



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Melding om vedtak

Deres ref:
19/91-49

Vår ref
2019/21879-30

Saksbehandler
Joachim Weißer

Dato
04.05.2020

NTP 2022-2033: Innspill om prioriteringer på transportområdet

Det er i fylkestinget den 28.04.2020 fattet følgende vedtak (FT-sak 29/2020; sakspapirene ligger ved):

1.

Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidsplan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.

Rogaland fylkeskommune forutsetter at det minimum legges til grunn en tilsvarende økonomisk ramme som lagt til grunn i stortingsmeldingen om NTP i 2017 ("Høy ramme (B)").

2.

Rogaland fylkeskommunes innspill om prioriteringer er todelt. Første del omtaler satsingsområdene (pkt. 2.1), som ikke er rangert i prioritert rekkefølge. Andre del omtaler prosjekt/tiltak (2.2) i prioritert rekkefølge.

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.
- Byvekstvtaleregimet er komplekst. Det regionale samordningsansvaret for fylkeskommunen bør styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.
- Dersom det etableres byvekstvtaleordninger, eller tilsvarende, for mellomstore byregioner eller mindre byer, bør byregionen Haugesund omfattes av denne ordningen.

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**

Vedlikehold av vegnett

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold, spesielt for fylkeskommuner som har forsøkt å redusere vedlikeholdsetterslepet over tid.

Skredsikring og klimatilpasning

- Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Rogaland fylkeskommune mener det er et behov for en dobling av statlige midler til skredsikring.
- Rogaland fylkeskommune krever at det i førstkommende rullering av Nasjonal Transportplan (NTP) blir laget en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor. Planen må sikres prosjektfinansiering slik at den blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt gjennom 12 årsperioden.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.
- Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at universell utforming blir lagt til grunn i all planlegging, innkjøp av transportmateriell og utforming av holdeplasser.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at TT-ordningen blir ivaretatt, selv med nye krav til drosjenæringen fra 1.juli 2020.

Teknologi og innovasjon

- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.

Vintersikker øst-vest-forbindelse

- Rogaland fylkeskommune legger til grunn at en helhetlig utbygging av E134 med arm til Bergen er det mest samfunnsøkonomiske alternativet for en øst-vest-forbindelse. Rogaland fylkeskommune ber om at Statens vegvesens øst-vest-utredning legges til grunn for en vintersikker øst-vest-forbindelse.

Finansiering

- Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselansvaret som vegeier og for kollektivtransport.
- Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.
- Miljøtiltak som etablering og installering av kostnadskrevenne infrastruktur som ladestasjoner for ferjer, elektriske busser og skip prioriteres.
- Bompengetakstene i Ryfast må holdes innenfor samme prisnivå (2020-prisnivå).

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokus på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

2.2 Konkrete prioriterte prosjekter og tiltak

Rogaland fylkeskommune forutsetter at Rogfast, som er vedtatt av Stortinget, blir realisert snarest.

I tillegg forutsettes det at følgende prosjekt som er vedtatt i bymiljøpakken for Nord-Jæren, følges opp i første seksårsperiode i tråd med statens forpliktelser i byveksttalen:

- Smiene – Harestad
- Hove – Ålgård

Ved sistnevnte prosjekter må staten dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.

Rogaland Fylkeskommune legger videre til grunn at prosjektet E39 Lyngdal – Ålgård som ligger i porteføljen til Nye Veier AS bygges ut fortløpende. Dersom mulig burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbanen gjennom Drangsdalen.

Nye prioriterte prosjekter:

1. Korridor E134 Øst – vest bygges ut i tråd med Statens vegvesens øst-vest-utredning i løpet av planperioden.
- Prosjektene Seljestad – Liamyrane og Røldal – Vågsli prioriteres i første del av planperioden.
 - Prosjektene Bakka – Solheim og Solheim – Husøy prioriteres i andre del av planperioden.

2. Korridor rv.13

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet – Rødsliane tas inn i første del av planperioden.
- Melkeråna – Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune blir tatt inn i andre del av planperioden

3. Jernbane

- Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVVU for strekningen Nærbø – Egersund gjennomføres i første del av planperioden.
- Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet og KVVU for banen gjennomføres i første del av planperioden. Realisering av dobbeltsporet Sandnes – Egersund har prioritet før gjenåpning av Ålgårdbanen.
- Drangsdalen er flaskehalsen på Sørlandsbanen. Togstrekking gjennom Drangsdalen er utrygt, og toget må derfor kjøre med en fart på mellom 20 og 40 kilometer i timen. Det er den laveste farten på en hovedstrekning i Norge. Det er derfor viktig at vi får utbedret denne strekningen.
- Planlegging av Stavanger stasjon startes.
- Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
- Det etableres innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant. Bane Nor må bidra til at arealer blir frigjort til dette formålet og til en god utvikling i stasjonsområdene.

4. Sjøtransport

Havnerminaler må ha gode tilknytninger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:

- Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
- Risavika havn: Transportkorridor Vest.
- Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.

Kvitsøy trafikkentral opprettholdes, både med trafikkovervåking og losformidling.

5. Luftfart

- Stavanger lufthavn og Haugesund lufthavn har stor betydning for attraktiviteten til regionen. Det er derfor viktig at både lokale, regionale og nasjonale myndigheter samarbeider med lufthavnene om et godt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud som er i tråd med næringslivet og reiselivet i Rogaland sine behov.
- Lufthavnene er omfattende logistikkområder med mye infrastruktur. Disse områdene kan derfor brukes som laboratorium for elektrifisering og styring av elkraft, slik Elnett21 framstår. Det er derfor viktig at offentlige tilskuddsordninger legger til rette for prosjekter som kan bidra til mer klimavennlig transport, herunder elektrifisering av kommersiell luftfart.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at assistanseordningen for passasjerer med funksjonsnedsettelse blir godt ivaretatt på alle flyplasser.

6. Nasjonale turistveger

- Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rogaland har to nasjonale turistveier: Jæren og Ryfylke.
- Rogaland fylkeskommune ønsker at turistveg Jæren blir utvidet sørover til Flekkefjord, gjennom Eigersund og Sokndal.

Med hilsen

Joachim Weißer
rådgiver

Vedlegg:

- 1 2020-04-30 (Elements) Saksprotokoll FT - NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet
- 2 2020-03-14 Saksframlegg (Elements) - NTP innspill - prioriteringer på transportområdet

Saksframlegg

Arkivreferanse:2019/21879- 15
Saksbehandler: Joachim Weißer
Avdeling: Samferdselsavdeling

NTP 2022-2033 - Innspill om prioriteringer på transportområdet**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Ungdommens fylkesutvalg
		Fylkesrådet for funksjonshemmede
		Eldrerådet
		Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 2019-11-21 Brev fra samferdselsdepartement - NTP 2022-2033 - Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet, datert 21.11.2019
- 2 2019-04-30 Saksprotokoll FU - NTP innspill om hovedutfordringer på transportområdet
- 3 2020-03-13 Dalane - NTP innspill
- 4 2020-03-13 Haugalandet - innspill NTP
- 5 2020-03-13 Jæren - innspill NTP
- 6 2020-03-13 Interesseorganisasjoner- innspill NTP
- 7 2020-03-13 Referat NTP - Innspillsmøte Dalane
- 8 2020-03-13 Referat NTP - Innspillsmøte Haugalandet
- 9 2020-03-13 Referat NTP - Innspillsmøte Jæren
- 10 2020-03-13 Referat NTP - Innspillsmøte Interesseorganisasjoner
- 11 2020-03-14 NTP-Innspill om prioriteringer på transportområdet - fagnotat

Fylkesrådmannens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidsplan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.
2. Rogaland fylkeskommunens innspill om prioriteringer er todelt. Satsingsområdene eller prosjektene/tiltakene er ikke rangert i prioritert rekkefølge.

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.
- Byveksttaleregimet er komplekst. Det regionale samordningsansvaret for fylkeskommunen bør styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.
- Byveksttaleordningen, eller tilsvarende, utvides til å gjelde mellomstore byregioner og mindre byer.

Vedlikehold av vegnett

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold.

Skredsikring og klimatilpasning

- Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Rogaland fylkeskommune mener det er et behov for en dobling av statlige midler til skredsikring.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.
- Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.

Teknologi og innovasjon

- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfsfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.

Finansiering

- Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselansvaret som vegeier og for kollektivtransport.
- Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokuset på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

2.2 Konkrete prosjekter og tiltak:

- *Rogaland fylkeskommune forutsetter videre at alle tiltak som ligger inne i gjeldende NTP realiseres i løpet av første seksårsperioden. Rogfast som er vedtatt av stortinget forventes realisert.*

Korridor E39

- Hove-Ålgård og Smiene-Harestad må realiseres. Ved sistnevnte prosjekt må staten dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.
- Lyngdal-Ålgård er et viktig prosjekt for Rogaland. Dersom mulig, burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbane gjennom Drangsdalen.

Korridor E134

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at E134 beholder dagens trase.
- Prosjektene Seljestad-Liamyrane og Røldal-Vågsli er viktige prosjekt for å kunne ha E134 som helårsveg.
- Bakka-Husøy er et viktig prosjekt som binder sammen Haugalandet.

Korridor rv.13

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet-Rødsliane tas inn i første seksårsperioden.
- Melkeråna-Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune å bli tatt inn i andre seksårsperioden.

Nasjonale turistveger

- Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rv.13 og fv.44 er aktuelle turistveger i Rogaland.

Jernbane

- Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVVU for strekningen Nærbø-Egersund gjennomføres i første seksårsperioden. Planlegging av Stavanger stasjon startes.
- Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
- Det etableres innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant.
- Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet.

Sjøtransport

- Havneterminaler må ha gode tilknyttinger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:
 - Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
 - Risavika havn: Transportkorridor Vest
 - Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.
- Kvitsøy trafikkentral opprettholdes.

Byområder

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at videre arbeid med byvekstavtalen for Nord-Jæren skjer i tråd med avtalen.

1. Bakgrunn

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) har Samferdselsdepartementet i et brev, datert 21.11.2019 invitert fylkeskommunene m.fl. om å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet (brevet er lagt ved). I mai 2019 behandlet fylkestinget sak om hovedutfordringer på transportområdet (FU-sak 90/19), knyttet til kommende NTP. Innspillet ble oversendt samferdselsdepartementet (vedtaket er lagt ved).

2. Problemstilling

Denne saken behandler Rogaland fylkeskommune sitt innspill til Samferdselsdepartementet om prioriteringer på transportområdet. Saken tar i stor grad utgangspunkt i innspillet om hovedutfordringer på transportområdet (FU-sak 90/19).

3. Saksopplysninger

3.1. NTP 2022-2033

NTP er en stortingsmelding om regjeringens transportpolitikk. Den er en langsiktig plan for de statlige transportvirksomheter som angir statens investeringsprogram for transportområdet og gir rammen for drift og vedlikehold. Samtidig gir den statlige føringer og setter rammer for transportsektoren. Fylkeskommunene er dermed sentrale for å oppnå de nasjonale målene. NTP rulleres hvert fjerde år og gjelder en planperiode på tolv år.

For NTP 2022-2033 har Samferdselsdepartementet etablert en ny styringsmodell, som innebærer en annen prosess og organisering av arbeidet. Departementsråden i Samferdselsdepartementet leder i styringsgruppen, som ellers består av ekspedisjonssjefene i departementet og transportvirksomhetsledere. Det tidligere NTP-sekretariatet er lagt ned, og flere av oppgavene er flyttet til departementet. Samferdselsdepartementet har med andre ord valgt en ny og tydeligere rolle i forhold til tidligere rulleringer.

Samferdselsdepartementet skal utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan enn tidligere og har endret målstrukturen for kommende NTP. Tidligere var det overordnede målet *et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*. For NTP 2022-2033 er dette blitt erstattet med et overordnet og retningsgivende mål om *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*. Dette fungerer som en overbygning for fem mer spesifikke målformuleringer, slik det er vist i figuren under.



Figur 1: Målstruktur for kommende NTP. Kilde: Samferdselsdepartementet.

Fylkesrådmannen er fornøyd med omstruktureringen av NTP-arbeidet, og vurderer det som positivt at målstrukturen som gjelder NTP 2022 – 2033 er revidert.

3.2. Planprosess for NTP 2022-2033

I løpet av planprosessen for kommende NTP har Samferdselsdepartementet gitt deloppdrag til virksomhetene. Svarene på deloppdragene vil samlet utgjøre virksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP. Virksomhetene vil ikke som tidligere legge frem et felles grunnlagsdokument. Oppdragene og svarene til oppdragene ligger på regjeringen sin [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

Samferdselsdepartementet går nå inn i en fase i arbeidet med NTP 2022-2033, hvor oppmerksomheten rettes mot løsningene som skal til for å håndtere utfordringene. Som del av dette er fylkeskommunene, de store byene og Sametinget bedt om å komme med innspill på prioriteringer.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan enn tidligere. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse som beskrevet i kap. **Error! Reference source not found.** vil bli vektlagt. For at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling, vil det være viktig å sørge for fleksibilitet, og i en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og at utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.

Departementet ber om at følgende vektlegges:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

Samferdselsdepartementet ber om at plangrunnlaget for siste del av planperioden er uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode kan det fortsatt foreslåes prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.

I sin vurdering av innspillene vil Samferdselsdepartementet legge vekt på følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022-2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer (gjengitt i kap **Error! Reference source not found.**).
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.

Samferdselsdepartementet ber i sitt brev også om forslag til hvordan fylkeskommunene og kommunene kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

3.3. Fylkesrådmannen sitt arbeid med NTP-innspill

Vedlagt ligger et fagnotat (lagt ved) som danner grunnlaget for saksframlegget. Fagnotatet beskriver og drøfter de ulike prioriteringer og forslag til løsninger mer detaljert. Disse prioriteringene og forslag til løsninger er utarbeidet med utgangspunkt i sak om hovedutfordringer på transportområdet (FU-sak 90/19). Det er også tatt hensyn til fylkeskommunen sine innspill til NTP 2018-2929, samt tilhørende handlingsprogram. Fagnotatet legges ved fylkestingets endelige vedtak, og oversendes Samferdselsdepartementet.

For å sikre en bred regional forankring er det gjennomført innspillsmøter med kommunene i Rogaland, samt relevante interesseorganisasjoner. Alle innspillene er gjennomgått og vurdert. Referatene fra innspillsmøtene og eventuelle skriftlige innspill fra kommunene og interesseorganisasjoner er lagt ved. De faglige innspillene på deloppdragene som virksomhetene har utarbeidet er også gjennomgått og vurdert.

4. Fylkesrådmannens innspill om prioriteringer på transportområdet

Første seksårsperiode i NTP omhandler konkrete prosjekter, mens andre seksårsperiode kun omhandler strategier.

Verken de prioriterte satsingsområdene eller prosjektene/tiltakene er rangert i prioritert rekkefølge.

4.1. Satsingsområder og strategier

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.
- Byveksttaleregimet er komplekst. Det regionale samordningsansvaret for fylkeskommunen bør styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.
- Byveksttaleordningen, eller tilsvarende, utvides til å gjelde mellomstore byregioner og mindre byer.

Vedlikehold av vegnett

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold.

Skredsikring og klimatilpasning

- Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Fylkesrådmannen mener det er et behov for en dobling av statlige midler til skredsikring.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.
- Fylkesrådmannen mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.

Teknologi og innovasjon

- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.

Finansiering

- Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselsansvaret som vegeier og for kollektivtransport.
- Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Fylkesrådmannen er bekymret for at kostnadsfokuset på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

4.2. Prioriterte prosjekter og tiltak

Fylkesrådmannen anser prosjekter og tiltak nevnt under som de viktigste som vil bidra til å løse de største utfordringer innenfor satsingsområdene nevnt under punkt 4.1. Fylkesrådmannen forutsetter at prosjektene og tiltakene tas inn i første seksårsperioden av kommende NTP.

Fylkesrådmannen forutsetter videre at alle tiltak som ligger inne i gjeldende NTP realiseres i løpet av første seksårsperioden. Rogfast som er vedtatt av stortinget forventes realisert.

Korridor E39

- Hove-Ålgård og Smiene-Harestad må realiseres. Ved sistnevnte prosjekt må staten dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.
- Lyngdal-Ålgård er et viktig prosjekt for Rogaland. Dersom mulig, burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbane gjennom Drangsdalen.

Korridor E134

- Fylkesrådmannen forutsetter at E134 beholder dagens trase.
- Prosjektene Seljestad-Liamyrane og Røldal-Vågsli er viktige prosjekt for å kunne ha E134 som helårsveg.
- Bakka-Husøy er et viktig prosjekt som binder sammen Haugalandet.

Korridor rv.13

- Fylkesrådmannen forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet-Rødsliane tas inn i første seksårsperioden.
- Melkeråna-Årdal forutsetter fylkesrådmannen å bli tatt inn i andre seksårsperioden.

Nasjonale turistveger

- Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rv.13 og fv.44 er aktuelle turistveger i Rogaland.

Jernbane

- Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVVU for strekningen Nærbø-Egersund gjennomføres i første seksårsperioden. Planlegging av Stavanger stasjon startes.
- Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
- Det etableres innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant.
- Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet.

Sjøtransport

- Havneterminaler må ha gode tilknyttinger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:

- Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
- Risavika havn: Transportkorridor Vest
- Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.
- Kvitsøy trafikksentral opprettholdes.

Byområder

- Fylkesrådmannen forutsetter at videre arbeid med byvekstavtalen for Nord-Jæren skjer i tråd med avtalen.

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Gottfried Heinzerling
samferdselssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Fylkestingets behandling av sak 29/2020 i møte den 28.04.2020:

Behandling

Tom Kalsås, AP fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av AP, H, SP og KrF:

Tillegg under punkt 1:

Rogaland fylkeskommune forutsetter at det minimum legges til grunn en tilsvarende økonomisk ramme som lagt til grunn i stortingsmeldingen om NTP i 2017 ("Høy ramme (B)").

Bjørn Ove Hersdal, Rødt fremmet følgende tilleggsforslag:

FV 520 er en vei av stor betydning for næringslivet. Staten bør bidra til at veien mellom Sauda og E134 rustes opp med prosjektet Saudatunellen.

Heidi Bjerga, SV fremmet følgende alternative forslag:

1.

Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidsplan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.

2.

Rogaland fylkeskommunens innspill om prioriteringer er todelt. Første del omtaler satsingsområdene (pkt. 2.1), som ikke er rangert i prioritert rekkefølge. Andre del omtaler prosjekt/tiltak (2.2) i prioritert rekkefølge.

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.
- Byvekstavtaleregimet er komplekst. Det regionale samordningsansvaret for fylkeskommunen bør styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.
- Dersom det etableres byvekstavtaleordninger, eller tilsvarende, for mellomstore byregioner eller mindre byer, bør byregionen Haugesund omfattes av denne ordningen.

Vedlikehold av vegnett

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold, (spesielt for fylkeskommuner som har forsøkt å fylle opp vedlikeholdsgapet over tid.) tas ut.

Skredsikring og klimatilpasning

- Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Rogaland fylkeskommune mener det er **behov for en betydelig styrking av statlige midler til skred- og flomsikring.**
- Rogaland fylkeskommune krever at det i førstkommende rullering av Nasjonal Transportplan (NTP) blir laget en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor. Planen må sikres prosjektfinansiering slik at den blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt gjennom 12 årsperioden.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.
- Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at universell utforming blir lagt til grunn i all planlegging, innkjøp av transportmateriell og utforming av holdeplasser.
- (Rogaland fylkeskommune forutsetter at TT-ordningen blir ivaretatt, selv med nye krav til drosjenæringen fra 1.juli 2020.) erstattes med:
- **Rogaland fylkeskommune ber staten avslutte arbeidet med omleggingen av drosjenæringen for å sikre et fortsatt trygt og stabilt tilbud i hele landet, og for å sikre arbeidsplassene og en TT-ordning som er stabil og trygg.**

Teknologi og innovasjon

- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.

Vintersikker øst-vest-forbindelse

- Rogaland fylkeskommune legger til grunn at en helhetlig utbygging av E134 med arm til Bergen er det mest samfunnsøkonomiske alternativet for en øst-vest-forbindelse. Rogaland fylkeskommune ber om at Statens vegvesens øst-vest-utredning legges til grunn for en vintersikker øst-vest-forbindelse.

Finansiering

- Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselansvaret som vegeier og for kollektivtransport.
- (Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.) tas ut og erstattes med:
- **Nødvendig infrastruktur fullfinansieres av staten.**
- **Fylkeskommunene skal i det videre arbeidet med statlige veier ikke stå som garantist**
- Miljøtiltak som etablering og installering av kostnadskrevende infrastruktur som ladestasjoner for ferjer, elektriske busser og skip prioriteres.
- (Bompengetakstene i Ryfast må holdes innenfor samme prisnivå (2020-prisnivå).) tas ut

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokus på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.
- **Staten må ta større ansvar for å bevare landbruksjord og LNF-områder i forbindelse med statlig planarbeid.**
- **Fylkeskommunen mener at målet om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene må prioriteres og sikres. Økt utbygging vil bidra til trafikkvekst på vegnettet i storbyene, og er ikke i samsvar med målsettingen om nullvekst.**

2.2 Konkrete prioriterte prosjekter og tiltak

2. E39

(Rogaland fylkeskommune forutsetter at Rogfast, som er vedtatt av Stortinget, blir realisert snarest.) tas ut og erstattes med:

Rogaland fylkeskommune ber staten se på andre løsning for kryssing av Boknafjorden. Det kan blant annet være ved styrking av dagens ferjetilbud og erstatte dagens ferjer med nullutslippsferjer.

I tillegg forutsettes det at følgende prosjekt som er vedtatt i bymiljøpakken for Nord-Jæren, følges opp i første seksårsperiode i tråd med statens forpliktelser i byveksttalen:

- Smiene – Harestad
- Hove – Ålgård

(Ved sistnevnte prosjekter må staten dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.) tas ut og erstattes med:

Prosjektene bygges med standard som resten av E39, det vil si vekselfelt med to og tre felt.

(Rogaland Fylkeskommune legger videre til grunn at prosjektet E39 Lyngdal – Ålgård som ligger i porteføljen til Nye Veier AS bygges ut fortløpende. Dersom mulig burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbanen gjennom Drangsdalen.)

Rogaland fylkeskommune mener utbygging av E39 mellom Ålgård og Kristiansand skal skje med utvidelse av eksisterende vei, og legger vekselfelt med 2 og tre felt til grunn, og at dette finansieres gjennom NTP. Utbyggingen sees i sammenheng med oppgradering av jernbane gjennom Drangdalen.

Rogaland fylkeskommune vil sikre høy standard og gul midtstripe på E39 Bokn-Bergen.

Nye prioriterte prosjekter:

1. Korridor E134 Øst – vest bygges ut i tråd med Statens vegvesens øst-vest-utredning i løpet av planperioden.
 - Prosjektene Seljestad – Liamyrane og Røldal – Vågsli prioriteres i første del av planperioden.
 - Prosjektene Bakka – Solheim og Solheim – Husøy prioriteres i andre del av planperioden.

2. Korridor rv.13

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet – Rødsliane tas inn i første del av planperioden.
- Melkeråna – Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune blir tatt inn i andre del av planperioden

3. Jernbane

- Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVVU for strekningen Nærbø – Egersund gjennomføres i første del av planperioden.
- Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet og KVVU for banen gjennomføres i første del av planperioden. (Realisering av dobbeltsporet Sandnes – Egersund har prioritet før gjenåpning av Ålgårdbanen.) tas ut
- Drangsdalen er flaskehalsen på Sørlandsbanen. Togstrekking gjennom Drangsdalen er utrygt, og toget må derfor kjøre med en fart på mellom 20 og 40 kilometer i timen. Det er den laveste farten på en hovedstrekning i Norge. Det er derfor viktig at vi får utbedret denne strekningen **i løpet av planperioden.**
- Planlegging av Stavanger stasjon startes.
- Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
- Det etableres innfartsparkering langs jernbanen (der det er relevant) tas ut. Bane Nor må bidra til at arealer blir frigjort til dette formålet og til en god utvikling i stasjonsområdene.
- **Aktiv oppfølging av høyhastighetsbane Oslo – Haugesund/Bergen/Stavanger i flerbrukskonsept for langdistanse- regional- og godstrafikk jfr vedtak 55/16 og 64/18**
- **Rogaland fylkeskommune ber om at bane til Ullandhaug i Stavanger, Forus og Stavanger lufthavn realiseres, og at forstudie av bane er med i første del av NTP 2018-2029.**

4. Sjøtransport

Havneterminaler må ha gode tilknytninger til det overordnede vegnett **og jernbanenettet der dette er naturlig**. I Rogaland gjelder det først og fremst:

- Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
- Risavika havn: Transportkorridor Vest.
- Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.
- **Sandnes havn**

Kvitsøy trafikkentral opprettholdes, både med trafikkovervåking og losformidling.

- **Rogaland fylkeskommune mener havnene må tilrettelegges for landstrøm. Dette gjelder Stavanger havn og andre havner som mottar cruiseskip, og hvor andre større fartøy legger til. Målet er å redusere utslippene i tråd med målsettingen om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.**

5. Luftfart

- Stavanger lufthavn og Haugesund lufthavn har stor betydning for attraktiviteten til regionen. Det er derfor viktig at både lokale, regionale og nasjonale myndigheter samarbeider med lufthavnene om et godt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud som er i tråd med næringslivet og reiselivet i Rogaland sine behov.

Tillegg: En framtidsrettet løsning er en kombinasjon av gode rutetilbud kombinert med satsing på høyfartsbaner

- Lufthavnene er omfattende logistikkområder med mye infrastruktur. Disse områdene kan derfor brukes som laboratorium for elektrifisering og styring av elkraft, slik Elnett21 framstår. Det er derfor viktig at offentlige tilskuddsordninger legger til rette for prosjekter som kan bidra til mer klimavennlig transport, herunder elektrifisering av kommersiell luftfart.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at assistanseordningen for passasjerer med funksjonsnedsettelse blir godt ivaretatt på alle flyplasser.

6. Nasjonale turistveger

- Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rogaland har to nasjonale turistveier: Jæren og Ryfylke.
- Rogaland fylkeskommune ønsker at turistveg Jæren blir utvidet sørover til Flekkefjord, gjennom Eigersund og Sokndal.

Alexander Rügert-Raustein, MDG fremmet følgende alternative forslag:

1. Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidsplan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.
 - a. Denne strategien må svare på de strengeste krav samfunnet stiller til transport gjennom Parisavtalen og klimamål om 55% utslippsreduksjon innen 2030.
 - b. Transport generer utslipp på tre områder:
 - i. bygging og vedlikehold av infrastruktur
 - ii. Produksjon av kjøretøy
 - iii. Bruk og vedlikehold av kjøretøy

Det betyr at selv med 100% såkalla nullutslippskjøretøy kan 2030-målet ikke nås. Strategien må legge tilrette for reduksjon av det totale transportvolumet på middels og lang sikt.

 - c. Rogaland fylkeskommunens innspill prioriterer derfor tiltak i favør av klima høyest. Satsingsområdene og prosjektene/tiltakene er rangert i prioritert rekkefølge tilsvarende:

Fysiske tiltak:

- i. Veivedlikehold
 1. Klimatilpasning
 2. Trafikk- og rassikring

- ii. Skinnegående transport
 - 1. Godstrafikk
 - 2. Høyhastighetstog
 - 3. Økt kapasitet på eksisterende tognett
 - 4. Bybaner
- iii. Annen kollektiv transport
- iv. Gang og sykkel
- v. Transport til sjøs
- vi. Bygging av nye veier

Strukturelle tiltak:

- vii. Ein nasjonal ras- og trafikksikringsplan blir del av NTP
- viii. Vedlikeholdskostnader sikres bedre gjennom større og forutseielege rammer
- ix. Mer effektive beslutningsprosesser i byveksttaltaleregimet
- x. Opne for tilsvarende ordninger for mellomstore byområder
- xi. NTP bør inneholde en ordning som dekker merkostnader knyttet til omstilling til nuttlutsleppsteknologi av kollektivtransport til sjøs

2.1 Satsingsområder og strategier:

Vedlikehold av veinettet

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesveinettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold.

Skredsikring og klimatilpasning

- Det lages en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor. Planen må sikres prosjektfinansiering slik at den blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt gjennom 12 årsperioden.
- Dimensjonering av rassikringsprosjekter skjer med mål om å unngå økt kapasitet.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et større og forutsigbart rammetilskudd.

- Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.

Sykkel

- Oppdatere modeller og beregning for samfunnsnytte av sykkelprosjekter, inklusive forventet vekst i sykkeltrafikk, ulykkeskostnader, omfordeling fra personbiltrafikk
- Den statlege belønningsordning for sykkelveier videreføres og styrkes økonomisk
- Mål om 30% sykkelandel i byområdene

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Høyhastighetstog utvikles som flerbrukskonsept.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfsfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om å flytte mer gods fra vei til sjø.

Finansiering

- Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta ansvaret som veieier og for kollektivtransporten.
- Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i veiprosjekter
- Fylkeskommunene må bli fritatt fra store garantier for infrastrukturprosjekter både eksisterende og nye.

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder. Det må videreutvikles i tråd med Parisavtalen.
- Byvekstavtaleregimet er komplekst. Samordning må styrkes. Derfor må fylkeskommunal ansvaret og myndighet styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.
- Byvekstavtaleordningen, eller tilsvarende, utvides til å gjelde mellomstore byregioner og mindre byer med fokus på kollektivtransport og gang- og sykkel.

Teknologi og innovasjon

- Fylkeskommunen trenger økonomisk handlingsrom for å kunne ivareta sin rolle som samfunnsutvikler innen utvikling og implementering av nullutslippsteknologi spesielt i ferge- og hurtigbåtsektoren.

- Det forutsetter et statlig utviklingsprogram for ladepunkter til ferge, båt, buss og bil over hele landet.
- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokus på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for tilkoblinger av fylkesveier til stamveier. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

Nye veiprosjekter

- Veiprosjekter dimensjoneres så lite arealkrevende som mulig i tråd med nasjonal jordvernmål og mål om bevaring av artsmangfold.
 - 4 felts-løsning erstattes med 2/3-feltsløsninger.
 - Lavere fartsgrenser etterstrebes for å kunne redusere veibredde og utslipp relatert til transport.
 - Myke trafikanter, både syklende og gående, sine behov må særlig vektlegges ved utforming.
- Oppdatere modeller for samfunnsnytte av veiprosjekter, inklusive omfordeling fra kollektiv/gange/sykkel til personbiltrafikk
- Staten må dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.

2.2 Konkrete prosjekter og tiltak (prioritert):

Korridor rv.13

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet-Rødsliane tas inn i første seksårsperioden.
- Melkeråna-Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune å bli tatt inn i andre seksårsperioden.

Jernbane

- Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres med sykkelvei langs strekningen.
- Etablere flere stoppesteder langs Jærbanen mellom Sandnes og Stavanger, spesielt Luravika og Forus stasjon
- Utredning og igangsetting av høyhastighetstog som flerbrukskonsept skal ligge i første seksårsperiode.
- KVVU for strekningen Nærbø-Egersund gjennomføres i første seksårsperioden. Planlegging av Stavanger stasjon startes.
- Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
- Det etableres innfartsparkering og sykkelhotell langs jernbanen der det er relevant.
- Igangsetting/gjenåpning av Ålgårdbanen skal inn i første seksårsperiode og tas ikke ut av det nasjonale banenettet.
- Ved nye anbudsrunder skal regiontog alltid ha mulighet for å ta med sykler.
- Utredningsarbeidet for bane til Ullandhaug i Stavanger, Forus og Stavanger lufthavn og Risavika fortsetter i tråd med Stavanger kommunens arbeid med kommunedelplanen.

Sjøtransport

- Havneterminaler må utvikles for lett og effektiv overføring av gods fra vei til sjøs. De bør ha gode tilknyttinger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:
 - Egersund havn: RV42 og særlig Eigerøy bru.
 - Karmsund havn (Husøy): E134 «linken» til terminalen.
 - Risavika havn
 - Sandnes havn
- Kvitsøy trafikksentral opprettholdes.

Sykkel

- Sykkelvei over Karmsundet (E-134) - ulykkesbelastet strekning uten tilbud som deler Karmøy kommune i to og hindrer sykling mellom Karmøy og Haugesund

Byområder

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at videre arbeid med byvekstavtalen for Nord-Jæren skjer i tråd med avtalen.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter

Nasjonale turistveier

- Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveier uavhengig av veistatus. Rv.13 og Fv.44 er turistveier i Rogaland.

Korridor E134

- Rogaland fylkeskommune forutsetter at E134 beholder dagens trase.
- Prosjektene Seljestad-Liemyrane og Røldal-Vågsli er viktige prosjekt for å kunne ha E134 som helårsveg.
- Bakka-Husøy er et viktig prosjekt som knytter havnen til veinettet.

Kjartan Alexander Lunde, V fremmet følgende alternative forslag:

Venstre støtter fylkesrådmannen sin innstilling med følgende endringer:

1) Tillegg etter setningen i punkt 1:

"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."

2) Tillegg etter setningen i punkt 2:

" Rogaland fylkeskommune ønsker at fotgjengere, sykkel, kollektivtransport og nyttetransport prioriteres foran privatbilisme."

3) Nytt kulepunkt under jernbane:

"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."

4) Nytt punkt under avsnittet om kollektivtilbudet i 2.1:

"Den blågrønne regjeringen har bidratt til å få på plass historiens største satsing på bedre kollektivtilbud i byene. Rogaland fylkeskommune ber om at satsingen fortsetter."

5) Nytt punkt under sjøtransport i 2.2:

"Insentivene for å få til bedre og mer omfattende tilbud av landstrøm har økt kraftig de siste årene, men må styrkes enda mer."

6) Siste kulepunkt under sjøtransport i 2.2 endres til:

"Kvitsøy trafikksentral og losformidling opprettholdes."

7) Første kulepunkt under E39 i 2.2 endres til:

"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."

8) Nytt kulepunkt under jernbane i 2.2:

"Drangsdalen er flaskehalsen på Sørlandsbanen. Togstrekket gjennom Drangsdalen er utrygt, og toget må derfor kjøre med en fart på mellom 20 og 40 kilometer i timen. Det er den laveste farten på en hovedstrekning i Norge. Det er viktig at vi får utbedret denne strekningen."

9) Nytt kulepunkt under jernbane i 2.2:

"Forus stasjon må gjenåpnes."

10) Punktet om Ålgårdbanen under jernbane i 2.2 endres til:

"Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet, og det må legges opp til en gjenåpning av Ålgårdbanen så snart som mulig."

11) Opprette ny underoverskrift i 2.2 med følgende kulepunkter:

"- Utrede alternativer til vegprising som kan erstatte dagens bompengesystem og har en mer sosialt rettferdig profil.

- Opprettholde dagens fordeler for nullutslippsbiler til andelen nullutslippsbiler når målsetningene som

trengs for å nå klimamålene.

- Det må utredes forpliktende utredning av Vestlandsbanen over Haukeli som høyhastighetstog mellom Stavanger, Haugesund og Oslo."

12) Ny underoverskrift kalt «Sykkel» legges inn i 2.2 med følgende kulepunkt:

"- Vi trenger enda flere sykkelveier. Belønningsordningen for sykkelveier bør utvides slik at det kan gis støtte til enda flere utbygginger.

- Det må tilrettelegges for ordninger som gjør at gode sykkelparkeringsanlegg kan etableres ved alle viktige kollektivknutepunkter."

May Helen Hetland Ervik, FrP fremmet følgende alternative forslag:

1. Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidsplan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.
2. Rogaland fylkeskommunens innspill om prioriteringer er todelt.

2.1 Satsingsområder og prioriterte prosjekter .

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.
- Nullvekstmål må i fremtiden måles i utslipp, ikke i personbilmengde som i dag
- Byveksttaleordningen, eller tilsvarende, utvides til å gjelde mellomstore byregioner og mindre byer.

Vedlikehold av vegnett

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold.

Skredsikring og klimatilpasning

- Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Rogaland fylkeskommune mener det er et behov for en dobling av statlige midler til skredsikring.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.
- Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt hvor staten tar kostnaden med utvikling og gjennomføring

Teknologi og innovasjon

- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.

Finansiering

Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselansvaret som vegeier og for kollektivtransport. Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.

Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.) Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokus på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

2.2 Konkrete prosjekter og tiltak:

Rogaland fylkeskommune forutsetter videre at alle tiltak som ligger inne i gjeldende NTP realiseres i løpet av første seksårsperioden. Rogfast som er vedtatt av stortinget forventes realisert. Det samme gjelder E39 som også ligger i nåværende NTP

Rogaland Fylkeskommunen legger videre til grunn at prosjektet E39 Lyngdal- Ålgård som ligger i porteføljen til Nye Veier AS bygges ut fortløpende. Dersom mulig burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbanen gjennom Drangsdalen.

Prioritering av nye prosjekter

Korridor E134 Øst – Vest

Bygges i tråd med SVV sin øst-vest utredning i løpet av plan perioden.

Prosjektene Seljestad-Liamyrane og Røldal-Vågsli er viktige prosjekt for å kunne ha E134 som helårsveg.

Disse prioriteres i første del av planperioden

Bakka-Husøy er et viktig prosjekt som binder sammen Haugalandet. Disse er viktige for helheten i prosjektet og bør legges inn i første planperiode.

Korridor rv.13

Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet-Rødsliane tas inn i første seksårsperioden.

Melkeråna-Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune å bli tatt inn i andre seksårsperioden.

Nasjonale turistveger

Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rv.13 og fv.44 er aktuelle turistveger i Rogaland.

Jernbane

Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVU for strekningen Nærbø-

Egersund gjennomføres i første seksårsperioden. Planlegging av Stavanger stasjon startes.

Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.

Det etableres innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant. Bane Nord bes om grunnnavståelse til parkering.

Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet.

Drangsdalen må utbedres i løpet av andre periode.

Sjøtransport

Havneterminaler må ha gode tilknyttinger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:

- Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
- Risavika havn: Transportkorridor Vest
- Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.
- Kvitsøy trafikksentral opprettholdes.

Byområder

Rogaland fylkeskommune forutsetter at videre arbeid med byvekstavtalen for Nord-Jæren skjer i tråd med avtalen.

Luffart:

Stavanger Lufthavn Sola er viktig for næringslivet og reiselivet i regionen. Det er derfor utrolig viktig at lufthavnen fortsetter med den rute utviklingen som har vært siste årene og forsetter å vokse med flere innenlands og utenlands ruter.

Haugesund Lufthavn Karmøy er viktig for Næringsliv og reiseliv i nordfylket. Som eneste private lufthavn med stor utenlands og innenlands trafikk på Vestlandet, må det legges til rette for fremtidsrettede rammebetingelser for private lufthavner.

Frode Myrhol, FNB fremmet følgende alternative forslag:

Endringsforslag og tilleggsforslag til innstillingen vedtatt i Fylkeutvalget:

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder: - Kulepunkt to og tre endres:

- Kulepunkt 2: Rogaland fylkeskommune forutsetter at videre arbeid med byvekstavtalen for Nord-Jæren skjer i tråd med avtalen, og at avtalen reforhandles/justeres minimum hvert andre år.
- Kulepunkt 3: Rogaland fylkeskommune har som mål at en kan drive utvikling av infrastruktur i byområdene uten bruk av bompenger.

Teknologi og innovasjon: Endring kulepunkt 1: Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte.

Finansiering: Endring kulepunkt 2: Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som fjerner bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.

-Kulepunkt 4 strykes.

- Nytt kulepunkt 5: Bompenger skal ikke brukes som finansieringsmetode for prosjektene i NTP 2022-2033. (tilleggsforslag)

2.2 Konkrete prosjekter og tiltak:

Nye prioriterte prosjekter: Nytt punkt 2 som endrer nummereringen på de andre punktene nedover:

-Tillegg: Det etableres et tredje kjørefelt i begge retninger på «Motorveien» mellom Stavanger og Sandnes. (tilleggsforslag)

- Tillegg: Tjensvollkrysset etableres som toplanskryss med prioritert kjøreretning på øst/vest akse. (tilleggsforslag)

3. Jernbane (nytt punkt 4): Tillegg, nytt kulepunkt 7: Forus stasjon oppgraderes og gjenåpnes. (tilleggsforslag)

Votering:

Lundes forslag fikk 1 stemme (V) og falt.

Bjergas forslag fikk 2 stemmer (SV) og falt.

Rügert-Rausteins forslag fikk 4 stemmer (MDG, Rødt) og falt.

Hersdals tilleggsforslag fikk 1 stemme (Rødt) og falt.

Myrhols forslag fikk 3 stemmer (FNB) og falt.

Erviks forslag fikk 6 stemmer (FrP) og falt.

Innstillingen med Kalsås tilleggsforslag ble vedtatt med 31 mot 16 stemmer (FrP, FNB, MDG, SV, V, Rødt)

Vedtak

1.

Rogaland fylkeskommune anser NTP å være en svært viktig langtidsplan for å sikre en strategisk utvikling av hele samferdselssektoren.

Rogaland fylkeskommune forutsetter at det minimum legges til grunn en tilsvarende økonomisk ramme som lagt til grunn i stortingsmeldingen om NTP i 2017 ("Høy ramme (B)").

2.

Rogaland fylkeskommunes innspill om prioriteringer er todelt. Første del omtaler satsingsområdene (pkt. 2.1), som ikke er rangert i prioritert rekkefølge. Andre del omtaler prosjekt/tiltak (2.2) i prioritert rekkefølge.

2.1 Satsingsområder og strategier:

Byområder

- Nullvekstmålet har gitt riktig retning på satsing på "grønne reiser" i byområder.
- Byvekstavtaleregimet er komplekst. Det regionale samordningsansvaret for fylkeskommunen bør styrkes for å sikre mer effektive beslutningsprosesser.
- Dersom det etableres byvekstavtaleordninger, eller tilsvarende, for mellomstore byregioner eller mindre byer, bør byregionen Haugesund omfattes av denne ordningen.

Vedlikehold av vegnett

- Vedlikeholdsetterslepet er stort og økende, også på fylkesvegnettet. Det må sikres finansielle rammer for økt vedlikehold, spesielt for fylkeskommuner som har forsøkt å redusere vedlikeholdsetterslepet over tid.

Skredsikring og klimatilpasning

- Blant annet som følge av økt nedbørsaktivitet er skredaktiviteten og flomfare økende. Rogaland fylkeskommune mener det er et behov for en dobling av statlige midler til skredsikring.
- Rogaland fylkeskommune krever at det i førstkommende rullering av Nasjonal Transportplan (NTP) blir laget en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor. Planen må sikres prosjektfinansiering slik at den blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt gjennom 12 årsperioden.

Drift og utvikling av kollektivtilbudet

- Drift og utvikling av kollektivtilbudet må ikke bli avhengig av ulike særordninger, men i hovedsak bevilges via et forutsigbart rammetilskudd.
- Rogaland fylkeskommune mener det er viktig at overgangen til miljøvennlig fremdriftsteknologi i kollektivtransporten skjer med en økonomisk bærekraftig innfasingstakt.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at universell utforming blir lagt til grunn i all planlegging, innkjøp av transportmateriell og utforming av holdeplasser.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at TT-ordningen blir ivaretatt, selv med nye krav til drosjenæringen fra 1.juli 2020.

Teknologi og innovasjon

- Ved introduksjon av ny teknologi må utfordringer belyses knyttet til økte kostnader og bortfall av inntekter som for eksempel bompenger. Implementering av nye teknologier må skje på en økonomisk bærekraftig måte for fylkeskommunene.
- Staten må gjennom sine bevilgninger til forskning og utvikling støtte det norske næringslivet i å være en pådriver og utvikler innen ny teknologi og digitalisering.

Godstransport

- Staten må utvikle en strategi for jernbanesektoren, samt å øke investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å øke konkurransekraften mot vegsektoren.
- Det må etableres et avgifts- og gebyrsystem som gjør nærskipfarten mer attraktiv. I tillegg må departementet utrede hvordan havnene er organisert og hvordan en bedre kan understøtte målet om mer god fra veg til sjø.

Vintersikker øst-vest-forbindelse

- Rogaland fylkeskommune legger til grunn at en helhetlig utbygging av E134 med arm til Bergen er det mest samfunnsøkonomiske alternativet for en øst-vest-forbindelse. Rogaland fylkeskommune ber om at Statens vegvesens øst-vest-utredning legges til grunn for en vintersikker øst-vest-forbindelse.

Finansiering

- Generelt er stabile og langsiktige ordninger for statlig finansiering vesentlig for at fylkeskommunen skal ivareta samferdselansvaret som vegeier og for kollektivtransport.

- Det må utarbeides langsiktige finansieringsstrategier og tilskuddsordninger som reduserer bomandel i vegprosjekter og nødvendigheten for at fylkeskommunene gi store garantier for infrastrukturprosjekt.
- Miljøtiltak som etablering og installering av kostnadskreven infrastruktur som ladestasjoner for ferjer, elektriske busser og skip prioriteres.
- Bompengetakstene i Ryfast må holdes innenfor samme prisnivå (2020-prisnivå).

Prinsipper for beslutningsgrunnlag

- Gjeldende samfunnsøkonomiske modeller fanger ikke ønsker om økt kollektiv, gange- og sykkelbruk i tilstrekkelig grad. Nye modeller som fanger opp slike målsetninger, må derfor utvikles.
- Et snevert kostnadsfokus kan undergrave "ikke-prissatte" hensyn i planlegging (naturmiljø, biologi, kulturarv etc.)
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at kostnadsfokus på riksvegnettet øker fylkeskommunens ansvar for fylkesvegtilkoblinger til stamveger. I sum kan kostnadene bli høyere for det offentlig med en slik tilnærming.

2.2 Konkrete prioriterte prosjekter og tiltak

Rogaland fylkeskommune forutsetter at Rogfast, som er vedtatt av Stortinget, blir realisert snarest.

I tillegg forutsettes det at følgende prosjekt som er vedtatt i bymiljøpakken for Nord-Jæren, følges opp i første seksårsperiode i tråd med statens forpliktelser i byvekstavtalen:

- Smiene – Harestad
- Hove – Ålgård

Ved sistnevnte prosjekter må staten dekke eventuelle økte kostnader grunnet økte statlige krav til vegstandard.

Rogaland Fylkeskommune legger videre til grunn at prosjektet E39 Lyngdal – Ålgård som ligger i porteføljen til Nye Veier AS bygges ut fortløpende. Dersom mulig burde prosjektet ses i sammenheng med utbygging av jernbanen gjennom Drangsdalen.

Nye prioriterte prosjekter:

1. Korridor E134 Øst – vest bygges ut i tråd med Statens vegvesens øst-vest-utredning i løpet av planperioden.
 - Prosjektene Seljestad – Liamyrane og Røldal – Vågsli prioriteres i første del av planperioden.
 - Prosjektene Bakka – Solheim og Solheim – Husøy prioriteres i andre del av planperioden.
2. Korridor rv.13
 - Rogaland fylkeskommune forutsetter at skredsikringsprosjektet Lovraeidet – Rødsliane tas inn i førstedel av planperioden.
 - Melkeråna – Årdal forutsetter Rogaland fylkeskommune blir tatt inn i andre del av planperioden
3. Jernbane

- Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVU for strekningen Nærbø – Egersund gjennomføres i første del av planperioden.
- Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet og KVU for banen gjennomføres i første del av planperioden. Realisering av dobbeltsporet Sandnes – Egersund har prioritet før gjenåpning av Ålgårdbanen.
- Drangsdalen er flaskehalsen på Sørlandsbanen. Togstrekket gjennom Drangsdalen er utrygt, og toget må derfor kjøre med en fart på mellom 20 og 40 kilometer i timen. Det er den laveste farten på en hovedstrekning i Norge. Det er derfor viktig at vi får utbedret denne strekningen.
- Planlegging av Stavanger stasjon startes.
- Egersund stasjon som knutepunkt oppgraderes og utbedres.
- Det etableres innfartsparkering langs jernbanen der det er relevant. Bane Nor må bidra til at arealer blir frigjort til dette formålet og til en god utvikling i stasjonsområdene.

4. Sjøtransport

Havneterminaler må ha gode tilknyttinger til det overordnede vegnett. I Rogaland gjelder det først og fremst:

- Egersund havn: rv.42 og særlig Eigerøy bru.
- Risavika havn: Transportkorridor Vest.
- Karmsund havn (Husøy): E134 til terminalen.

Kvitsøy trafikkentral opprettholdes, både med trafikkovervåkning og losformidling.

5. Luftfart

- Stavanger lufthavn og Haugesund lufthavn har stor betydning for attraktiviteten til regionen. Det er derfor viktig at både lokale, regionale og nasjonale myndigheter samarbeider med lufthavnene om et godt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud som er i tråd med næringslivet og reiselivet i Rogaland sine behov.
- Lufthavnene er omfattende logistikkområder med mye infrastruktur. Disse områdene kan derfor brukes som laboratorium for elektrifisering og styring av elkraft, slik Elnett21 framstår. Det er derfor viktig at offentlige tilskuddsordninger legger til rette for prosjekter som kan bidra til mer klimavennlig transport, herunder elektrifisering av kommersiell luftfart.
- Rogaland fylkeskommune forutsetter at assistanseordningen for passasjerer med funksjonsnedsettelse blir godt ivaretatt på alle flyplasser.

6. Nasjonale turistveger

- Det er viktig med et økende statlig engasjement for å få finansiert nasjonale turistveger uavhengig av vegstatus. Rogaland har to nasjonale turistveier: Jæren og Ryfylke.
- Rogaland fylkeskommune ønsker at turistveg Jæren blir utvidet sørover til Flekkefjord, gjennom Eigersund og Sokndal.

