



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN  
Regionalutviklingsavdelingen



SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S.BEH.:
- 2 MAI 2008	
S.NR.: 08/173-117	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

29.04.2008

Deres ref.:

Saksbehandler: Hanne Langø  
Direkte innvalg: 51 51 69 18

Saksnr. 08/2554-25  
Løpenr. 15889/08  
Arkivnr. 113 NO &13

## NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019 - HØRING

Vedlagt følger saksprotokoll fra Rogaland fylkestings behandling av forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019.

Vedlagt følger også Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008 – 2019 som ble vedtatt i samme møte.

Med hilsen  
Samferdselsseksjonen

Gunnar Eiterjord  
samferdselssjef

Hanne Langø

Kopi: Vegdirektoratet, postboks 8142 Dep 0033 Oslo

Vedlegg

POSTADRESSE  
Sentrum Postboks 130  
4001 Stavanger

BESØKSADRESSE  
Arkitekt Eckhoffsgt. 1  
4010 Stavanger

TELEFON  
51 51 66 00

TELEFAKS  
51 51 68 90

BANKGIRO: 3201.05.50520

E-POST: firmapost@rogfk.no

INTERNETT: www.rogaland.no



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE

## Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Fylkestinget  
**Møtedato:** 22.04.2008  
**Sak:** 33/08

---

**Resultat:** Annet forslag vedtatt

**Arkivsak:** 08/2554  
**Tittel:** **SAKSPROTOKOLL: NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019 - HØRING**

**Behandling:**

**Det ble protokollert:**

Odd Arild Kvaløy, SP fremmet følgende fellesforslag (innstillingen med korrigeringer) på vegne av AP, FrP, KrF, SP, V (endringer i forhold til innstillingen er markert med uthevet skrift):

1. Rogaland fylkeskommune støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, og ser positivt på at planforslaget tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold. Rogaland fylkeskommune finner det likevel uheldig at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden, men ser at dette er et resultat av økonomiske rammer og dagens finansieringssystem. Rogaland fylkeskommune beklager at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rogaland fylkeskommune mener at Staten må påta seg større ansvar for finansiering av transportinfrastrukturen. Økt trafikantbetaling kan ikke erstatte økt statlig innsats. Rammene i St. meldingen om NTP 2010-2019 må økes betydelig – minst 60% - for å synliggjøre at man søker reell måloppnåelse.
- .2 Rogaland fylkeskommune mener forslaget til NTP dokumenterer at nåværende system for finansiering av investeringar og vedlikehold av infrastruktur i samferdselssektoren ikke gjør det mulig å nå målet for transportpolitikken som er *"å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling"* (jfr NTP). *Systemet må derfor endres.*
- .3 Jernbaneverket, Statens Vegvesen og fylkene/regionene må som bane- og vei-eigere gis større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Finansiering av investeringar må kunne skje ved en kombinasjon av egne midler og nødvendige låneopptak og avdras/avskrives over prosjektets levetid. Det bør

etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for slike investeringar. I tillegg må det kunne hentes inn midler i markedet. Betjeningen av slike investeringar må skje både i form av rammebevilgninger over statsbudsjettet og ulike former for brukerbetaling.

- .4 Selv om forslaget til NTP, etter Rogaland fylkeskommune mening, ikke i tilstrekkelig grad tar opp forslag til endring av finansieringssytemene, er det positivt at planforslaget anbefaler økt bruk av OPS-løsninger og prosjektf finansiering. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler Rogaland fylkeskommune at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektf finansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.
- .5 I Rogaland framheves følgende prosjekter som aktuelle OPS-prosjekter:
- Ryfast/Rv13  
- E39 Rogfast  
Bybane på Nord-Jæren
- .6 Prosjektf finansiering vurderes som aktuelt for alle de større prosjektene i Rogaland.
- .7 Rogaland fylkeskommune slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at viktige stamvegprosjekter i Rogaland prioriteres i den endelige St. meldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette gjelder:
- E39 Stangeland-Sandved  
E39 Eiganestunnelen og Smiene-Harestad  
E39 Rogfast  
E39 Mindre utbedringer i Dalane  
E39 Sandved-Ålgård  
E134 Utbedringer Haugesund-Vindafjord og Lauvareid/Håland i Haugalandspakken  
E134 nye tunneler ved Røldal
- .8 Rogaland fylkeskommune vil presisere at prosjektene E39 Eiganestunnelen og Smiene-Harestad er prioritert i gjeldende NTP for perioden 2006-2015.
- .9 I forhold til E39 Kyststamvegen viser for øvrig Rogaland fylkeskommune til de felles prioriteringane de fire Vestlandfylkene har gjort i Transportplan Vestlandet.

- .10 I forhold til E 134 med nye tunneler mellom Seljestad og Haukeli vises til de prioriteringane som er gjort av bedrifter/næringsliv, fylkeskommuner, kommuner og lokalmiljø i hele E 134 sitt influensområde.
- .11 Rogaland fylkeskommune forutsetter at ved overføring av øvrige riksveger til regionene så må Staten kompensere for vedlikeholdsetterslep og den nødvendige standardhevingen av dette vegnettet.
- .12 Over posten øvrige riksveger/regionale veger legger Rogaland fylkeskommune til grunn prioriteringene i de regionale transportplanene og fylkesdelplan for samferdsel 2008-2016. Av spesielt viktige prosjekter i de nevnte planene nevnes:

Rv47 T-forbindelsen  
Rv47 Strekningsvise utbedringer Karmøy - Haugesund  
Bybane på Nord-Jæren  
Sykkelstamvegnett Nord-Jæren  
Rv510 Solasplitten  
Rv44 Gandsfjord bru  
Rv13 Ryfast  
Rv13 Strekningsvise utbedringer Strand – Suldal  
Rv46 Sandsfjord bru  
Rv520 Sauda-Etne  
Rv 505 Godsterminalen – E 39  
Rv 44 og Rv 501 Sør-Jæren/Dalane

Rogaland Fylkeskommune legger til grunn at halvparten av den rammen fylket tildeles til øvrige riksveger/regionale veger benyttes til kollektivtiltak, trafikksikring, gang-/sykkelveger og spesiell miljøtiltak. Av spesielt viktige kollektivtiltak nevnes;

- Bybane Nord- Jæren
  - Kollektivfelt Rv 44 og Rv 509 Nord-Jæren
  - Kollektiv trase' Jåsund
  - Kollektivtiltak Haugalandspakken
- .13 Rogaland fylkeskommune vil prioritere å få etablert en bybane/kombibane mellom Sandnes og Stavanger samt til Forus og Stavanger lufthavn Sola så tidlig som mulig i planperioden for å kunne få et tilfredsstillende kollektivtilbud i storbyområdet på Nord-Jæren.
- .14 Rogaland fylkeskommune mener at Staten må øke rammetilskuddet til fylkene/regionene slik at disse kan ivareta langsiktig og forutsigbar tilskuddsordning for kollektivtrafikken

- .15 Dagens fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert periodekort må fjernes med siktemål å endre alle rammebetingelser som virker negativt mot å få flere kollektivtrafikanter.

**Rogaland fylkeskommune mener at statlige miljøavgifter som rammer kollektivtrafikken må kompenseres i rammetilskuddet til fylkene.**

- .16 Rogaland fylkeskommune er svært positive til at planforslaget har økt fokus på trafiksikkerhet i samsvar med prinsippet for nullvisjonen. Rogaland fylkeskommune mener at det er viktig å fokusere på tiltak mot møteulykker. Rogaland fylkeskommune ser det også som positivt at NTP fokuserer på andre tiltak enn de rent fysiske og vil spesielt peke på effekten av økt kontrollvirksomhet

Sammenkoplingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen – Sørvestbanen er ikke omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprojekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Rogaland fylkeskommune forventer derfor at prosjektet tas inn i Stortingsmeldingen om NTP. Opprustning gjennom Drangsdalen i Lund kommune, dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for videreutvikling og sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse anleggene må legges inn for gjennomføring i perioden 2010- 2013. Rogaland fylkeskommune er sterkt uenig i å nedprioritere persontogtrafikken på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger og mener Sørvestbanen må gjennomføres som 1. fase av et forbedret togtilbud i korridor 3. Rogaland fylkeskommune mener at konklusjonene fra utredningen om Sørvestbanen bør legges fram som en del av grunnlaget til Stortinget når strategier for langdistanse persontrafikk skal vurderes under behandlingen av NTP 2010 – 2019.

Rogaland fylkeskommune krever at nødvendige kryssingsspor på Sørlandsbanen blir prioritert umiddelbart slik at man kan få full effekt at den nye godsterminalen på Ganddal. Det må avsettes midler til å sanere de resterende planovergangene i første del av perioden.

Rogaland fylkeskommune er enig i forslaget om å overføre eierskapet til de viktigste jernbaneterminalene fra NSB til Jernbaneverket av hensyn til å tilrettelegge for økt konkurranse på sporet

Rogaland fylkeskommune forutsetter i likhet med Jernbaneverket at nye forskriftsfestede sikkerhetskrav til togtrafikk er basert på risikoanalyser og dokumentert sikkerhetseffekt, og er bekymret for at ubegrunnede sikkerhetskrav vil bidra til å overføre trafikk fra bane til veg der risikoen i utgangspunktet er mye større.

Rogaland fylkeskommune ser det som avgjørende for en fortsatt positiv utvikling på Stavanger lufthavn på Sola og Haugesund lufthavn på Karmøy at Avinor setter av tilstrekkelig ressurser til videreutvikling av lufthavnene både m.h.p. kapasitet og sikkerhet.

- .17 Rogaland fylkeskommune er positiv til at NTP for første gang omtaler internasjonale transportkorridorer. Det er likeledes positivt at planforslaget tar til orde for stamnettforbindelse til nasjonalhavnene. Rogaland fylkeskommune støtter videre forslaget om at staten kan gå inn med ressurser i enkelte havner slik som for å tilrettelegge for godsoverføring fra veg til sjø, og muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program. Rogaland fylkeskommune vil her igjen framheve tidligere vedtak om at det i St. meldingen og de årlige budsjettene må settes av egne budsjettposter for slike terminaltilknytninger med økonomiske rammer som reelt muliggjør utvikling av gode intermodale transportløsninger.

**Rogaland fylkeskommune støtter derimot ikke Kystverkets anbefaling om at staten skal ta over ansvaret for farledene inn til kaikant. En slik overtagelse vil medføre at all anløpsavgift tilfaller staten, og de lokale havnevesen / kommuner vil da måtte dekke inn dette inntektstapet på annen måte.**

- .18 Rogaland fylkeskommune ser det som positivt at det i planforslaget legges opp til en viss styrking av ferjetilbudet. Ferjedriften er en sentral del av transportsystemet for kystfylkene i Norge. I den endelige stortingsmeldingen må det gjøres en grundig analyse av trafikkavviklingsstandarden på de ulike typene ferjesamband med et tilhørende forslag til finansiering som sikrer at de kravene Staten selv har satt til trafikkavvikling/oversitting overholdes. Dessuten må gevinster ved konkurranseutsetting av ferjesamband tilbakeføres til driften.

**Rogaland fylkeskommune krever at det allerede tidlig i perioden 2010-14 settes inn en tredje gassferje i stamvegferjesambandet E39 Mortavika-Arsvågen slik at en ikke igjen kommer i en situasjon med alvorlig kø- og oversittingsproblematikk i dette ferjesambandet som er av vital betydning for hele Vestlandet.**

**Rogaland fylkeskommune krever at system for reserveferjer forbedres radikalt slik at tilfeldig eller planlagt driftsstans for enkeltferjer ikke lammer de berørte ferjesambandene.**

- .19 Rogaland fylkeskommune forutsetter at også midler knyttet til rassikring, nasjonale turistveger og tilpasning av ferjekaier av potten til finansiering av øvrige riksveger, inngår i rammetilskuddet til de nye regionene.

Rogaland fylkeskommune mener at det er fylkeskommunene/regionene som ut fra sitt ansvar for kollektivtransporten, bør ha samordningsansvar når det

gjelder utforming av prosjekter og prioritering av midler til universell tilrettelegging.

Rogaland fylkeskommune beklager at NTP- forslaget i liten grad reflekterer tidligere fylkespolitiske innspill og prioriteringer. Rogaland fylkeskommune mener derfor at NTP- prosessen nå må få mer politisk styring gjennom at Samferdselsdepartementet tar ansvar for hele prosessen fra begynnelse til slutt. Dette innebærer at NTP-sekretariatet bør legges inn i departementet og at planprosessen må innrettes direkte mot ferdig Stortingsmelding. Rogaland fylkeskommune forutsetter for øvrig at kontakten til fylkeskommunene/ regionene blir mye tettere ved neste revisjon av NTP når de fra 2010 blir Norges største vegeier.

Rogaland fylkeskommune forutsetter ved gjennomføring av forvaltningsreformen at personale i Statens vegvesen som arbeider med overordnet planlegging, utbyggingspakker og årlige budsjetter overføres til regionene.

I forbindelse med forvaltningsreformen må regionene få hovedansvaret for å vedta og disponere ressurser fra lokalt og regionalt initierte brukerfinansieringspakker innen samferdselssektoren. Inntektene fra brukerfinansiering og samferdselspakker er en del av det regionale transporttilbudet både knyttet til veg og kollektivtransport og må ses i sammenheng med den offentlig finansierte innsatsen innen samferdsel. Det er lokal og regional transport som hovedsaklig er finansieringsgrunnlaget for slike pakker.

- .20 Rogaland fylkeskommune forutsetter at fylkeskommunene allerede nå involveres i gjennomføringen av NTP (2010-2019) slik at det utvikles en felles forståelse mellom staten og regionene for de prioriteringer som gjøres nå og som vil ha betydning og binde opp regionene fra 2010.

**For samlet prioritering av enkelttiltak, vises til Fylkesdelplan for samferdsel, vedtatt i fylkestinget 22. april 2008. Fylkesdelplanen kap. 15, prioritering av tiltak vedlegges høringsuttalelsen.**

Rogaland fylkeskommune slutter seg til uttale fra fylkene Vestfold, Telemark, Aust- Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland, jfr. referat fra møte datert 12.02.08.

Janne Johnsen, H fremmet følgende forslag:

- .1 Følgende forslag (avsnitt 2 i Høyres forslag fra samferdselsutvalget) tas opp og settes opp mot siste setning i innstillingens avsnitt 1:

Rogaland fylkeskommune krever at samferdselsbevilgningenes andel av statsbudsjettet i løpet av NTP-perioden 2010-19 økes fra dagens nivå på rundt 3% til 8% - slik de var på 1980-tallet, og ber regjeringen legge frem en forpliktende opptrappingsplan for å nå dette nivået innen NTP-periodens utløp. Som en del av opptrappingsplanen må det lages en egen plan for opprusting av stamvegnettet slik at dette oppnår en tilfredsstillende standard i løpet av 20 år.

2. Forslag til nytt punkt mellom avsnitt nr 1 og 2 i innstillingen (tas opp i stedet for avsnitt 3 i Høyres forslag fra samferdselsutvalget):

Rogalands andel av bevilgningene til øvrige riksveger må være på minimum dagens nivå – 7,8 %.

3. Følgende setning tas inn som tillegg til innstillingens avsnitt 3:

Det skal ikke kunne benyttes bompenger til drift av kollektivtrafikk.

Avsnittet blir da sålydende:

Jernbaneverket, Statens Vegvesen og fylkene/regionene må som bane- og vei-eigere gis større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Finansiering av investeringar må kunne skje ved en kombinasjon av egne midler og nødvendige låneopptak og avdras/avskrives over prosjektets levetid. Det bør etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for slike investeringar. I tillegg må det kunne hentes inn midler i markedet. Betjeningen av slike investeringar må skje både i form av rammebevilgninger over statsbudsjettet og ulike former for brukerbetaling. Det skal ikke kunne benyttes bompenger til drift av kollektivtrafikk.

4. I opplistingen av prosjekter som er aktuelle OPS-prosjekter i forlengelsen av avsnitt 4 i innstillingen tas opp følgende tilføyelse til innstillingen:

- Ulykkespunkter i farledene: Skåretrebåen og Vestre Storesundflu (begge i Karmsundet).

5. I opplistingen av stamvegprosjekter etter avsnitt 6 i innstillingen endres navnet på prosjektet "E39 Sandved-Ålgård" til E39 Sandved – Hove – Ålgård".

6. Opp mot følgende avsnitt i innstillingen:

Rogaland fylkeskommune forutsetter at ved overføring av øvrige riksveger til regionene så må Staten kompensere for vedlikeholdsetterslep og den nødvendige standardhevingen av dette vegnettet.



tas følgende forslag tas opp:

Rogaland fylkeskommune støtter i prinsippet forslaget om at ansvaret for øvrige riksveger overføres fra Staten til regionen/fylkeskommunene, under forutsetning av at Staten fullt ut kompenserer for vedlikeholdsetterslepet og den nødvendige standardhevingen av dette vegnettet. Dersom en slik kompensasjon ikke følger, ser ikke Rogaland Fylkeskommune seg i stand til å overta dette vegnettet.

7. Etter følgende avsnitt i innstillingen:

Rogaland fylkeskommune mener at Staten må øke rammetilskuddet til fylkene/regionene slik at disse kan ivareta langsiktig og forutsigbar tilskuddsordning for kollektivtrafikken

foreslås følgende forslag tatt inn som nytt punkt:

Rogaland fylkeskommune viser til at Stortinget gjennom klimaforliket har forpliktet seg til å fordoble midlene i belønningsordningen for kollektivtrafikken på neste års statsbudsjett. Rogaland fylkeskommune hilser dette velkommen, men mener at dette bare må være første etappe i en opptrapping der målet innen få år må være å komme opp i minst 1 milliard kr i årlige statlige midler til kollektivtrafikken i fylkene. Rogaland fylkeskommune ber dessuten om at belønningsordningen må få tilbake sin opprinnelige hensikt som en incentivordning.

8. Etter følgende avsnitt i innstillingen:

Dagens fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert periodekort må fjernes med siktemål å endre alle rammebetingelser som virker negativt mot å få flere kollektivtrafikanter.

foreslås følgende forslag tatt inn som nytt punkt:

Rogaland fylkeskommune mener at statlige miljøavgifter som rammer kollektivtrafikken må kompenseres i rammetilskuddet til fylkene.

*(Allerede innarbeidet i korrigert innstilling / fellesforslag)*

9. I forlengelsen av følgende avsnitt i innstillingen:

Rogaland fylkeskommune ser det som avgjørende for en fortsatt positiv utvikling på Stavanger lufthavn på Sola og Haugesund lufthavn på Karmøy at Avinor setter av tilstrekkelig ressurser til videreutvikling av lufthavnene både m.h.p. kapasitet og sikkerhet.

foreslås følgende forslag tatt inn som tilleggssetning:

Rogaland fylkeskommune forventer at Avinor viser en positiv holdning til samarbeid med lokale og private interessenter i utbyggingen av lufthavnene.

10. Etter følgende avsnitt i innstillingen:

Rogaland fylkeskommune er positiv til at NTP for første gang omtaler internasjonale transportkorridorer. Det er likeledes positivt at planforslaget tar til orde for stamnettforbindelse til nasjonalhavnene. Rogaland fylkeskommune støtter videre forslaget om at staten kan gå inn med ressurser i enkelte havner slik som for å tilrettelegge for godsoverføring fra veg til sjø, og muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program. Rogaland fylkeskommune vil her igjen framheve tidligere vedtak om at det i St. meldingen og de årlige budsjettene må settes av egne budsjettposter for slike terminaltilknytninger med økonomiske rammer som reelt muliggjør utvikling av gode intermodale transportløsninger.

foreslås følgende forslag tatt inn som nytt punkt:

Rogaland Fylkeskommune støtter derimot ikke Kystverkets anbefaling om at staten skal ta over ansvaret for farledene inn til kaikant. En slik overtagelse vil medføre at all anløpsavgift tilfaller staten, og de lokale havnevesen/kommuner vil da måtte dekke inn dette inntektstapet på annen måte.

*(Allerede innarbeidet i korrigert innstilling / fellesforslag)*

11. Etter følgende avsnitt i innstillingen:

Rogaland fylkeskommune ser det som positivt at det i planforslaget legges opp til en viss styrking av ferjetilbudet. Ferjedriften er en sentral del av transportsystemet for kystfylkene i Norge. I den endelige stortingsmeldingen må det gjøres en grundig analyse av trafikkavviklingsstandarden på de ulike typene ferjesamband med et tilhørende forslag til finansiering som sikrer at de kravene Staten selv har satt til trafikkavvikling/ oversitting overholdes. Dessuten må gevinster ved konkurranseutsetting av ferjesamband tilbakeføres til driften.

foreslås følgende to forslag tatt inn som nye punkter:

Rogaland fylkeskommune krever at det allerede tidlig i periode 2010-14 settes inn en tredje gassferje i stamvegferjesambandet E39 Mortavika-Arsvågen slik at en ikke igjen kommer i en situasjon med alvorlig kø- og oversittingsproblematikk i dette ferjesambandet som er av vital betydning for hele Vestlandet.

Rogaland fylkeskommune krever at system for reserveferjer forbedres radikalt slik at tilfeldig eller planlagt driftsstans for enkeltferjer ikke lammer de berørte ferjesambandene.

*(Allerede innarbeidet i korrigert innstilling / fellesforslag)*

12. Følgende forslag foreslås tatt inn som nytt punkt før siste avsnitt i innstillingen:

I tillegg til de deler av dagens øvrige riksveger som i NTP-forslaget er foreslått gitt stamvegstatus, krever Rogaland fylkeskommune at også rv13 "Ryfylkevegen" blir stamveg på hele strekningen.

Klara Tveit, SV fremmet følgende forslag:

- .1 Rogaland fylkeskommune viser til fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008 – 2019 og prioritering av tiltak.

Rogaland fylkeskommune gjør følgende prioritering: jernbane, rassikring, utbedring, sykkelstamvei, framkommelighet for kollektiv

Jernbane - prioriteringer

- .1 Dobbelspor Stavanger – Sandnes inkl. kombibane til Forus
- .2 Linjeomlegging Drangsdalen
- .3 Moderniseringstiltak Sandnes – Ualand (kryssningsspor, dobbeltspor)
- .4 Høyfarstbane
- .5 Bybane Haugesund – utredning
- .6 Bane for gods Risavika – Ganddal – utredning
- .7 Bybane trinn 2

Prioriteringer på sjø jfr kapittel 15 i fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008 - 2019

- .2 Rogaland fylkeskommune prioriterer igangsetting av arbeidet med strekningen Espedal – Frafjord i løpet av 2008.
- .3 Rogaland fylkeskommune setter i gang arbeidet med sykkelstamveier på Nord-Jæren i løpet av 2008.
- .4 Rogaland fylkeskommune avventer å prioritere luftfart til høringen vedrørende høyfartsbaner er klar våren 2009.
- .5 Rogaland fylkeskommune prioriterer ikke nr. 2 under stamveger og nr. 8 og 9 under riksveger (fra 2010 regionale vegeer)
- .6 Rogaland fylkeskommune prioriterer nr. 2 under riksveger (fra 2010 regionale vegeer), kollektivtiltak sammen med punkt 1 jernbane

- .7 Når det gjelder rassikring, utbedring, og framkommelighet følger vi forslagene slik de er presentert i fylkesdelsplanen.

Terje Halleland, FrP fremmet følgende forslag:

E-134 blir tatt inn som prosjekt som særlig aktuelle OPS-prosjekter.

Tillegg til fellesforslaget:

Haugalandspakken:

Denne NTP dekker i tid 2/3 av Haugalandspakkens utbyggingsperiode på 15 år.

I denne perioden er det kun satt av 170 mill.kr. til oppfølging av Haugalandspakken (også med +20%-alternativet).

I St.prp nr. 57 om Haugalandspakken fremgår det at den statlige medfinansieringen totalt skal være kr 480 mill.kr. Dette betyr at størsteparten (310 mill.kr) av de statlige midlene planlegges lagt inn etter år 2019, det vil si de siste 5 årene av Haugalandspakkens utbyggingstid.

Rogaland fylkeskommune mener at langt større del av den statlige medfinansieringen av Haugalandspakken må legges inn i denne NTP-perioden.

Rune Tvedt, SV fremmet følgende forslag:

Tillegg til Høyres forslag til pkt. 8:

Samtidig må det innføres fordelsbeskatning av fri parkering på arbeidsreiser i tettbygde strøk.

Kristine Gramstad, AP fremmet følgende fellesforslag på vegne av AP, H, FrP, KrF, SP og V:

Nytt avsnitt inn etter "Nytt avsnitt (3)" i fellesforslaget:

Fastlandsforbindelsen Ryfast kan tidligst åpne i 2015. Brukerne av Tau-sambandet har lenge hatt for dårlig kapasitet i påvente av Ryfast, og har ventet lenge på ny hurtigferje. Rogaland fylkeskommune krever at Tau-sambandet sikres nødvendig kapasitet fram til fastlandsforbindelsen åpnes.

**Votering:**

Under voteringen er det tatt utgangspunkt i innstillingen med korrigeringer, dvs fellesforslaget (her kalt: innstillingen):

Tveits forslag fikk 2 stemmer (SV) og falt.

Innstillingen pkt. 1 med unntak av siste setning tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV).

Innstillingen pkt. 1 siste setning tiltres med 24 stemmer (AP, KrF, SP, V, PP)

Johnsens forslag til ny siste setning i innstillingens pkt.1 fikk 21 stemmer (H, FrP) og falt.

Johnsens forslag til nytt punkt mellom innstillingens pkt. 1 og 2 fikk 11 stemmer (H, FrP) og falt.

Innstillingen pkt. 2 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen pkt. 3 tiltres enstemmig.

Johnsens tilleggsforslag til innstillingens pkt. 3 tiltres med 27 stemmer (H, FrP, KrF)

Innstillingen pkt. 4 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen pkt. 5 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Johnsens tilføyelse til innstillingens pkt. 5 (OPS-prosj) tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Hallelands forslag (OPS-prosj) tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen pkt. 6 tiltres enstemmig.

Innstillingen pkt. 7 med Johnsens endring tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen pkt. 8. og 9 tiltres med 45 mot 2 stemmer

Innstillingen pkt. 10 tiltres enstemmig.

Innstillingen pkt. 11 tiltres med 26 mot 21 stemmer (H, FrP) som ble avgitt for forslaget fra Johnsen.

Innstillingen pkt. 12 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen pkt. 13. og 14. tiltres enstemmig.

Johnsens forslag til nytt punkt etter pkt. 14 i innstillingen fikk 17 stemmer og falt (H, KrF)

Innstillingen pkt. 15 tiltres enstemmig

Johnsens forslag til nytt punkt etter pkt. 15 i innstillingen tiltres enstemmig.

Tvedts forslag fikk 2 stemmer (SV) og falt.

Innstillingen pkt. 16 tiltres enstemmig.

Johnsens tilleggsforslag til innstillingens pkt. 16 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen 17 tiltres enstemmig.

Johnsens forslag til nytt punkt etter pkt. 17 i innstillingen tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Gramstads forslag tiltres enstemmig.

Innstillingen pkt. 18 tiltres enstemmig.

Johnsens forslag til 2 nye punkter etter innst. pkt. 18 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingen pkt. 19 tiltres enstemmig.

Johnsens forslag til nytt punkt etter innstillingens pkt. 19 tiltres med 45 mot 2 stemmer (SV)

Innstillingens pkt. 20 tiltres enstemmig.

Hallelands tilleggsforslag (Haugalandspakken) fikk 10 stemmer (FrP) og falt.

Fellesforslaget "nytt avsnitt (5)" tiltres enstemmig.

### Vedtak:

1. Rogaland fylkeskommune støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, og ser positivt på at planforslaget tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold. Rogaland fylkeskommune finner det likevel uheldig at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden, men ser at dette er et resultat av økonomiske rammer og dagens finansieringssystem. Rogaland fylkeskommune beklager at de økonomiske

- planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rogaland fylkeskommune mener at Staten må påta seg større ansvar for finansiering av transportinfrastrukturen. Økt trafikantbetaling kan ikke erstatte økt statlig innsats. Rammene i St. meldingen om NTP 2010-2019 må økes betydelig – minst 60% - for å synliggjøre at man søker reell måloppnåelse.
- .2 Rogaland fylkeskommune mener forslaget til NTP dokumenterer at nåværende system for finansiering av investeringar og vedlikehold av infrastruktur i samferdselssektoren ikke gjør det mulig å nå målet for transportpolitikken som er *"å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling"*(jfr NTP). Systemet må derfor endres.
  - .3 Jernbanelognet, Statens Vegvesen og fylkene/regionene må som bane- og vei-eigere gis større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Finansiering av investeringar må kunne skje ved en kombinasjon av egne midler og nødvendige låneopptak og avdras/avskrives over prosjektets levetid. Det bør etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for slike investeringar. I tillegg må det kunne hentes inn midler i markedet. Betjeningen av slike investeringar må skje både i form av rammebevilgninger over statsbudsjettet og ulike former for brukerbetaling. Det skal ikke kunne benyttes bompenger til drift av kollektivtrafikk.
  - .4 Selv om forslaget til NTP, etter Rogaland fylkeskommune mening, ikke i tilstrekkelig grad tar opp forslag til endring av finansieringssytemene, er det positivt at planforslaget anbefaler økt bruk av OPS-løsninger og prosjektfinansiering. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler Rogaland fylkeskommune at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.
  - .5 I Rogaland framheves følgende prosjekter som aktuelle OPS-prosjekter:
    - Ryfast/Rv13
    - E39 Rogfast
    - E134
    - Bybane på Nord-Jæren
    - Ulykkespunkter i farledene: Skåretrebåen og Vestre Storesundflu (begge i Karmsundet)
  - .6 Prosjektfinansiering vurderes som aktuelt for alle de større prosjektene i Rogaland.
  - .7 Rogaland fylkeskommune slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.







Rogaland fylkeskommune forutsetter at viktige stamvegprosjekter i Rogaland prioriteres i den endelige St. meldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette gjelder:

E39 Stangeland-Sandved  
E39 Eiganestunnelen og Smiene-Harestad  
E39 Rogfast  
E39 Mindre utbedringer i Dalane  
E39 Sandved-Hove-Ålgård  
E134 Utbedringer Haugesund-Vindafjord og Lauvareid/Håland i  
Haugalandspakken  
E134 nye tunneler ved Røldal

- .8 Rogaland fylkeskommune vil presisere at prosjektene E39 Eiganestunnelen og Smiene-Harestad er prioritert i gjeldende NTP for perioden 2006-2015.
- .9 I forhold til E39 Kyststamvegen viser for øvrig Rogaland fylkeskommune til de felles prioriteringane de fire Vestlandsfylkene har gjort i Transportplan Vestlandet.
- .10 I forhold til E 134 med nye tunneler mellom Seljestad og Haukeli vises til de prioriteringane som er gjort av bedrifter/næringsliv, fylkeskommuner, kommuner og lokalmiljø i hele E 134 sitt influensområde.
- .11 Rogaland fylkeskommune forutsetter at ved overføring av øvrige riksveger til regionene så må Staten kompensere for vedlikeholdsetterslep og den nødvendige standardhevingen av dette vegnettet.
- .12 Over posten øvrige riksveger/regionale veger legger Rogaland fylkeskommune til grunn prioriteringene i de regionale transportplanene og fylkesdelplan for samferdsel 2008-2016. Av spesielt viktige prosjekter i de nevnte planene nevnes:

Rv47 T-forbindelsen  
Rv47 Strekningsvise utbedringer Karmøy - Haugesund  
Bybane på Nord-Jæren  
Sykkelstamvegnett Nord-Jæren  
Rv510 Solasplitten  
Rv44 Gandsfjord bru  
Rv13 Ryfast  
Rv13 Strekningsvise utbedringer Strand – Suldal  
Rv46 Sandsfjord bru  
Rv520 Sauda-Etne  
Rv 505 Godsterminalen – E 39  
Rv 44 og Rv 501 Sør-Jæren/Dalane

Rogaland fylkeskommune legger till grunn at halvparten av den rammen fylket tildeles til øvrige riksveger/regionale veger benyttes til kollektivtiltak, trafikksikring, gang-/sykkelveger og spesiell miljøtiltak. Av spesielt viktige kollektivtiltak nevnes;

- Bybane Nord- Jæren
- Kollektivfelt Rv 44 og Rv 509 Nord-Jæren
- Kollektiv trase' Jåsund
- Kollektivtiltak Haugalandspakken

- .13 Rogaland fylkeskommune vil prioritere å få etablert en bybane/kombibane mellom Sandnes og Stavanger samt til Forus og Stavanger lufthavn Sola så tidlig som mulig i planperioden for å kunne få et tilfredsstillende kollektivtilbud i storbyområdet på Nord-Jæren.
- .14 Rogaland fylkeskommune mener at Staten må øke rammetilskuddet til fylkene/regionene slik at disse kan ivareta langsiktig og forutsigbar tilskuddsordning for kollektivtrafikken
- .15 Dagens fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert periodekort må fjernes med siktemål å endre alle rammebetingelser som virker negativt mot å få flere kollektivtrafikanter.

Rogaland fylkeskommune mener at statlige miljøavgifter som rammer kollektivtrafikken må kompenseres i rammetilskuddet til fylkene.

- .16 Rogaland fylkeskommune er svært positive til at planforslaget har økt fokus på trafikksikkerhet i samsvar med prinsippet for nullvisjonen. Rogaland fylkeskommune mener at det er viktig å fokusere på tiltak mot møteulykker. Rogaland fylkeskommune ser det også som positivt at NTP fokuserer på andre tiltak enn de rent fysiske og vil spesielt peke på effekten av økt kontrollvirksomhet

Sammenkoplingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen – Sørvestbanen er ikke omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Rogaland fylkeskommune forventer derfor at prosjektet tas inn i Stortingsmeldingen om NTP. Opprustning gjennom Drangsdalen i Lund kommune, dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for videreutvikling og sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse anleggene må legges inn for gjennomføring i perioden 2010- 2013. Rogaland fylkeskommune er sterkt uenig i å nedprioritere persontogtrafikken på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger og mener Sørvestbanen må gjennomføres som 1. fase av et forbedret togtilbud i korridor 3. Rogaland fylkeskommune mener at konklusjonene fra utredningen om Sørvestbanen bør legges fram som en del av grunnlaget til Stortinget når

strategier for langdistanse persontrafikk skal vurderes under behandlingen av NTP 2010 – 2019.

Rogaland fylkeskommune krever at nødvendige krysningsspor på Sørlandsbanen blir prioritert umiddelbart slik at man kan få full effekt at den nye godsterminalen på Ganddal. Det må avsettes midler til å sanere de resterende planovergangene i første del av perioden.

Rogaland fylkeskommune er enig i forslaget om å overføre eierskapet til de viktigste jernbaneterminalene fra NSB til Jernbaneverket av hensyn til å tilrettelegge for økt konkurranse på sporet

Rogaland fylkeskommune forutsetter i likhet med Jernbaneverket at nye forskriftsfestede sikkerhetskrav til togtrafikk er basert på risikoanalyser og dokumentert sikkerhetseffekt, og er bekymret for at ubegrunnede sikkerhetskrav vil bidra til å overføre trafikk fra bane til veg der risikoen i utgangspunktet er mye større.

Rogaland fylkeskommune ser det som avgjørende for en fortsatt positiv utvikling på Stavanger lufthavn på Sola og Haugesund lufthavn på Karmøy at Avinor setter av tilstrekkelig ressurser til videreutvikling av lufthavnene både m.h.p. kapasitet og sikkerhet.

Rogaland fylkeskommune forventer at Avinor viser en positiv holdning til samarbeid med lokale og private interessenter i utbyggingen av lufthavnene.

- .17 Rogaland fylkeskommune er positiv til at NTP for første gang omtaler internasjonale transportkorridorer. Det er likeledes positivt at planforslaget tar til orde for stamnettforbindelse til nasjonalhavnene. Rogaland fylkeskommune støtter videre forslaget om at staten kan gå inn med ressurser i enkelte havner slik som for å tilrettelegge for godsoverføring fra veg til sjø, og muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program. Rogaland fylkeskommune vil her igjen framheve tidligere vedtak om at det i St. meldingen og de årlige budsjettene må settes av egne budsjettposter for slike terminaltilknytninger med økonomiske rammer som reelt muliggjør utvikling av gode intermodale transportløsninger.

Rogaland fylkeskommune støtter derimot ikke Kystverkets anbefaling om at staten skal ta over ansvaret for farledene inn til kaikant. En slik overtagelse vil medføre at all anløpsavgift tilfaller staten, og de lokale havnevesen / kommuner vil da måtte dekke inn dette inntektstapet på annen måte.

- .18 Rogaland fylkeskommune ser det som positivt at det i planforslaget legges opp til en viss styrking av ferjetilbudet. Ferjedriften er en sentral del av transportsystemet for kystfylkene i Norge. I den endelige stortingsmeldingen må det gjøres en grundig analyse av trafikkavviklingsstandarden på de ulike typene ferjesamband med et tilhørende forslag til finansiering som sikrer at de

kravene Staten selv har satt til trafikkavvikling/oversitting overholdes. Dessuten må gevinster ved konkurranseutsetting av ferjesamband tilbakeføres til driften.

Rogaland fylkeskommune krever at det allerede tidlig i perioden 2010-14 settes inn en tredje gassferje i stamvegferjesambandet E39 Mortavika-Arsvågen slik at en ikke igjen kommer i en situasjon med alvorlig kø- og oversittingsproblematikk i dette ferjesambandet som er av vital betydning for hele Vestlandet.

Rogaland fylkeskommune krever at system for reserveferjer forbedres radikalt slik at tilfeldig eller planlagt driftsstans for enkeltferjer ikke lammer de berørte ferjesambandene.

Fastlandsforbindelsen Ryfast kan tidligst åpne i 2015. Brukerne av Tau-sambandet har lenge hatt for dårlig kapasitet i påvente av Ryfast, og har ventet lenge på ny hurtigferje. Rogaland fylkeskommune krever at Tau-sambandet sikres nødvendig kapasitet fram til fastlandsforbindelsen åpnes.

- .19 Rogaland fylkeskommune forutsetter at også midler knyttet til rassikring, nasjonale turistveger og tilpasning av ferjekaier av potten til finansiering av øvrige riksveger, inngår i rammetilskuddet til de nye regionene.

Rogaland fylkeskommune mener at det er fylkeskommunene/regionene som ut fra sitt ansvar for kollektivtransporten, bør ha samordningsansvar når det gjelder utforming av prosjekter og prioritering av midler til universell tilrettelegging.

Rogaland fylkeskommune beklager at NTP- forslaget i liten grad reflekterer tidligere fylkespolitiske innspill og prioriteringer. Rogaland fylkeskommune mener derfor at NTP- prosessen nå må få mer politisk styring gjennom at Samferdselsdepartementet tar ansvar for hele prosessen fra begynnelse til slutt. Dette innebærer at NTP-sekretariatet bør legges inn i departementet og at planprosessen må innrettes direkte mot ferdig Stortingsmelding. Rogaland fylkeskommune forutsetter for øvrig at kontakten til fylkeskommunene/regionene blir mye tettere ved neste revisjon av NTP når de fra 2010 blir Norges største vegeier.

Rogaland fylkeskommune forutsetter ved gjennomføring av forvaltningsreformen at personale i Statens vegvesen som arbeider med overordnet planlegging, utbyggingspakker og årlige budsjetter overføres til regionene.

I forbindelse med forvaltningsreformen må regionene få hovedansvaret for å vedta og disponere ressurser fra lokalt og regionalt initierte brukerfinansieringspakker innen samferdselssektoren. Inntektene fra brukerfinansiering og samferdselspakker er en del av det regionale transporttilbudet både knyttet til veg og kollektivtransport og må ses i

sammenheng med den offentlig finansierte innsatsen innen samferdsel. Det er lokal og regional transport som hovedsaklig er finansieringsgrunnlaget for slike pakker.

I tillegg til de deler av dagens øvrige riksveger som i NTP-forslaget er foreslått gitt stamvegstatus, krever Rogaland fylkeskommune at også RV 13 "Ryfylkevegen" blir stamveg på hele strekningen.

- .20 Rogaland fylkeskommune forutsetter at fylkeskommunene allerede nå involveres i gjennomføringen av NTP (2010-2019) slik at det utvikles en felles forståelse mellom staten og regionene for de prioriteringer som gjøres nå og som vil ha betydning og binde opp regionene fra 2010.

For samlet prioritering av enkelttiltak, vises til Fylkesdelplan for samferdsel, vedtatt i fylkestinget 22. april 2008. Fylkesdelplanen kap. 15, prioritering av tiltak vedlegges høringsuttalelsen.

Rogaland fylkeskommune slutter seg til uttale fra fylkene Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland, jfr. referat fra møte datert 12.02.08.

25/4-08  
R. Holte