunn Berit Gjerde vart samrøystes vedteke.

Samrøystes vedtak i Fylkesutvalet - 24.09.2019

- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at rapporten tar tak i mange interessante problemstillingar, og gir viktige innspel og moglegheiter som bør takast med i arbeidet med NTP 2022-2033.
- Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker samstundes å peike på at det er særskild viktig at dei rette kriteria ligg til grunn for samfunnsøkonomisk nytteberekning av prosjekt, som til dømes nytte for godstransport, og at oppdatert talmateriale og føresetnader ligg til grunn for vurderingar.

- Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at det er sær s viktig å legge til rette for gods på sjø og bane for å sikre framkome for godstrafikken i framtida.
- Det regionale nivået må ha myndigheit til å ta val som gir best samfunnsøkonomisk nytte i sin region, uavhengig av om nyttegevinsten kan realiserast på kort eller lang sikt. Det fordrar at fylkeskommunane må ha eit heilskapleg ansvar for ulike transportformar og infrastruktur, for å sikre best mogleg mobilitet i fylket.
- Dei økonomiske rammene må tilpassast slik at det er mogleg for fylka å vere med i den teknologiske utviklinga. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnadar på sikt, viser erfaring at overgangskostnaden er stor, og fylka treng bidrag i overgangsfasen.
- Fylkeskommunane må ha ein sentral rolle i ein nasjonal strategi for innovasjon i transportteknologi.
- Staten må ta eit større ansvar for å utvikle infrastruktur med felles lade- og fyllestasjonar for alle typar energiberarar og farty, uavhengig av eigarskap («Energi på rett sted til rett tid»).
- Rapporten underbygger hovudutfordringane som Møre og Romsdal har spilt inn til NTP 2022-2033 så langt, med at det er viktig at vi får moglegheit til å sjå heilskapleg på transportsystemet, og at vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg må fjernast, så vi har eit effektivt transportsystem på veg, og at vi må omstille til eit lågutsleppssamfunn. Det er sær s viktig at dette blir følgt opp.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Arild Fuglseth
samferdselssjef

Vedlegg

- 1 Brev om høring av rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur
- 2 Rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur